

L'AVENIR DE L'ESPACE MEDITERRANEEN

Sous la direction de
Christian REYNAUD et Abdelkader SID AHMED

Préfaces
d'Abel MATUTES
et
Abdenour KERAMANE

CRÉDIT MUTUEL MÉDITERRANÉEN
PUBLISUD

L'AVENIR DE L'ESPACE MÉDITERRANÉEN

Sous la direction de Christian REYNAUD
et Abdelkader SID AHMED

CRÉDIT MUTUEL MÉDITERRANÉEN
ÉDITIONS PUBLISUD

Tous droits de reproduction et de traduction réservés

Copyright © Crédit Mutuel Méditerranéen
Éditions Publisud - 1991
15, rue des Cinq-Diamants - 75013 PARIS
Tél. (1) 45 80 78 50

ISBN : 2-86600-490-6
ISSN : 0985-4657

PREFACES

Abel MATUTES

*Membre de la Commission Européenne
Responsable de la politique méditerranéenne et des relations Nord-Sud*

Je félicite le Crédit Mutuel d'avoir organisé le colloque de Montpellier sur l'Avenir de l'Espace Méditerranéen.

C'est en effet aux pays qui bordent cette mer commune, qu'il appartient de prendre en mains leur destin. La Méditerranée lieu de passage, lieu d'échange, lieu de civilisation doit constituer demain la région au monde qui servira de modèle pour promouvoir et dominer les problèmes de développement.

Il y a-t-il nulle part ailleurs un lieu aussi privilégié pour tenter une expérience aussi courageuse. La Méditerranée, autour de laquelle s'est développée la civilisation la plus ancienne et en tout cas celle qui a le plus profondément marqué l'Occident, se trouve dans une situation favorable pour mettre en œuvre une expérience moderne de développement. Il importe en effet que la rive nord industrialisée prenne conscience de ses responsabilités, mais aussi des avantages que lui offrent les pays qui se situent le long de la rive sud. Il faut que ceux-ci opèrent des réformes profondes afin de rendre possible une coopération étroite avec les pays de la rive nord.

Nous serions, les uns et les autres, gravement coupables de ne pas utiliser tout ce qui nous unit pour fonder ce qui doit demain nous rassembler, à savoir un développement équilibré, basé sur des ressources exploitées en commun.

Les analyses, auxquelles le colloque de Montpellier a donné lieu, devraient fournir des éléments de réflexion permettant à tous les leaders d'opinion, aux autorités publiques, aux riverains de la Méditerranée d'affiner leurs analyses et de stimuler leur imagination.

L'Avenir de l'Espace Méditerranéen est fonction de notre volonté aux uns et aux autres, autant sinon plus que de nos capacités.

Préparons ensemble cet avenir, sans perdre de vue que, dans une région du monde où l'humanisme est né, tout développement doit d'abord être conçu au bénéfique et dans le respect de l'homme.

Abdenour KERAMANE

*Ingénieur des Ponts et Chaussées
Professeur Associé à l'Ecole Nationale Polytechnique d'Alger
Ministre de l'Industrie et des Mines*

Que de discours généreux, lyriques, voire euphoriques sur la Mer Méditerranée, ce lac de paix, le berceau d'échanges civilisationnels plusieurs fois millénaires, le trait d'union entre le Nord et le Sud, le lien entre l'Europe et le Monde Arabe, l'Islam et la Chrétienté, etc., etc. ! Nombreux sont les Universitaires de toutes spécialités, Historiens, Sociologues, Economistes, les Hommes Politiques de toute tendance qui, au terme d'études et de recherches sérieuses et d'analyses profondes, ont abouti à des conclusions optimistes quant à l'avenir de cette importante région du monde dans un cadre commun, concerté, ou même intégré.

Hélas ! la réalité est complètement différente. Souvent, elle va à l'opposé des espérances formulées.

Le paradoxe a été abondamment développé au cours du IX^e Séminaire organisé par l'IPSRM sur le thème « Civilisations méditerranéennes : facteurs internes et externes d'intégration et d'éclatement » (Cagliari, 18-19 décembre 1987) et dont les actes viennent d'être publiés sous le titre prémonitoire « Méditerranée : Intégration ou éclatement » – On y lit notamment :

« Quoiqu'on en dise, les politiques nationales sont cependant, très souvent, foncièrement marquées par des préoccupations et des objectifs à court terme, des conceptions étriquées de ces intérêts et par la prévalence des considérations de tactique sur les considérations de stratégie. Les conceptions globales et anticipationnistes, sérieusement formulées mais rarement écoutées, cèdent devant les calculs immédiats d'intérêts nationaux, les pressions souvent efficaces des groupes d'intérêts, les préoccupations des régimes en place et les accommodements entre les objectifs conjoncturels de politiques nationales. » (Communication de Sadek Belaid intitulée : « Eléments de réflexion pour un projet méditerranéen »).

Depuis, la guerre du Golfe a accentué la cassure. – La Méditerranée n'a pas fonctionné comme un lac de paix mais a véhiculé une formidable machine de guerre. – La concertation et la coordination dans l'action a remarquablement joué sur tous les plans politique, diplomatique, militaire, économique et même médiatique au sein de la CEE, au sein de l'Europe (entre l'Est et l'Ouest), entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Cependant, il ne semble pas que la dimension méditerranéenne ait été prise en charge. – Les Peuples Maghrébins, toujours très sensibles aux intérêts du Peuple Palestinien, très ombrageux dès que les relations entre Pays prennent l'allure d'une domination des riches sur les pauvres, ont la conviction de n'avoir pas compté malgré les quelques précautions diplomatiques. On

aurait tort, aujourd'hui, de sous-estimer la déchirure profonde provoquée par cette regrettable omission

Que doivent faire alors les Méditerranéens convaincus ?

Nous devons œuvrer inlassablement tous ensemble, pour contribuer à renverser la tendance à l'affrontement Nord-Sud, perçue par certains comme une véritable fatalité, et manifester notre détermination constante et concrète à formuler cette identité méditerranéenne moderne et à construire un espace méditerranéen tourné vers l'avenir, paisible et prospère.

A mon avis, le colloque sur l'Avenir de l'Espace Méditerranéen, qui s'est tenu à Montpellier, les 6 et 7 septembre 1990, en pleine crise du Golfe, et dont les actes sont publiés aujourd'hui, y aura beaucoup contribué par sa démarche, à la fois globale et réaliste.

Plus de quatre cents universitaires, responsables, experts, consultants venus des deux Rives de la Méditerranée, (même si la rive sud n'y a représenté que les 25 % des communications, ce qui traduit une réalité) ont développé des idées et formulé des suggestions pratiques sur les possibilités de convergences et de complémentarité dans les domaines d'action des cinq Commissions (Développement économique général et problèmes de société – Développement industriel et technologique – les Financements – les Communications – Réalité de l'Arc Latin et Synergies régionales).

Je soulignerai, pour ma part, quatre points qui me paraissent essentiels :

1) En délimitant le domaine de définition à la Méditerranée Occidentale, on donne un contenu concret et réaliste à la construction méditerranéenne : il s'agit des rapports entre, les Pays de l'Arc Latin et ceux du Maghreb réunis au sein de l'UMA qui constituent deux ensembles parfaitement identifiés.

2) Le colloque a donné à la dimension économique du développement de cette région de la Méditerranée une importance de choix dans le cadre plus général des rapports Nord-Sud. En effet, les 2/3 des communications présentées traitent directement des Secteurs Agro-alimentaire, Industrie, Transport, Finance et Commerce, alors que les autres touchent, mutatis mutandis, à l'économie (Politiques de développement, Coopération, Recherche et Technologie et Valorisation des ressources humaines, Industries culturelles, Géographie rurale et urbaine).

3) L'idée d'un cadre institutionnel permettant le développement des relations dans la Méditerranée Occidentale est intéressante à plus d'un titre et mérite d'être creusée même si la durée de maturation d'un tel projet risque d'être longue.

A cet effet, il convient de se féliciter des premières initiatives prises en vue de provoquer des réunions de ce que l'on a convenu d'appeler les 5 + 4, même si cela ne s'est pas encore concrétisé.

4) Il ne faut pas laisser aux seuls Etats la responsabilité d'impulser les relations méditerranéennes. Des initiatives doivent être prises sous toutes les formes pos-

sibles pour tisser un véritable réseau de relations multiformes à la fois Nord-Sud et Est-Ouest, entre les villes, les régions économiques, les institutions universitaires, les chambres de commerce, les groupements d'entreprises industrielles ou commerciales, les institutions financières, les associations et ONG, les centres de recherche, les petites et moyennes entreprises qui développeront des relations humaines, chaleureuses et intenses.

Il faut appeler à la symbiose des synergies régionales.

L'un des mérites de ce colloque aura été de montrer, à la lumière des débats qu'il a suscités et des réflexions qu'il a drainées, qu'il est urgent, comme le disait l'Ambassadeur Gilles Martinet à Montpellier, de « *casser la logique de l'affrontement Nord-Sud* ». Allons plus loin. Disons qu'il faut substituer à l'affrontement une architecture plus juste, libératrice et féconde des rapports Nord-Sud. Ainsi rendrons-nous à la « Mare Nostrum » sa fonction primitive de matrice des civilisations, même si comme l'écrivait le grand historien Braudel « *les civilisations sont ces personnages les plus complexes, les plus contradictoires de la Méditerranée* ».

Je ne doute pas que ces actes, fruits du colloque de Montpellier, seront précieux une fois publiés. Ils enrichiront les lecteurs, aideront les chercheurs et éclaireront les décideurs. Puisse donc leur message, comme une bouteille à la Mer Méditerranée, être reçu et écouté sur les deux Rives de la Grande bleue. Puisse-t-ils susciter un élan de mobilisation en faveur d'une action militante pour le développement des relations méditerranéennes.

AVANT-PROPOS

A un moment où le monde se décompose et se recompose, il apparaît plus que jamais nécessaire de réaffirmer l'existence de perspectives d'avenir pour un espace méditerranéen plus interdépendant et plus solidaire ; cet objectif a motivé la rédaction de cet ouvrage auquel ont participé une cinquantaine de responsables de la vie économique et politique en association avec des universitaires et des chercheurs : le résultat en est probablement une somme d'informations et une diversité d'éclairages sur ce sujet, rarement réunis en un seul volume.

Après les événements survenus dans les pays de l'Est et au lendemain de la guerre du Golfe, cette entreprise a pu apparaître comme un défi. Les pays du Sud de l'Europe et ceux de la rive Sud de la Méditerranée s'inquiètent d'un risque d'éviction qu'une politique en faveur des pays d'Europe de l'Est peut provoquer. Quant à l'Europe, elle semble avant tout préoccupée par les risques de contagion de déséquilibres sociaux nés d'un insuffisant développement et de pression démographiques des pays du Sud.

Aujourd'hui, l'avenir de la Méditerranée est souvent vu sous l'angle exclusif de la sécurité et l'on peut se demander si la destruction d'un mur à l'Est ne va pas s'accompagner de l'édification d'un mur au Sud, dont l'efficacité serait d'ailleurs illusoire sans l'impact d'une conscience des inégalités croissantes.

Le parti pris de réalisme de cet ouvrage a conduit, il est vrai, à ne pas sous-estimer les difficultés de la coexistence de populations ayant une histoire et des cultures très diverses ni celles de la faiblesse des capitaux disponibles ou de la concurrence des systèmes économiques en présence.

Mais l'importance du défi a été compensée et au-delà par une volonté sans faille d'écarter toute référence à l'alibi de la fatalité pour retrouver dans la diversité même de la Méditerranée toute la richesse de ses atouts et les ressorts d'initiatives possibles. En dépassant leurs différences, les pays de la Méditerranée n'ont-ils pas su, à maintes reprises dans l'histoire, faire émerger des principes d'universalité et transformer cette mer intérieure en une vaste zone de communications et d'échanges, économiques et culturels, dont les «diasporas» étaient un vecteur privilégié ?

Dans cette zone de confrontation, ces pays restent aujourd'hui porteurs de solutions originales.

Actuellement, l'évolution des politiques européennes apparaît essentiellement déterminée par les relations d'Etats faisant passer au second plan les réalités concrètes des rapports qui peuvent s'établir entre les régions, les entreprises, les banques, acteurs du développement du Sud de l'Europe et de la Méditerranée. L'information reste restreinte sur les aspirations du dialogue et sur les projets partagés entre les acteurs des rives Nord et Sud de la Méditerranée ; ceci concerne tout particulièrement les pays riverains de la Méditerranée occidentale : l'Espagne, le Portugal, la France, l'Italie et les pays de l'Union du Maghreb Arabe.

Cet ouvrage vise donc à rassembler les contributions d'opérateurs du développement désireux d'avoir des alternatives aux stratégies dominantes, et à prendre en compte des solidarités effectives de l'Europe avec des pays riverains de la Méditerranée voués, qu'on le veuille ou non à un avenir commun.

Ceci étant, il ne se présente pas comme une juxtaposition de propositions aussi pertinentes soient-elles émanant des différentes composantes de la vie économique et sociale.

Il résulte en fait d'un long travail de recherche méthodique, de contacts et de concertations, durant une période de près de trois ans, entre des personnes d'origines très diverses, en vue de construire un véritable réseau intégrant différentes représentations et sensibilités des pays et régions concernés. Si la chute du mur de Berlin et la crise du Golfe ont été, durant cette période, des événements fondamentaux qui ont été intégrés dans les analyses engagées, ils n'ont pas été à l'origine de cette démarche dont l'intérêt s'en est trouvé alors renforcé.

Les réunions préparatoires se sont tenues à l'invitation du Crédit Mutuel Méditerranéen et visaient à ordonner dans un cadre suffisamment large et ouvert tout un ensemble d'éclairages qui tout en restant imprégnés de l'histoire et de la culture de la Méditerranée sont orientés sur les problèmes de la société actuelle et délibérément tournés vers des propositions d'avenir concrètes.

Afin d'assurer à l'ouvrage une cohérence méthodologique, une problématique d'ensemble a été proposée aux différents groupes thématiques du travail permettant ainsi d'établir une grille d'analyse dans laquelle viennent s'inscrire les différentes contributions.

Si la partie occidentale de la Méditerranée a été privilégiée, dans un souci de mieux circonscrire les éléments d'un débat sur des actions de coopération, chacun est resté conscient des interdépendances qui peuvent exister avec la partie orientale.

Les éléments de la problématique s'articulent de la manière suivante :

– Le rassemblement d'éléments d'un constat de départ sur la réalité d'un espace aujourd'hui fractionné et mal maîtrisé.

A ce stade, il convenait de rappeler le poids de l'histoire, les contradictions et les difficultés qui peuvent en résulter ainsi que la multiplicité des éléments susceptibles d'interférer dans l'analyse des diverses sociétés en présence. Les principaux sujets qui ne pourraient être éludés dans les années à venir sont traités par des experts européens et maghrébins ainsi que par ceux d'organismes internationaux ou d'universités étrangères. Ces éléments de constat ont été étayés par un recueil important de données quantitatives relatives à la démographie, l'économie, aux financements ainsi qu'aux flux de transport de voyageurs et de marchandises qui reflètent directement la réalité des échanges économiques et les affinités.

– L'examen d'une hypothèse du rôle stratégique des régions du Sud de l'Europe qui constituent des charnières entre la CEE et la Méditerranée.

Pour ces régions, cette politique est sans doute la seule possible car elle permet de bénéficier de l'appui d'un continent européen économiquement puissant et des opportunités d'une ouverture sur la Méditerranée, voire au-delà sur les autres continents.

Pour l'Europe, un développement plus équilibré et serein est probablement celui qui permettra un rééquilibrage entre la façade méditerranéenne et celle de la Mer du Nord et de la Baltique.

– La recherche d'une mobilisation des ressources et des modalités d'intervention.

La Méditerranée ne manque pas d'atouts. Les entreprises de haute technologie s'implantent au Sud et l'énergie solaire, les richesses minières marines, font l'objet de développements scientifiques porteurs. Les industries tertiaires et notamment le tourisme se

développent également sachant que dans ce domaine, le professionnalisme est le meilleur garant d'une spécialisation durable ainsi que le maintien des années récentes. Les relations à travers la Méditerranée seront aussi déterminées par la qualité des transports, des télécommunications et des échanges de données informatiques pour lesquelles il faut préparer de véritables normes et langages communs.

Une question essentielle est de savoir si les implantations d'activité nouvelles s'accompagnent bien d'un transfert des technologies ainsi que des centres de décision et de financement afin que leurs effets de diffusion soient irréversibles et les plus larges possibles.

Mais le monde méditerranéen est aussi souvent spécifique dans le rôle qu'exercent des entreprises et des organismes publics ayant un poids souvent plus fort que dans les pays du Nord de l'Europe, où les initiatives privées dominent. Les modes de financement et de mobilisation de l'épargne doivent s'adapter à ce contexte, afin de favoriser une meilleure utilisation des ressources pour le développement de la zone considérée.

Il n'y a pas aujourd'hui d'institution privilégiée investie de la responsabilité de l'avenir de l'espace méditerranéen et il faut explorer et confronter les initiatives de tout un réseau d'organisations originales regroupant des entreprises, des organismes publics, des collectivités locales.

Cette problématique d'ensemble a été soumise à cinq groupes de travail constitués sur la base de thèmes horizontaux afin de mieux appréhender les mécanismes de diffusion d'une coopération ou d'une solidarité.

Les cinq groupes thématiques étaient les suivants :

1. Développement économique général et problèmes de société, dirigé par Roland COLIN.
2. Développement industriel et technologique, dirigé par Abdelkader SID AHMED.
3. Financement du développement, dirigé par Fernand RAU assisté de Pierre LAGET.
4. Les communications, dirigé par Christian REYNAUD.
5. L'arc latin, réalités et synergies régionales, dirigé par Jean-Claude JUAN.

*

**

Dans cette démarche, le colloque de Montpellier des 6 et 7 Septembre 1990 a été une étape essentielle dans un moment difficile, durant la crise du Golfe, mais dont le succès a été néanmoins assuré en raison de la motivation des participants qui avaient appris à se connaître, sur des bases durables de confiance réciproque, convaincus de l'intérêt de la réflexion engagée.

La Présidence du Colloque a été assurée par Gilles MARTINET qui a bien voulu assurer l'animation des dernières réunions de préparation et faire ainsi bénéficier les animateurs de son expérience d'Ambassadeur en Italie et de sa connaissance des pays du Maghreb.

L'introduction du Colloque a été faite par E. LOP, Président de la Fédération du Crédit Mutuel Méditerranéen et par Georges FRECHE, Maire de Montpellier, particulièrement

rement concerné comme promoteur d'actions de coopération entre les villes méditerranéennes. La clôture s'est faite avec l'intervention de Michel VAUZELLE, Président de la Commission des Affaires Etrangères de l'Assemblée Nationale qui a joué un rôle de premier plan au cours de ces dernières années dans la politique internationale de la France. Des personnalités des pays du Maghreb, le représentant du Ministère des Affaires Etrangères, le directeur de la DATAR, ainsi qu'un représentant de la CEE ont également participé à l'introduction et à la conclusion de cette rencontre : fin 1990, une synthèse des travaux du Colloque a été publiée reprenant l'intégralité des interventions d'introduction et de clôture de cette manifestation.

Dans le cadre de la préparation de cet ouvrage d'autres documents ont été depuis assemblés. Les préfaces rédigées pour la Communauté Economique Européenne par Abel MATUTES, Commissaire chargé des relations avec les pays méditerranéens et pour les pays de l'Union du Maghreb Arabe par Abdenour KERAMANE resituent ces travaux dans une perspective plus durable de relations entre ces deux zones, appelées à coopérer de manière plus étroite.

L'intérêt porté tout au long de cette démarche par le Directeur Général Monsieur FILLIGER et la participation permanente de Monsieur HOUSSIN, responsable de la communication, aux travaux engagés montrent toute l'implication du Crédit Mutuel au sein duquel Messieurs ALUNNI et LARRAZET contribuent également pour explorer de nouvelles voies originales notamment sur la contribution du mouvement et des institutions coopératifs et associatifs au développement de l'entreprise en Méditerranée et à l'insertion sociale.

Pour le Crédit Mutuel Méditerranéen, l'enjeu est certes celui d'une meilleure connaissance de son environnement mais aussi celui de l'expression de la spécificité de ses interventions dans l'esprit des «Dialogues sur l'Avenir» initiés et développés par Roger REYNAUD qui, en tant qu'ancien Commissaire Européen de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et Président fondateur du Crédit Mutuel Méditerranéen, avait déjà eu à connaître de multiples aspects du développement de la zone Méditerranéenne.

La coordination de cet ouvrage sur «l'Avenir de l'Espace Méditerranéen» a été réalisée par Christian REYNAUD et Abdelkader SID AHMED, chercheurs, respectivement à l'INRETS et à l'ORSTOM.

Au titre de la préparation et de la participation à cette démarche, une mention particulière doit être faite pour le travail très important réalisé par Roland COLIN, chargé de mission à l'Observatoire Français de Conjoncture Economique et pour les contacts qu'il a su établir en France et à l'étranger et pour celui de Jean-Claude JUAN, chargé de mission à la Chambre Régionale de Commerce de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont les nombreuses activités dans les organisations décentralisées des pays du Sud de l'Europe ont permis de rassembler des témoignages très utiles.

**UNE DEMARCHE
SUR « L'AVENIR DE L'ESPACE MEDITERRANEEN »**

INTRODUCTION GENERALE

Dans un monde qui tout à la fois, et en même temps, se décompose et se recompose avec une accélération jamais connue, apparaissent aux marges des grandes solidarités officielles européennes, et un peu comme en surimpression, des structures géopolitiques et culturelles à la fois nouvelles et fort anciennes.

Ainsi de la communauté méditerranéenne : ressurgie d'un lointain passé, elle s'interroge aujourd'hui, dans ses différentes composantes, pour savoir dans quelles conditions elle peut, sur son espace géographique, tisser des liens qui lui permettront de reconstruire son unité brisée.

Une Europe plus forte et plus sereine sera certainement une Europe qui aura su valoriser sa façade maritime du Sud et retrouver un meilleur équilibre entre le Bassin du Nord et le Bassin méditerranéen. De ce point de vue, l'Avenir de l'Espace Méditerranéen et celui de l'Europe sont indissociables.

L'objet de la démarche engagée est alors moins d'alerter une opinion publique sur ces considérations géopolitiques que de rechercher des actions concrètes susceptibles de recomposer des communautés d'intérêt, des solidarités dans l'espace méditerranéen.

Parler d'Avenir de l'Espace Méditerranéen peut apparaître comme une double gageure ; l'espace méditerranéen n'est-il pas plus un mythe qu'une réalité ? Son avenir n'est-il pas compromis par les contradictions et les complexités économiques, sociales, écologiques, religieuses dont il est le théâtre.

La constitution d'un marché unique européen ne semble pas simplifier cette situation. Elle est surtout susceptible d'accroître un clivage à deux niveaux : entre les pays du Nord de la Méditerranée et ceux du Sud de la Méditerranée, d'une part, et entre les pays du Nord de l'Europe et ceux du Sud de l'Europe, d'autre part.

Les perspectives de 1993 n'annoncent-elles pas une nouvelle phase d'approfondissement de l'Europe, rejetant à l'extérieur les autres pays méditerranéens, après la phase d'extension qui s'est réalisée en 1986 ?

L'élargissement récent à la Grèce puis à la Péninsule Ibérique n'a-t-elle d'ailleurs comme principale conséquence d'amener dans l'orbite des pays du Nord ceux de l'Europe du Sud ? Il en résulterait un affaiblissement des synergies qui auraient pu se développer entre eux.

Récemment, des priorités ont été accordées par la CEE à des pays de l'Est désireux de s'ouvrir vers l'Ouest : cette situation n'est-elle pas un élément supplémentaire susceptible de repousser à des dates ultérieures les désirs d'association des pays de la Méditerranée ? la CEE n'est certainement pas encore assez structurée pour pouvoir développer dans toutes les directions des stratégies d'extension.

Les réponses à ces questions sont vitales pour le Maghreb dont le commerce extérieur s'inscrit aujourd'hui beaucoup plus dans une logique Nord-Sud, avec les pays d'Europe, que dans une logique d'échanges avec les autres partenaires de la Méditerranée.

Cette démarche ne peut être dissociée d'un contexte géopolitique plus global, mais il faut bien réaliser que l'avenir dépendra peut-être moins des relations entre

Etats que des initiatives originales et constructives qui pourraient être lancées par d'autres groupements qui sont des collectivités territoriales, des chambres de commerce, des associations, voire des organismes non gouvernementaux. La question de la mobilisation des ressources financières, celle du réinvestissement de l'épargne en Méditerranée, ainsi que celle de la formation des hommes sont également centrales. Tous ces éléments doivent être analysés et conjugués pour crédibiliser des interventions sectorielles.

Les grands thèmes s'adressent directement à des décideurs nationaux mais aussi, et surtout, à l'ensemble des responsables des régions ou des villes, des organismes professionnels qui développent des relations avec des homologues de la Méditerranée. Aux approches des pays du Sud de l'Europe (la France, l'Espagne, l'Italie) seront communiquées les analyses et les propositions des responsables des pays du Maghreb, Algérie, Tunisie, Maroc. L'accent a été mis sur une collaboration entre les différents partenaires économiques, financiers, sociaux qui par leurs démarches conjointes crédibilisent et renforcent leurs actions.

D'importantes données quantitatives, actualisées, ont été rassemblées, recouvrant l'ensemble des champs traités et soulignant en particulier que les flux de transport fournissent souvent une grille d'analyse intéressante pour apprécier l'importance des échanges de personnes et de marchandises, et mesurer concrètement la réalité des interdépendances.

Il est nécessaire aussi de rappeler le poids de l'histoire, les contradictions et les affinités qui peuvent en résulter et la multiplicité des éléments susceptibles d'interférer dans l'analyse des diverses sociétés en présence.

Aujourd'hui, l'accent est mis sur le rôle stratégique des régions du Sud de l'Europe qui constituent des charnières entre la CEE et la Méditerranée. Pour ces régions, une Europe mieux équilibrée est une opportunité et peut être même la seule stratégie d'avenir avec d'une part, l'appui d'un continent européen économiquement puissant et d'autre part, des opportunités d'une ouverture sur la Méditerranée et au-delà sur les autres continents.

Il s'agit maintenant de mobiliser des ressources et d'imaginer les modalités d'intervention. La Méditerranée ne manque pas d'atouts. Les entreprises de haute technologie s'implantent au Sud et l'énergie solaire, les richesses minières, marines, font l'objet de développement scientifique porteurs.

Les relations à travers la Méditerranée seront aussi celles des télécommunications, des échanges de données informatiques pour lesquelles il faut préparer des normes, véritable langage commun. Les industries tertiaires et notamment le tourisme se développent également sachant que dans ce domaine aussi le professionnalisme est le meilleur garant d'une spécialisation durable. La question essentielle est de savoir si ces implantations s'accompagnent bien d'un transfert des technologies et des centres de décision et de financement afin que leurs effets de diffusion soient irréversibles et le plus large possible.

Par ailleurs, le monde méditerranéen est aussi probablement plus marqué par le rôle des organismes publics que ne le sont les pays du Nord de l'Europe où les ini-

tatives privées dominant. Il n'y a pas aujourd'hui d'institutions privilégiées investie de la responsabilité de l'Avenir de l'Espace Méditerranéen et tout un ensemble d'organisations originales doivent être explorées.

Mettre en contact des hommes d'horizons divers, créer des synergies, favoriser la diffusion d'idées ou de projets, tels sont les objectifs d'une démarche dont la rencontre de Montpellier a été une étape importante.

Le parti pris de réalisme qui a marqué les discussions entre personnes d'origines et de professions très variées a conduit à ne pas sous-estimer les difficultés des interrogations proposées au colloque : coexistence de populations, d'histoire et de cultures très diverses, concurrence des systèmes économiques dans le même espace, apport très réduit des capitaux privés dans une large partie de la zone en examen, danger d'une multiplication d'institutions insuffisamment coordonnées.

Mais, l'importance du défi a été compensée, et au-delà, par la volonté sans faille d'écarter toute référence à l'alibi de la fatalité pour retrouver dans la diversité même de la Méditerranée, toute la richesse de ses atouts, ainsi que les multiples ressorts d'initiatives possibles.

Un ensemble d'orientations et de propositions a été explicité dans les synthèses des travaux des différentes commissions, réalisées à partir de contributions écrites et des débats très riches qu'elles ont suscité. Cet ouvrage constitue à notre connaissance, une somme scientifique importante de réflexions sur la Méditerranée ; il traduit une première tentative qui rassemble, à une telle échelle, des études dans une perspective opérationnelle, tout en abordant des thèmes majeurs jusqu'ici rarement évoqués et leurs interrelations.

Parmi les principaux thèmes mis en exergue à l'occasion de la rencontre, il faut mentionner :

- L'intérêt de la mise en place de différents systèmes de relations dans un contexte caractérisé par une absence de cadre de concertation spécifique à la Méditerranée.

- La nécessité de resituer dans une perspective plus stable et plus globale les accords commerciaux de l'Espace Méditerranéen concernant des filières, au préalable bien identifiées, comme par exemple, les secteurs de l'agriculture, de l'énergie et de l'industrie.

- La nécessité d'impulser des actions concertées soutenues vigoureuses notamment dans la formation technique et la recherche après avoir identifié les domaines techniques et scientifiques prioritaires, spécifiques à la Méditerranée ; il s'agit notamment des énergies renouvelables, des ressources halieutiques, de l'eau et de toutes les sciences de l'environnement pertinentes pour la préservation de la Méditerranée, etc.

- L'engagement d'opérations visant à faciliter les échanges, notamment, en accélérant les procédures commerciales et douanières, ainsi que les circuits documentaires bancaires, ce qui suppose entre autres, une évolution des législations existantes et la recherche d'accords entre la Communauté Européenne et les pays

du Maghreb, ainsi que l'amélioration des réseaux de transfert d'informations (avec en particulier les échanges de données informatisées).

– L'analyse d'un déséquilibre entre la demande et l'offre de l'épargne longue à l'échelle internationale qui pose avec acuité le problème du financement des investissements privés, voire même publics des pays de la rive Sud de la Méditerranée. La mobilisation d'une épargne longue nécessaire à la couverture des besoins de financement passe par la création de conditions favorables pour attirer les ressources extérieures, mais aussi par la mobilisation de l'épargne intérieure.

– Les avantages d'une implication de tous les partenaires concernés, qu'ils soient privés, entreprises en particulier, ou publics, chambre de commerce, collectivités territoriales, dans des structures qui peuvent être de type associatif ou mutualiste, et dont le fonctionnement décentralisé permet, dans le minimum de temps, et avec une grande pertinence, de prendre en compte les besoins régionaux. Pour faciliter un dialogue qui privilégie l'objet par rapport à la structure, il est important d'effectuer le recensement des réseaux, d'améliorer la circulation de l'information et de faciliter les rencontres.

– L'intérêt de créer, en partenariat, des structures communes dont la forme juridique est à déterminer, véritables centres d'appui au développement, dotés des moyens suffisants pour répondre aux besoins des différents acteurs du tissu productif, privés et publics des pays riverains de la Méditerranée, ne disposant peut être pas toujours des connaissances, du savoir-faire et de la logistique nécessaires.

– L'urgence de la mise en œuvre d'une offre performante de transport, notamment à travers l'amélioration des services rouliers pour les échanges intra-méditerranéens et la création d'un véritable réseau d'échanges entre les grands ports conteneurisés afin de permettre un ancrage plus efficace de la Méditerranée sur les échanges mondiaux. Il s'agit de promouvoir au sein de l'Arc Latin et du Maghreb les réseaux de communications pour les transports terrestres et aériens trop marqués par les échanges Nord-Sud.

Tels sont les principaux axes de développement que les experts ont projeté sur le devant de la scène en autant de propositions d'action pour construire un espace méditerranéen dont l'avenir aurait le prestige de son passé. Pour atteindre ce but, toutes les forces vives des pays concernés doivent jeter les bases par un effort de leur volonté commune d'une coopération permanente et si possible ambitieuse.

C'est la condition de l'émergence et du renforcement, avec le temps, d'une conscience collective dont tout programme commun aux parties intéressées tirera ses inspirations et son impulsion dans l'intérêt de chacun et de tous.

Donner à nouveau aux hommes de nos régions la capacité de maîtriser leur destin et de leur orienter selon leur propre loi est l'une des ambitions sur laquelle les experts et les hommes du terrain se retrouvent dans un large accord.

Le Crédit Mutuel entend être présent dans la construction de cet avenir et d'y tenir toute la place que lui assigne tant sa mutation géographique que son éthique particulière. La situation géographique, n'appelle pas d'ample commentaire ; loca-

lisée sur la façade française de la Méditerranée, le Crédit Mutuel Méditerranéen ne peut guère envisager son avenir en faisant abstraction de l'espace où il s'insère.

Son éthique est celle des entreprises de l'économie sociale qui privilégie les valeurs humaines sur tout autre ordre de considération, l'homme est placé au centre du système productif à la fois comme agent de l'économie aux responsabilités de laquelle on le prépare à accéder, et comme finalité de cette activité économique dans une position privilégiée sur les autres forces productrices. Cet idéal s'applique à toutes les situations et à tous les climats ainsi que le prouve une expérience de plus d'un siècle.

Mais il trouvera sans doute ses échos les plus profonds dans les consciences des populations du Nord et du Sud de la Méditerranée où les traditions communautaires sont demeurées vivaces dès lors qu'il apparaît qu'il n'est point incompatible avec la rigueur et l'efficacité dans l'action.

**UNE ETAPE IMPORTANTE :
COLLOQUE SUR L'AVENIR
DE L'ESPACE MEDITERRANEEN**

**MONTPELLIER 6-7 SEPTEMBRE 1990
PRESIDE PAR G. MARTINET**

Edouard LOP

Président du Crédit Mutuel Méditerranéen

Mesdames, Messieurs,

Depuis plusieurs années la Fédération du Crédit Mutuel Méditerranéen organise dans le cadre de sa mission mutualiste d'information et de pédagogie de ses sociétaires des colloques et tables rondes sur des sujets d'ordre économique, financier ou tout simplement social. Ces réunions régionales ou locales s'appuient sur le concours de personnalités compétentes. Elles sont très largement ouvertes et suivies au-delà même de son sociétariat.

Avec le présent colloque nous avons visé beaucoup plus haut et beaucoup plus large comme le montre suffisamment le titre peut être un peu ambitieux de « l'Avenir de l'Espace Méditerranéen ».

Ce titre est à la fois une affirmation et une interrogation : il existe indéniablement un espace méditerranéen de civilisation et d'histoire encore que nous l'ayons limité pour ce colloque aux pays de l'Europe du Sud et au Maghreb mais quels sont sa consistance et son degré de cohérence économique et quel sera son futur ?

Banque régionale dont l'activité couvre les départements du pourtour méditerranéen français, le Crédit Mutuel Méditerranéen ne pouvait pas ne pas se poser ces questions au moment où s'imposent à lui les nouvelles règles de jeu du marché commun économique et financier, où par la force des choses il doit entrer en contact direct, plus ou moins tôt, avec les régions d'Espagne et d'Italie situées sur le même arc géographique que lui et qu'il est convenu d'appeler l'Arc Latin.

Il va de soi que ne pouvaient être ignorées, dans cette perspective, les relations unissant cet espace interrégional avec les pays du Maghreb sur l'autre rive de la Méditerranée, et ce d'autant plus que viennent peser aujourd'hui sur ces relations et leur avenir la répercussion des événements du Golfe Persique.

Pour traiter avec vous de ces problèmes, mieux les approfondir et nous l'espérons suggérer sur quelques points concrets les grandes lignes de solutions positives, nous avons fait très largement appel à des spécialistes de disciplines et d'appartenances diverses. Nous sommes particulièrement heureux du nombre et de la qualité de ceux qui ont bien voulu nous répondre positivement. Je tiens à les remercier très vivement d'avoir accepté de distraire d'un temps précieux et très occupé deux journées pour nous les consacrer.

Je remercierai particulièrement ceux d'entre eux qui ont pris part à la préparation de ce colloque et accepté d'y contribuer activement par l'animation des commissions et tables rondes. Mes remerciements vont tout spécialement à M. Gilles Martinet, ambassadeur de France, qui a accepté la lourde charge de présider ce colloque.

Je ne saurais terminer cette allocution de bienvenue sans remercier M. le Maire de Montpellier pour l'accueil très compréhensif qu'il nous a réservé et pour tout l'intérêt qu'il porte à notre initiative.

Gilles MARTINET

Ambassadeur de France

Président du Colloque sur l'Avenir de l'Espace Méditerranéen (Montpellier)

« Depuis qu'a été décidé, à l'initiative du Crédit Mutuel, l'organisation de ce colloque sur "l'Avenir de l'Espace Méditerranéen", trois séries d'événements ont bouleversé le paysage politique et économique que nous connaissons il y a encore un an :

- la crise, et pour plusieurs pays l'effondrement du système politique et économique qui s'était instauré à l'Est de l'Europe ;
- liée à cet effondrement, l'unification de l'Allemagne ;
- enfin, la crise internationale née de l'occupation du Koweït par l'Irak.

Ces trois séries d'événements devraient à première vue faire passer au second plan les thèmes que nous allons débattre. En fait, ils rendent plus actuelle et plus urgente notre démarche.

Parlons d'abord des répercussions des bouleversements à l'Est.

C'est un fait que l'Europe Occidentale et l'Amérique ont décidé d'apporter un soutien matériel, technique et financier à des pays qui ont rejeté le totalitarisme et s'engagent dans la voie de la démocratie.

Et c'est un fait que si cet effort n'entraîne pas une diminution des aides publiques de la Communauté européenne aux pays du Sud, les choses se passent autrement sur le plan des investissements ; davantage pour l'Est bien que d'une façon encore modeste, et moins pour l'Afrique. Telle est la tendance. Est-ce une évolution irréversible, et dans quelles conditions imaginer un autre scénario ? C'est une première question posée au Colloque.

Venons-en maintenant à l'unification allemande. Elle génère – pourquoi le dissimuler ? – un sentiment de crainte en France, et pas seulement en France.

Certains soulèvent, à ce propos, l'hypothèse d'une sorte de repli national qui nous éviterait de subir l'hégémonie allemande. Mais ce repli est impossible. Pas d'autre solution que d'aller de l'avant dans la construction européenne mais aussi de chercher les éléments d'un nouvel équilibre au sein de la Communauté. Cessons de tout miser sur l'axe franco-allemand et cherchons à voir comment pourrait se renforcer la coopération entre les pays qui constituent l'Arc Latin ; c'est un des thèmes de ce colloque.

Quant aux événements du Moyen-Orient, nous nous trouvons à la fois en présence d'une réaction de la grande majorité de la Communauté internationale à la violation du droit et à l'amorce de ce qui pourrait devenir un affrontement Nord-Sud. J'ai naturellement une position sur la manière dont la Communauté internationale doit réagir à l'égard de l'Irak, mais ce n'est pas l'objet de ce colloque. En

revanche, l'objet de ce colloque c'est d'examiner comment dans un cadre précis, limité mais important, celui de la Méditerranée Occidentale, c'est-à-dire celui des rapports entre les pays de l'Arc Latin et le Maghreb, on peut contribuer à casser la logique de l'affrontement Nord-Sud.

Nous connaissons tous les difficultés de cette démarche et nous mesurons le niveau de nos responsabilités mais cela ne doit pas nous décourager d'entreprendre.

Et je voudrais revenir sur l'exemple des rapports Est-Ouest.

Ceux qui pensent que les changements à l'Est rendent sans objet la poursuite de la construction de la Communauté des Douze font une lourde erreur. Les mécanismes et les règles que s'est donnée la Communauté et qu'elle compte renforcer d'ici 1993 ne sont pas présentement applicables aux pays de l'Est. Il ne peut être question – mais ceci est très important – que de coopération. Sur le plan de la sécurité, des droits de l'Homme, des échanges économiques, des échanges culturels, de la défense, de l'environnement, des transports, etc. Des cadres existent déjà pour ce type de coopération : le Conseil de l'Europe, le CSCE, fille des Accords d'Helsinki. Le Président de la République a évoqué la perspective plus ambitieuse d'une nouvelle confédération. L'important est qu'un cadre institutionnel permette le développement de ces relations Est-Ouest.

Pourquoi n'en serait-il pas de même pour le Sud et, pour être de nouveau précis, avec le Sud proche que constitue le Maghreb ? Voilà une autre question à notre ordre du jour.

Elle interpelle évidemment les gouvernements et Jacques Huntzinger nous dira quelles sont dans ces domaines les difficultés et les chances d'une partie de la Méditerranée Occidentale.

Mais le dialogue nécessaire entre les deux rives de la Méditerranée ne peut s'en tenir aux relations d'Etat à Etat. Il existe dans nos sociétés un tissu dense et complexe de relations économiques et sociales, des capacités d'initiatives aux niveaux les plus divers, celui des villes, des régions, des entreprises, des institutions financières.

C'est sur ce tissu qu'il faut s'appuyer pour engager le dialogue, mettre sur pied des projets et s'attacher à leur réalisation.

Et nous voyons bien ici l'intérêt de ce colloque. Il a été sérieusement préparé par plusieurs dizaines de contributions écrites. L'essentiel de ces travaux aura lieu en commissions c'est-à-dire dans un cadre où le plus grand nombre pourra intervenir.

Cela est d'autant plus important que nous bénéficions de la présence de chercheurs et d'hommes de terrain appartenant aussi bien aux pays de l'Arc Latin qu'aux pays du Maghreb.

Nous n'avons pas la prétention de répondre à toutes les interrogations que nous allons soulever. Mais je pense que nos débats éclaireront un certain nombre d'entre elles et que nous apporterons ainsi une contribution non négligeable au renforcement des liens entre les pays de l'Europe du Sud et, entre ces pays et ceux du Maghreb ».

Georges FRECHE
Député-Maire de Montpellier

Monsieur le Président du Crédit Mutuel Méditerranéen,
Monsieur le Directeur de la DATAR,
Monsieur l'Ambassadeur de France et d'Italie,
Messieurs les membres du Crédit Mutuel Méditerranéen,

Je voudrais tout d'abord, mes chers amis, au nom de Monsieur le Consul que j'accueille avec beaucoup de plaisir, au nom de la ville de Montpellier, vous souhaiter, au moment de la rentrée de septembre, pour une des plus grandes manifestations du CORUM après la tiédeur relative du mois d'août, le meilleur succès à ces journées.

Je voudrais aussi dire à M. le Président du CMM et à tous ses collaborateurs combien nous sommes sensibles à la confiance qu'ils ont fait à cette ville.

Je vous souhaite la bienvenue, et je voudrais vous dire que nous considérons cette venue comme extrêmement importante pour notre cité, et que nous essaierons de nous mettre à votre entière disposition, comme nous le faisons généralement au service des entreprises et des banques.

Mais la vôtre est particulièrement importante, et nous sentons au fond de toute son histoire combien elle est chargée de passion depuis sa création en Alsace. Par conséquent, bienvenue, et la ville, sachez-le, sera à vos côtés.

Comme il est d'usage d'être bref dans un discours introductif, je voudrais très brièvement dire que finalement, le hasard des circonstances fait que ce dialogue, prévu il y a longtemps, prend aujourd'hui – en présence du directeur de la DATAR, mon ami Guigou – un caractère crucial, au moment où le monde est en ébullition, où le monde arabe est divisé après la démission du secrétaire de la Ligue Arabe.

Et il faut parler des liens entre les pays de la Méditerranée, ceux du Nord, ceux du Sud, car ces liens sont absolument indispensables, et je voudrais dire « liens de l'histoire », comme le cœur et la raison les appellent ; et l'histoire, parce qu'à titre personnel, et comme maire de la ville, je ne peux que souscrire à votre thème.

En effet, natif de Toulouse – ou du moins d'à côté, mais y ayant fait mes études – l'une de mes interrogations d'enfant était d'aller à Saint-Cernin voir le tombeau de saint Thomas d'Aquin, et de songer à cet homme qui, formé par la pensée arabe au sud de l'Italie, avait, en créant le « thomisme », mélangé la pensée de l'Islam musulman de la Grande époque des Abbassides, des Umayyades et des Fatimides.

Montpellier, encore plus que Toulouse, a été créé par cette pensée, par ce flux intellectuel, cet échange intellectuel, cette ville est née on ne sait pas trop quand ;

on a un texte de 986, mais on sait peu de choses sur le Xe siècle et le début du XIe siècle à Montpellier.

Tout ce qu'on sait, c'est que cette ville était autour de son église, Notre-Dame des Tables, aujourd'hui disparue, dont il ne reste que la crypte sur la place Jean-Jaurès ; cette crypte, c'est le souvenir de Notre-Dame des Tables ; Notre-Dame des Tables, c'est les médecins qui étaient autour, les pèlerins de Saint-Jacques de Compostelle qui s'arrêtaient au bord de cette église pour se faire soigner, et c'est des médecins qu'est né l'enseignement de la médecine ici.

Or, ce sont les Arabes qui ont amené la médecine et la science médicale ici, y compris celle au-delà des Grecs, développée par toute la médecine arabe, au Haut et au Moyen Age ; ces médecins sont venus de Salerne, pour l'essentiel, de Sicile, de Grenade, de Cordoue ; à côté d'eux, les médecins Juifs qui venaient de Lunel, d'Avignon, et bien entendu, les médecins de toute la chrétienté.

Nous avons eu ici, à Montpellier, au XIIe et au XIIIe siècle, des doyens de facultés de médecine. Sur le XIIIe siècle, nous avons dû avoir deux arabes, deux juifs, et cinq ou six chrétiens, et je crois que ceci est extrêmement important dans cette ville où l'on a enseigné la médecine arabe jusqu'au XVIe siècle, et pour ce qui concerne aussi ce dialogue.

Comment ne pas évoquer aussi que, peu à peu, la réflexion fait place à la passion, à cet échange violent, certes, du XIXe siècle, mais qui s'apaisera un jour, et qui fait qu'à Montpellier, dans une ville où il y a 20 % d'habitants originaires d'Algérie, de Tunisie, du Maroc – une fois passés les souvenirs du drame d'une décolonisation faite dans des conditions, hélas, regrettables – peu à peu, tous ces Français dont les parents, les grands-parents ont été éduqués, frottés, à cette grande civilisation qu'est l'Islam, pourront participer à ce dialogue.

Et déjà, il y a à Montpellier une association « pieds-noirs pour le Dialogue », qui essaie de transcender le passé pour parler en terme d'amitié dans l'avenir, et nous avons de plus en plus, avec de jeunes Marocains, Tunisiens, Algériens, ce dialogue ; sans compter la multitude des étudiants, depuis parfois des siècles, du Liban, de Syrie, d'Irak, de tout le Proche-Orient, qui sont dans nos facultés de sciences ou de médecine. Il faudra simplement l'approfondir.

Ce que je voudrais dire en terminant – parce qu'il ne suffit pas de chanter l'amour quand on entend le fracas des armes – c'est que ce dialogue devra être sans concession.

Le monde chrétien qui est au nord, qu'il soit chrétien observant ou de formation, s'est interrogé depuis des siècles sur ces concessions ; il a connu ce qu'était la Guerre Sainte ; les Croisés sont partis au nom du pacifiste Jésus de Nazareth, pour aller délivrer par les armes le tombeau du Christ ; ce n'était peut-être pas la meilleure façon de saluer un pacifiste ; Saladin, qui était né tout près de Bagdad, le leur a fait savoir en les chassant à la fin du XIIe siècle, et ce n'était peut-être que justice.

Mais si l'Occident a abandonné il y a maintenant six siècles la Guerre Sainte, nous ne saurions l'accepter d'autres ; il faudra aussi que l'Islam, qui est une des

plus grandes civilisations de cette planète, s'interroge ; nous ne saurions en aucun cas accepter au XXe siècle des idées que l'Occident a eues au XIe et XIIIe siècles, et qu'il a abandonnées.

Donc, ce dialogue va s'amorcer, et il faut espérer que, demain, la paix pourra l'emporter sur le cliquetis des armes.

Mais il faudra aussi aborder de plus en plus le dialogue entre nos pays du sud et du nord de la Méditerranée ; et nous pensons qu'il est possible ; nous avons eu récemment à Montpellier une « Université Euro-arabe » qui s'est fort bien déroulée, qui a été accueillie ici dans d'excellentes conditions, et qui a passionné tous ceux qui y ont participé.

Ce que je voulais vous dire, Monsieur le Président, c'est que je crois que vous avez eu beaucoup de flair, d'intelligence, de perspicacité, en mettant en place ce dialogue. Aujourd'hui, il est vrai qu'il est délicat, mais je voudrais dire qu'il est essentiel.

En terminant, je voudrais dire à M. le Directeur de la DATAR qu'à l'heure où la France repense, avec une nouvelle équipe, vient d'accéder à la DATAR, l'aménagement du territoire, à l'heure où elle prépare les difficiles échéances de la France dans l'Europe des douze qui vont s'accélérer avec acuité à partir de début 1993, ici, nous, les villes du sud – et j'en fais partie, mais je crois que vous pourriez entendre ce dialogue à Toulouse, Marseille ou Barcelone – nous sommes parfaitement conscients que, tout en mettant en place une Europe de plus en plus indispensable, nous faisons partie de cette Europe du sud qui se doit d'avoir des liens culturels, universitaires, mais aussi économiques de plus en plus importants.

Je n'en donnerai qu'un exemple :

Nous avons fait partie ici, avec les jeunes agriculteurs, de ceux qui ont dialogué avec les agriculteurs marocains pour voir comment les agriculteurs du Maghreb pouvaient aussi vendre leurs produits à l'intérieur du marché commun.

Ce n'est qu'un exemple, je le cite parce que c'était délicat, bien sûr, dans la conjoncture de cette région, mais il faudra aller beaucoup plus loin, et je voudrais dire à l'Aménagement du Territoire, aux responsables qui le mènent, que Montpellier sera toujours favorable à ce type de liens, que ce soit bien sûr avec les pays les plus voisins (je pense au Maroc, à l'Algérie, et à la Tunisie), mais bien au-delà avec l'ensemble des pays de l'Afrique et du Maghreb.

Je souhaite donc, en y participant de cœur et de pensée, le meilleur succès à ce Colloque sur l'avenir de l'espace méditerranéen, qui ne saurait, malgré les difficultés, qu'être brillant, parce que si le centre géopolitique du monde était en Méditerranée jusqu'au XVIe, XVIIe siècle, s'il s'est déplacé vers l'Atlantique-nord du XVIIIe au XXe siècle, et si peut-être il sera dans l'Océan pacifique et l'Océan indien au XXIe siècle, nous continuons quand même à penser que cette méditerranée, qui a enfanté quelques-unes des plus brillantes civilisations de la planète, a encore son mot à dire au siècle suivant.

Michel GRENON

Plan Bleu – Sophia Antipolis

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je voudrais simplement rappeler que le Plan Bleu est en fait le volet « prospectif » du Plan d'Action pour la Méditerranée du Programme des Nations-Unies pour l'Environnement. Une peu ce qu'était une partie de la DATAR, à son époque « glorieuse », chargée de faire des scénarios pour l'avenir. La question qui a été posée au Plan Bleu était : qu'est-ce qui menace la Méditerranée au point de vue environnemental ?

Or, évidemment ce qui menace la Méditerranée, ce n'est pas ce qui se passe dans la Méditerranée, mais autour, dans les pays méditerranéens. Et ainsi, le mandat du Plan Bleu était d'explorer l'avenir des pays méditerranéens, et plus exactement la dialectique du développement et des relations avec l'environnement ; l'environnement au sens large, non pas la pollution proprement dite, mais les ressources, les forêts, les eaux, les sols, etc.

Ce travail a été fait essentiellement dans un esprit de promouvoir la coopération méditerranéenne, plus nécessaire que jamais, comme l'a rappelé Monsieur le Maire, et comme l'a dit également M. Martinet.

Pour faire ce travail, une équipe centrale de Méditerranéens a été réunie à Sophia Antipolis pour élaborer un certain nombre de scénarios, à moyen et long termes, et ces scénarios ont été faits pour tous les pays méditerranéens, (sauf l'Albanie qui ne faisait pas partie à l'époque du Plan d'Action pour la Méditerranée, mais qui l'a rejoint il y a quelques semaines).

Nous avons pensé que quelques résultats de ces travaux, qui se sont étendus sur huit à dix ans, et quelques réflexions nées de cet exercice communautaire et paritaire, pourraient éclairer ou mettre en perspectives les travaux de ce séminaire et de ses commissions qui vont s'ouvrir dans quelques instants, et essayer de dégager entre autres quelques permanences ou quelques tendances lourdes qui existent au-delà des menaces qui pèsent actuellement.

A ma connaissance, le Plan Bleu reste un des seuls exercices globalisants à moyen et long terme sur le Bassin Méditerranéen, et qui a été mené de façon collective et paritaire, c'est-à-dire que tous les pays avaient le même poids dans les discussions et dans les choix qui ont été faits.

Mon premier commentaire sera pour les horizons de temps des scénarios que nous avons étudiés.

En 1984, nous avons choisi deux horizons de temps : 2000 et 2025, que nous avons appelés le moyen et le long terme. 2000 est effectivement aujourd'hui bien près. 2025 par contre peut paraître encore très lointain.

Je voudrais simplement rappeler deux pensées sur les horizons du temps.

La première, de Pierre Macé, qui a joué un rôle essentiel dans la planification

française et qui a dit : « *A court terme, la prévision est possible, mais l'action est impossible. A long terme, l'action est possible, mais la prévision est impossible.* »

On a essayé de se maintenir un peu entre les deux, de faire quelques prévisions et de proposer quelques actions.

La deuxième, de Gaston Berger, l'inventeur de la prospective : « *Plus une voiture va vite et plus les phares doivent éclairer loin.* »

C'est pour cela que nous pensons que l'important n'est pas l'année 2025, ou 2015, ou 2010, mais il nous est apparu que l'important était de dépasser l'horizon 2000.

Nos scénarios nous ont, en effet, montré que, après 2000 tout s'ouvre beaucoup plus facilement. C'est un peu l'effet des exponentielles : on peut faire des scénarios plus ouverts, plus contrastés. Et c'est souvent après 2000 que se feront effectivement sentir les résultats de certaines politiques ou de certaines décisions prises aujourd'hui.

La deuxième raison, c'est que nous avons trouvé qu'après 2000, je ne dirais pas que tout bascule, mais un certain nombre de problèmes, qui paraissent à peu près maîtrisables jusqu'en 2000, tendent à échapper au contrôle après 2000, et nous ont apparu d'autant moins maîtrisables qu'on retardait la date où l'on s'attaquerait à les résoudre.

Nous pensons donc qu'il est bon dans les réflexions de garder un horizon lointain, même sous forme sommaire, à titre d'éclairage, pour le court et pour le moyen terme. D'ailleurs, voudrait-on évacuer le long terme avec le réflexe : « Oh, je ne serai plus là », il tend à revenir par la fenêtre.

On peut citer le cas entre autres de certains pays producteurs de pétrole ou de gaz méditerranéens, dont les populations sont croissantes, mais dont les ressources sont loin d'être illimitées, comme l'Égypte, l'Algérie, et qui commencent de plus en plus à se poser la question : « Ai-je intérêt à exporter mes richesses aujourd'hui ou à les garder pour demain, ou surtout pour après-demain ? »

Petit à petit, s'introduit la notion de l'après-demain, dans les réflexions. Je pense d'ailleurs qu'il n'y a là un bon sujet de coopération.

Ayant dit quelques mots sur le temps, je voudrais faire également un commentaire sur l'espace, et ne pas répondre, mais évoquer quelques réponses aux questions que M. Cardoso a posées sur l'Espace Méditerranéen. Dans le Plan Bleu, la Méditerranée – c'était très simple et très clair, il y a la Convention de Barcelone – s'étend de Gibraltar aux Dardanelles. La Mer de Marmara et la Mer Noire en sont exclues, encore que M. de Michelis, le ministre italien, essaie de les réintroduire actuellement.

Quand on considère, non plus la mer, mais les pays, c'est déjà moins clair.

Dans notre cas, nous étions limités politiquement par notre mandat aux dix-sept pays riverains – non incluse l'Albanie – signataires de la Convention de Barcelone, mais lorsqu'on fait des scénarios, c'est peut-être clair, mais ce n'est peut-être pas toujours simple ni suffisant.

Le fait du poids de la CEE dans la Méditerranée effectivement nous a amenés parfois à inclure le Portugal parmi les pays méditerranéens, et incidemment aussi, à la demande d'ailleurs de la CEE, de la Jordanie.

Mais selon les problèmes, si l'on regarde les problèmes énergétiques, par exemple, il est bien évident qu'on ne peut parler Méditerranée au sens restreint, et il faut inclure le Golfe Persique.

A l'époque, nous ne tenions pas compte de l'Europe de l'Est. Nous en tiendrons compte, bien sûr aujourd'hui ; mais à l'époque le poids économique de l'Europe de l'Est dans la Méditerranée était relativement faible.

C'est plus difficile quand on descend au niveau des régions. Faut-il prendre les régions, les provinces, les départements ? Quelle est l'homogénéité entre les pays de ces diverses divisions ?

Nous avons triché un petit peu.

Pour le tourisme, par exemple, on s'est surtout intéressé au littoral méditerranéen : une bande de 10 à 15 kilomètres de profondeur ; pour l'eau, les bassins versants, bien sûr ; les limites de l'olivier et du palmier, pour l'agriculture.

En fait, nous avons fait un exercice, que l'on appelle à géographie variable, variant un peu les limites de la Méditerranée selon les problèmes que l'on considérait, et je me souviens de la phrase de Camus sur le théâtre : « *Les règles du théâtre existent, mais personne n'arrive à les définir.* » C'est un peu comme la Méditerranée, et je pense que vos commissions vont se heurter au même problème.

On le voit d'ailleurs bien dans le programme : qu'est-ce que l'Arc Latin exactement ?

Nous y avons souvent pensé, mais je laisse à vos commissions le soin de le définir.

Quand je parlerai de temps en temps de l'Arc Latin, je parlerai essentiellement des trois pays : de l'Espagne – je m'en excuse auprès de M. Cardoso – de la France et de l'Italie.

Ceci étant dit, le facteur qui nous a paru le plus important quand nous avons commencé nos scénarios, et dont de l'importance n'a cessé de croître avec le temps, de s'imposer comme un leitmotiv, est l'évolution démographique, qui commande, à notre avis, l'évolution de toutes les futures géopolitiques et géoéconomies méditerranéennes.

Je résumerai cette évolution en quelques chiffres :

- En 1950 : 210 millions de Méditerranéens.
- Aujourd'hui, 360 millions.
- En 2000, entre 425 et 440 millions.
- En 2025, d'après nos estimations, entre 520 et 570 millions.

Notre fourchette est plus faible que celle des Nations-Unies pour la même période, d'après les estimations les plus récentes en 1988, qui prévoient une fourchette entre 500 et 600 millions d'habitants.

On peut évidemment se poser la question : que valent ces chiffres ?

Sauf catastrophe – toujours possible hélas – on peut dire que d'ici 2000, les populations sont plus ou moins déjà là et l'écart que j'ai mentionné est peu significatif, inférieur à plus ou moins 2 %.

On peut donc dire que vraisemblablement les populations méditerranéennes seront de 425 à 440 millions vers 2000 ; en 2025, de 520 à 570 millions.

Je dirai simplement qu'une erreur de 10 % sur ces chiffres, qui serait une erreur importante, car c'est dans trente ans, se traduit par une différence de quatre ou cinq années pour obtenir les mêmes chiffres, en plus ou moins, c'est-à-dire que le chiffre prévu pour 2025 pourrait être obtenu en 2020, ou être retardé en 2030.

Que veulent dire ces chiffres ?

Première chose : on assiste, et on va assister, à un double basculement de populations Nord-Sud, qualitatif et quantitatif, à cause des structures d'âge.

Pour reprendre l'Arc Latin, en 1950, les populations de l'Arc Latin représentaient un peu plus de 55 % de l'ensemble des populations méditerranéennes, soit un peu plus de la moitié ; aujourd'hui, un peu plus de 40 %. En 2000, entre 35 et 37 %. En 2025, entre 26 et 31 %.

Deuxième signification de ces chiffres.

J'ai dit entre 520 et 570 millions d'habitants.

En fait, cette différence de 50 millions représente ce qu'on pourrait appeler l'enjeu du développement, si l'on accepte l'hypothèse que le développement est le meilleur contraceptif.

Mais cette différence de 50 millions en 2025 n'est pas un chiffre abstrait, c'est l'équivalent de la population égyptienne, ou de la population turque aujourd'hui. C'est-à-dire que, selon le développement des politiques de population et leurs résultats, il peut y avoir au Sud et à l'Est de la Méditerranée l'équivalent d'une Egypte ou d'une Turquie en plus, ce qui n'est pas négligeable !

Enfin, pour en finir avec les chiffres de population, cette croissance des populations s'accompagne d'une urbanisation explosive :

Aujourd'hui, il y a 210 millions d'urbains dans le Bassin Méditerranéen, dont un peu plus de la moitié dans l'Arc Latin.

En 2000, il y aura entre 270 et 280 millions d'urbains.

En 2025, il y aura entre 380 et 440 millions d'urbains, dont 30 % environ dans l'Arc Latin.

Là aussi, la différence a sa propre signification.

La différence, qui est l'enjeu du développement, entre des scénarios extrêmes, représente six fois la ville du Caire, ou quinze villes comme Alger, ou Casablanca, en plus, dans le Bassin Méditerranéen.

Il n'est pas question d'exploiter ces chiffres comme des épouvantails, mais il faut les avoir en tête pour toute réflexion sur l'avenir.

Ces niveaux de populations vont induire des problèmes d'emplois énormes. Ce n'était pas notre mandat de les étudier, mais je dois dire néanmoins qu'aucun de

nos scénarios, pourtant très ouverts et très contrastés, n'a apporté, ni même entrevu, de solution satisfaisante aux problèmes de l'emploi à l'horizon 2000 et 2025.

Nous avons calculé un certain nombre des besoins. Je citerai simplement un ou deux chiffres.

Pour la seule électricité, par exemple, qui nous éclaire aujourd'hui, la croissance est galopante actuellement dans le Bassin Méditerranéen.

La plupart des pays du Sud et de l'Est ont des taux de croissance de leur consommation d'électricité trois ou quatre fois supérieurs aux taux de croissance démographique, deux fois supérieurs aux taux de croissance économique.

Il a été calculé que le parc total méditerranéen, aujourd'hui de 250 Gigawatts, devrait s'accroître en douze ans de 140 Gigawatts, et doubler d'ici 2010.

Ceci représente des investissements de 250 milliards d'Ecu d'ici 2020, uniquement pour la production d'électricité, dont la moitié pour les pays du Sud et de l'Est du Bassin Méditerranéen : 60 milliards d'Ecu d'ici l'an 2000. (Je rappelle que l'ensemble de la dette des pays du Sud et de l'Est est actuellement de 70 à 90 milliards d'Ecu.)

Entre 1988 et 2010, le combustible consommé par la seule production d'électricité représenterait une somme de 300 à 400 milliards d'Ecu, selon le prix atteint par le pétrole.

Si l'on se tourne vers un problème tout à fait différent, l'irrigation, si importante dans le pourtour méditerranéen pour l'équilibre agroalimentaire, c'est 140 milliards d'Ecu à prévoir dont la moitié pour les pays du Sud et de l'Est pour doubler, si possible, les surfaces irriguées.

D'où pourra venir le financement et le développement nécessaires ? C'est le sujet d'une de vos commissions.

Je me contenterai de souligner deux chiffres.

En 1965, l'Arc Latin représentait 80,8 % du PIB total Méditerranéen.

En 1987, il en représente 84,1 %, et ceci malgré le développement non négligeable de pays comme la Turquie, l'Egypte, l'Algérie, le Maroc, etc.

Ce même type d'évolution, un peu contre-intuitif *a priori*, on le retrouve dans l'évolution des PNB par tête, entre le pays avant les citoyens les plus riches la France, et le pays ayant les citoyens les plus pauvres : le Maroc. Le rapport des PNB par tête, qui était de 12 en 1976, est passé à 17 en 1987.

Je voudrais terminer par trois remarques.

Premièrement, les scénarios ne sont pas des prévisions, il ne faut pas les prendre comme des prévisions, ce sont uniquement des outils pour la réflexion.

Dans nos scénarios, nous avons volontairement comme on dit « balayé large » en réalisant divers scénarios tendanciels et divers scénarios alternatifs.

Dans nos scénarios alternatifs, nous avons en 1984-1985, fait l'hypothèse d'agrégation des pays du Sud en entités économiques, voire politiques, plus larges, face à la Communauté Européenne, plus de trois ans avant la création de l'Union du Maghreb Uni, ou du Conseil de Coopération Arabe.

Evidemment, nos hypothèses valent ce qu'elles valent, mais je dois dire qu'elles ont toujours été choisies par consensus avec des représentants de tous les pays méditerranéens.

L'attitude de l'Europe communautaire, qui a été mentionnée assez souvent vis-à-vis de la Méditerranée, a été, bien sûr, un des principaux champs d'hypothèses et, sans prévoir l'explosion qui 'est produite dans les pays de l'Est, comme l'a très bien rappelé tout à l'heure Monsieur le Président Martinet, nous avons quand même fait des hypothèses allant d'un renforcement, qui est une réussite économique et politique de l'Europe, choisissant de jouer un rôle crucial en Méditerranée, ce qu'elle n'a pas fait effectivement depuis quinze ans.

A l'autre extrême, nous avons fait aussi l'hypothèse d'une Europe, je ne dirais pas éclatant, mais dont certains pays auraient tendance à se centrifuger, et à l'époque, on pensait, regardaient de plus en plus vers les espaces de l'Est.

Ma deuxième remarque que je voudrais faire en conclusion porte sur l'environnement méditerranéen, auquel, bien sûr, nous avons donné une importance fondamentale dans nos travaux : les forêts, les eaux, les sols, le littoral, etc.

Première conclusion : la mer nous a paru moins malade d'abord qu'on ne le disait, et moins malade que la terre.

Les populations croissantes, les besoins croissants, induisent et vont induire sur l'environnement méditerranéen, au sens large, des pressions considérables sur des ressources rares ou fragiles. C'est là d'ailleurs où la coupure des années 2000 s'annonce fondamentale.

Il semble qu'au-delà de 2000, 2005, peu importe, certaines dégradations, qui se dessinent aujourd'hui, deviendront irréversibles, et qu'il ne sera plus possible de faire machine arrière.

Les forêts, par exemple, dont il reste fort peu, sont soumises aux incendies au nord, aux surexploitations au Sud, par surpâturages ou par surexploitation pour le bois de feu.

Qu'en restera-t-il en 2025 ? Quand une forêt s'en va, ce n'est pas uniquement pour l'esthétique, le sol la suit, et le sol part après la forêt. Or, le sol des forêts, c'est aussi une éponge indispensable pour l'équilibre du régime des eaux.

Les perspectives de l'eau méditerranéenne nous ont paru particulièrement inquiétante.

En Tunisie, par exemple, déjà 65 % de la ressource « eau » est utilisée. En 2000, le coefficient d'utilisation dépassera 100 %, et devrait atteindre 130 à 155 % en 2025.

Ceci veut dire que 30 à 50 % de la consommation d'eau proviendra de sources non traditionnelles, ou d'eau recyclée, d'eau importée ou d'eau dessalée. A Malte, par exemple – c'est déjà le cas pour l'île de Malte – l'eau dessalée coûte 15 fois le prix moyen de l'eau en France.

Les pays auront vraisemblablement à faire face à une réestimation du coût de l'eau et à donner au développement de l'eau, aux ressources en eau, vraisemblablement une des premières priorités.

L'Égypte utilise pratiquement 100 % de ses ressources en eau. On a juste conservé 5 % du débit du Nil, simplement pour qu'il ne se transforme pas en cloaque pestilentiel : 95 % de l'eau du Nil est utilisée, 175 à 200 % devraient être utilisés en 2025, c'est-à-dire que chaque goutte d'eau devrait être recyclée au moins une fois.

Et je signale qu'en Lybie, le taux d'utilisation est de 250 % aujourd'hui, c'est-à-dire qu'en réalité on utilise l'eau fossile et qu'en 2025 le coefficient d'utilisation pourrait atteindre 900 ou 1 000 %, chaque goutte d'eau étant recyclée 9 ou 10 fois.

En ce qui concerne le sol, qui est le deuxième sujet fondamental de préoccupation de l'environnement méditerranéen – on le sait d'ailleurs dans cette région – l'érosion des sols nous est apparue comme un sujet de plus en plus préoccupant, peut-être un des soucis les plus graves.

Je rappelle que plus de 35 % des terres méditerranéennes perdent de 5 à 50 tonnes par hectare, et par an, de terres fertiles. Ceci pose le problème des bouclages de l'environnement sur le développement.

Cette dégradation de l'environnement des pays méditerranéens risque de conduire à ce qu'on pourrait appeler, non pas un cercle vicieux, parce qu'avec un cercle, on peut tourner indéfiniment, mais une spirale vicieuse du développement et de l'environnement.

Et je dirai que le Bassin Méditerranéen nous est apparu – c'est sûrement une conclusion importante de nos travaux – comme un système compliqué, dont tous les éléments sont liés. (Je voudrais rappeler la définition la plus scientifique que j'ai trouvée d'un système : c'est comme un plat de spaghettis : quand on en prend un, ils viennent tous.)

Ma troisième conclusion, c'est que les problèmes apparaissent énormes. Faut-il s'abandonner au pessimisme au découragement ?

D'abord, je crois que s'adapter à ces problèmes est un impératif auquel nous ne pouvons plus échapper.

D'autre part, le Plan Bleu a, bien modestement, montré qu'il y avait sans doute des voies moins mauvaises que d'autres, et surtout je voudrais rappeler que tous les pays y ont travaillé ensemble au coude à coude, et je crois qu'il y a là un message d'espoir.

COMMISSION I

**DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE GENERAL
ET PROBLEMES DE SOCIETE**

Sous la direction de Roland COLIN

Chargé de mission auprès du Président
de l'Observatoire Français des Conjonctures Economiques – Paris

SYNTHESE

**UNE VISION MULTIDIMENSIONNELLE
DES DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT
EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE**

Par Roland COLIN

La première Commission du Colloque sur l'Avenir de l'Espace Méditerranéen avait pour thématique essentielle « le développement économique général et les problèmes de société ». Le matériau de référence était constitué par quatorze communications écrites qui n'ont pas fait l'objet d'exposés et de discussions ponctuelles, mais ont été ordonnées selon une problématique d'échanges et de débats se proposant de faire apparaître :

- la configuration des espaces et des territoires dans la Méditerranée de l'Ouest,
- les dynamiques en acte et leur poids,
- les modèles et les stratégies praticables.

Cette approche devait prendre en compte la multidimensionnalité des problèmes évoqués : d'une part le cadre géopolitique où apparaissent deux grands axes « *horizontaux* » : le Maghreb et l'Europe du Sud (Arc latin), constamment modulés par la dynamique « *verticale* » des rapports entre Rive Nord et Rive Sud ; d'autre part l'interaction généralisée entre les sphères de *l'économique*, du *social*, du *politique*, du *culturel*.

Dans ce cadre général, on peut présenter les textes de référence et les commentaires et débats qui leur sont liés, à partir d'une introduction conviant à une réflexion historique et géostratégique large, en trois ensembles articulant entre eux leurs questionnements, leurs constats et leurs interprétations.

L'introduction a été préparée par Immanuel Wallerstein dans une communication intitulée : « *Le monde méditerranéen à l'époque post-guerre froide* »

L'Espace méditerranéen, qui était au temps de Philippe II, à lui-seul, une « économie-monde » (au sens de Braudel), a cessé de l'être et se trouve « un bassin parmi d'autres, dans une économie-monde capitaliste devenue globale ». Trois tracés de frontière apparaissent : entre Europe du Nord et Europe du Sud – entre Europe et Afrique – entre un bloc potentiel Euro-maghrébin et l'Afrique noire. Deux questions fondamentales se posent à partir de là :

- la dynamique de développement exigera-t-elle, de plus en plus, une intégration au système mondial, avec perte d'identité relative, ou bien,
- s'établira-t-elle à travers des « bassins de développement » identitaires, s'opposant ou coopérant entre eux, et dans cette hypothèse, quelles sont les chances d'un ensemble Europe du Sud – Maghreb ?

Le texte d'I. Wallerstein, attentif à restituer la dynamique de l'histoire telle qu'elle s'est construite entre les deux guerres mondiales, conduit au seuil de ces questions :

1) *Quelles dynamiques de convergence ou de dissociation dans chacun des axes « horizontaux » Rive Nord (Arc latin) – Rive Sud (Maghreb) ?*

Sept communications évoquent cette thématique.

Le texte présenté par R. Colin, « *L'Europe du Sud a-t-elle un sens ? Dynamique économique de l'Arc latin* », montre, autant en termes géopolitiques que

macroéconomiques, à quel point l'Europe du Sud, qui peut faire valoir une indiscutable personnalité historique, est loin de constituer un ensemble cohérent et organisé. L'intégration européenne, notamment depuis l'adoption de l'Acte unique européen, se pose comme horizon commun, mais le risque est grand que s'approfondisse le clivage entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, dans une dynamique communautaire « à deux vitesses ». Si l'édification de la CEE libère les expansions régionales et inter-régionales transfrontalières, l'axe rhénan apparaît bien plus puissant que l'Arc latin. Les quatre Etats du Sud occidental européen restent partagés, notamment dans leurs politiques macro-économiques, face au processus en marche de « décomposition/recomposition » de l'ensemble communautaire. En première lecture, les dynamiques Est-Ouest et Nord-Sud semblent plus concurrentes que complémentaires, et les liens de l'Europe avec le « grand Sud » ne s'affermissent pas. Resserrer la solidarité et la coopération avec la rive sud méditerranéenne devrait donc être un impératif de rééquilibrage stratégique.

N. Richez étend le diagnostic de l'approche précédente en analysant : « L'espace social européen : enjeux théoriques et perspectives méditerranéennes ». Les écarts quantitatifs en matière de protection sociale et la conception de la solidarité qu'ils expriment font l'objet, en premier lieu, d'une réflexion théorique qui montre bien, dans la construction européenne, la primauté donnée à l'économique. Dans la dynamique présente, qui vise l'intégration plus poussée, trois logiques s'affrontent : « Une logique démographique, une logique marchande et une logique de solidarité ».

Le vieillissement généralisé de la population remet en cause les efforts entrepris pour assurer une protection sociale sensible à la logique de solidarité. D'autre part, la « loi de la marchandise », c'est-à-dire l'optimisation des spécialisations de production entre les différents pays, conduit à des ajustements dont les conséquences sociales sont lourdes. La solidarité européenne peut-elle alors se renouveler pour amortir ces chocs ?

N. Richez confronte particulièrement cette problématique avec les réalités sociales de l'Europe du Sud, en faisant valoir, pour chaque pays, le poids de l'histoire fertile en « Etats Providences ». Ces positions des Etats sont en mutation et doivent viser une « conception du social transfrontalière, si l'on veut éviter d'irréremédiables destabilisations. Il faut viser « des formes moderne de coopérations qui peuvent trouver leur expression première au sein même de l'Europe, avant de s'appliquer au sud de la Méditerranée ».

Les autres communications présentent les problèmes de cette rive sud sous différents types d'éclairages : économique, politico-institutionnel, culturel et démographique.

Les réflexions, en parallèle, de M. Sehimi et d'A. Ghorbel (« *Modèles et Stratégies au Maghreb* » pour le premier, et « *Dynamique des économies maghrébines et problématique d'une coopération Nord-Sud en Méditerranée* », pour le second), montrent bien que les modèles qui inspirent les politiques de développement en place sont voués à l'échec, spécialement dans la prise en compte du moyen et du long terme, si l'on ne s'appuie pas davantage sur une stratégie de convergence entre les économies nationales.

Le cercle vicieux des dépendances extérieures abusives interdit tout véritable développement. La faiblesse du marché intérieur conduit à la recherche d'une pseudo-croissance industrielle extravertie, se résignant ainsi à une dépendance alimentaire énorme. Dans ce contexte, l'insuffisante mobilisation des ressources internes a pour conséquence un endettement extérieur de plus en plus lourd, dont la gestion appelle des « ajustements structurels » qui retentissent à leur tour sur le niveau de vie, les équilibres sociaux et affaiblissent à la fois la capacité d'épargne et le marché intérieur. Il s'y ajoute un « défi démographique » qui, au moins sur moyen terme, ne peut qu'alourdir le poids du chômage. Les deux communications s'accordent dans l'identification des solutions :

- d'une part, il est indispensable de coordonner les politiques économiques maghrébines en prenant davantage en compte l'expansion du potentiel de demande locale, qu'une meilleure division du travail entre les pays du Maghreb devrait couvrir de façon plus satisfaisante – donc par une promotion concertée des outils de production et non pas par l'attente passive des vertus intégratrices du marché, à l'image de l'Europe :

- d'autre part, le partenariat avec l'Europe, rééquilibré et renouvelé par une intégration maghrébine, est un apport indispensable à un développement réciproque – au-delà de la part dérisoire du Maghreb dans ses apports au commerce européen (4 %). L'Union du Maghreb Arabe, récemment réanimée, peut devenir un outil efficace pour atteindre ces objectifs, mais l'Europe doit aussi faire son « chemin vers le Sud ».

N. Abdi – « *Dialectique responsabilité de l'Etat/privatisations* », en s'appuyant sur une large fresque historique, développe, en contrepoint des réflexions précédentes, une analyse de la place du secteur public dans les économies et les sociétés maghrébines depuis le temps de la colonisation. Cette dernière a largement laissé le champ libre aux intérêts privés, dans une politique de mise en valeur longtemps marquée par une « dominance agraro-libérale ». Mais Abdi montre bien que ce qu'il appelle le « dirigisme arabe » aura un impact important au Maghreb et particulièrement en Algérie, en liaison avec le processus de décolonisation qui met au premier plan la responsabilité des nouveaux Etat nationaux. Ce qui prévaut alors, c'est le modèle de « l'étatisme arabe » lié à l'appropriation des ressources pétrolières – alors que le Maroc s'appuie sur le potentiel minier, et que la bourgeoisie marocaine associée à l'Etat contrôle une part importante du secteur agraire moderniste. Le vent de libéralisme économique qui souffle sur les pays du Sud dans la présente étape transformera-t-il les rapports de production et les rapports sociaux du Maghreb ? Le poids des mouvements islamistes devient un facteur d'importance et peut infléchir l'évolution des systèmes favorisée par l'échec des politiques étatistes, dans la recherche de formules inédites.

Y. Nacib, à partir d'une illustration concrète (« *Enjeux des biens culturels et développement : l'édition maghrébine et son évolution* ») met l'accent sur l'interaction entre l'économique et le culturel. Le public maghrébin, dans tous les pays de l'UMA, est avide de lecture, ce qui est l'une des conditions de la participation populaire au développement. Mais l'insuffisance de techniciens formés aux métiers du livre et des carences des circuits de production et de commercialisa-

tion, tant sur le plan intérieur qu'extérieur, cantonnent le Maghreb dans une situation de dépendance qui ne lui donne pas les outils nécessaires à son développement culturel. Une autre conception de la coopération euro-maghrébine pourrait seule transformer rapidement le cours des choses.

Le nord et le sud de la Méditerranée ne peuvent y parvenir qu'en prenant en compte une dynamique plus large de ce bassin géopolitique dont il faut apprécier les chances de développement.

2) *Quels sont les termes réels des affrontements et/ou des acculturations dans l'espace de la Méditerranée Occidentale ?*

La Méditerranée Occidentale, comme ensemble global, rive Nord et rive Sud en comparaison et en interaction, peut s'interpréter sous différentes approches. Les travaux de la Commission en ont privilégié cinq : démographique, spatiale, sociale, culturelle, sectorielle. Toutes s'interpénètrent et se complètent :

Ph. Fargues (« *La démographie au sud de la Méditerranée = contraintes réelles et défis fantasmatiques* ») apporte un regard renouvelé sur les flux démographiques, objets de spéculations inquiètes reposant sur des bases souvent insuffisamment fondées. La dynamique des populations de la rive Nord est bien connue : la croissance est presque partout tarie – y compris en Espagne et au Portugal. La rive Sud, par contre est en pleine explosion et n'a pas franchi le cap de sa « transition démographique ». Ainsi s'installent les « peurs démographiques » de saturation au sud, d'invasion au nord. Ph. Fargues, dans un raisonnement technique serré, pense que l'on extrapole souvent abusivement, et que les phénomènes d'autorégulation, à partir de ressorts culturels, sociaux, économiques s'installent plus rapidement qu'on ne le prédit. La natalité maghrébine est ainsi « mieux contrôlée qu'il n'y paraissait ».

L'un des facteurs-clés est l'entrée des filles à l'école et conduit à des familles pour lesquelles deux ou trois enfants deviennent la norme. La projection à quinze ans (2005) offre ainsi des perspectives moins dramatiques.

Mais dans quelles dynamiques spatiales habitées par ces populations ? H. Regnault (« *La Méditerranée Occidentale et ses espaces : pertinences et dynamiques spatiales* ») montre que, pour répondre à cette question, il faut considérer l'espace large et l'espace complexe et pas seulement raisonner en termes d'espaces nationaux restreints.

La pertinence du concept de Méditerranée occidentale ne repose pas sur un constat d'homogénéité : l'hétérogénéité est marquante tant dans les flux démographiques que dans les niveaux économiques. Cependant les interactions entre les facteurs sont multiples, anciennes, constantes : mouvement des hommes, mouvement des capitaux et des marchandises. Dans cette dynamique, les nations sont débordées de toutes parts. Les espaces des régions qui les composent bouleversent les hiérarchies d'ensembles nationaux imprudemment considérés comme solidement agrégés. On est en présence d'un processus de « mondialisation – régionalisation » qui impose une approche complexe différenciée. Les « spéciali-

sations » classiquement admises sont à reconsidérer. La « remontée des Suds » doit être interprétée avec prudence : la « littoralisation » apparaît comme plus significative. Elle n'est pas, en soi, dynamique de développement car elle s'inscrit d'une part dans des histoires différentes, et, d'autre part dans la « dynamique mouvante de la division internationale de travail ». Le poids de cette dernière est particulièrement marquant. Elle explique pour une grande part le développement inégal des régions, en activant les potentialités du milieu propre lorsqu'elles existent. Une politique très volontaire d'aménagement du territoire, à contre courant des prétendus « effets miracles » de l'idéologie libérale, doit permettre non pas d'égaliser dans une insipide moyenne, mais de jouer les complémentarités dans la recherche du bien commun.

J. Le Coz (« *Rupture de l'équilibre ville-campagne dans le bassin de la Méditerranée Occidentale* ») étudie, de façon complémentaire, le « grand basculement contemporain » qui s'opère de la campagne à la ville, et les crises socio-économiques qui en résultent, tant sur la rive Nord que sur la rive Sud. On passe ainsi de « l'âge agro-urbain ancien » à « l'âge industriel » puis à « l'âge de l'écologie et des technopoles ». La disparité de rythme et de contenu des deux mouvements parallèles au nord et au sud de la Méditerranée risque d'en faire une frontière et de marginaliser le sud. Il faut alors comprendre l'effet de « déstructuration/restructuration » exercé par la ville qui peut se solder par la distinction entre « espaces actifs » et « espaces passifs ». Les politiques d'aménagement du territoire, là encore, peuvent promouvoir de nouvelles alliances ville/campagne. De nombreux exemples sont apportés à l'appui de cette analyse qui renforce l'évidence de la complexité croissante dans l'évolution des « milieux » et en appelle à une « science des territoires », où s'articulent les problématiques de « gestion économique, gestion écologique et gestion démocratique de l'espace ».

N. Safir analyse la profondeur des réalités humaines impliquées dans la dynamique des espaces en abordant la Culture (« *Espace méditerranée et en dimension culturelle : mutations sociales et dynamiques identitaires* »). Les variables culturelles font partie des facteurs déterminants. La contradiction est forte entre d'une part, la domination écrasante du « modèle de la civilisation productiviste occidentale » et, d'autre part, la prise de conscience de la précarité des valeurs économistes, au nord comme au sud. Cette crise du productivisme fonde la recherche de nouvelles solidarités régionales, seules en mesure de répondre aux problèmes actuels. L'Espace méditerranéen pourrait voir ainsi émerger des « zones de créativité » s'appuyant sur une « dynamique identitaire », fondement d'une nouvelle coopération (« qui est qui par rapport à qui ? »).

Sur la rive Nord, N. Safir relève huit composantes de l'identité [1) riche, 2) chrétienne, 3) européenne, 4) communautaire, 5) nationale, 6) locale, 7) latine, 8) méditerranéenne] et autant sur la rive Sud » 1) pauvre, 2) islamique, 3) arabe, 4) maghrébine, 5) nationale (mais pas d'« Etat-nations »), 6) locale, 7) africaine, 8) méditerranéenne]. L'étude note qu'entre les deux identités et leurs composantes culturelles, il existe un rapport à la fois historique et contemporain. Elle

fait apparaître les points de convergences et les affrontements et plaide pour que, dans une vision élargissant le culturel à l'économique et au social, dans la perspective des intérêts à long terme, on construise une identité méditerranéenne partagée, fondement d'un développement réciproque.

Le même souci d'élargissement conduit B. Lanvin à poser la question suivante : « *Existe-il une dynamique inter-sectorielle méditerranéenne ?* » Les mutations du système mondial imposent des contraintes nouvelles au développement méditerranéen : l'internationalisation des économies nationales induit un processus de globalisation où l'information et la technologie l'emportent sur le capital. L'économie mondiale tend à se fragmenter en blocs entre lesquels les rapports de force se soldent par le recours croissant à l'unilatéralisme. La Méditerranée a été tributaire de cette évolution. L'internationalisation a été, toutefois, plus puissante sur la rive Nord que sur la rive Sud. Cette disparité apparaît notamment dans l'inégalité de la dotation en facteurs (matières premières, main-d'œuvre, capital, technologie). Le plus significatif est l'éclatement sectoriel relatif du sud où les pôles de croissance trop isolés ne parviennent pas à constituer un véritable tissu économique et social. Les disparités apparaissent plus fortement pour les secteurs primaire et secondaire que pour le tertiaire. Les services sont ainsi plus homogènes de part et d'autre. Cela peut constituer un point de départ pour développer des partenariats plus larges et plus équilibrés. C'est là, notamment l'enjeu de l'Uruguay Round pour la Méditerranée. Le Bassin Méditerranéen pourrait ainsi devenir une « frontière/charnière » Nord-Sud. La viabilité de cette issue dépend aussi des stratégies européennes.

3) L'association Europe/Maghreb, dans ces conditions, est-elle possible, et à quel prix ?

Les deux dernières communications de la Commission ont proposé une analyse prospective portant sur la dynamique institutionnelle d'un ensemble euro-maghrébin et, sur un plan plus large, sur les voies possibles de l'interdépendance et de la solidarité au seuil du prochain millénaire.

H. Elsenhans s'attache à mesurer les difficultés d'arrimage entre la Communauté Européenne et la Communauté Maghrébine face aux concurrences de l'Est (« *La politique maghrébine de l'Europe de l'Ouest après le dégel en Europe de l'Est : divergence d'intérêts dans la Communauté et profils différents des candidats à l'association* »). Le choc des grandes mutations en Europe Centrale et Orientale modifie profondément les équilibres construits ou recherchés dans l'Europe et sa mouvance géopolitique. L'Europe Continentale du Nord, précédemment, privilégiait les arguments économiques alors que l'Europe du Sud plaidait pour les facteurs politiques. La situation semble désormais s'inverser. La Communauté Européenne « peut-elle s'ouvrir vers l'Europe de l'Est avec ses cent millions d'habitants en même temps que vers le Bassin Méditerranéen, tout en honorant les engagements de type particulier qu'elle maintient avec les États de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, dont le poids essentiel est constitué par les contrées appau-

vries de l'Afrique Noire ? ». H. Elsenhans pense que l'association est possible à condition de choisir des stratégies de coopérations appropriées et différenciées.

Ces choix doivent tenir compte des positions respectives de l'Allemagne et de la France influencées par leur histoire vis-à-vis de l'Afrique et du monde arabe, tout comme vis-à-vis des pays de l'Est. La relance des années quatre-vingt qui a conduit la Communauté Européenne à rechercher une intégration économique approfondie se concevait dans le cadre restreint des Douze, avec une idéologie économique monétariste prédominante et une volonté de détente et de stabilité. La volonté d'intégration d'une partie au moins des pays de l'Est à la Communauté perturbe cet objectif. Le renforcement du rééquilibrage méditerranéen de la CEE s'en trouve affecté. Comment définir alors des perspectives viables et bénéfiques pour tous les partenaires ? La Communauté reste fondée politiquement et économiquement à préserver son espace restreint d'intégration maximale exigeant un pari vers le plein emploi.

Cependant, la rive Sud doit trouver une forme d'association. Cette association exige une croissance maghrébine auto-entretenu que la coopération avec la CEE se fixerait comme objectif prioritaire, dans un sens répondant également aux intérêts prioritaires européens et dans une complémentarité bien comprise profitable aux partenaires d'un grand espace de développement, ayant valeur de référence pour le Tiers-Monde. Une telle voie serait de nature à préserver l'islamisme de tentations radicalistes.

A. Bourgi et P. Weiss (« *Interdépendance et solidarité euro-maghrébine à l'horizon 2000* ») plaident dans le même sens. Au-delà du conflit du golfe, il convient, pour eux, de jouer, en Méditerranée, la stratégie de la reprise et de la poursuite de l'apaisement des conflits en proposant à tous les partenaires de la grande Europe et de la Méditerranée un développement s'appuyant sur la libéralisation des économies et la démocratisation des pouvoirs. Le mouvement d'intégration en cours sur la rive Nord offre des perspectives qui semblent « définitivement prometteuses ». Par contre l'avenir maghrébin est plus incertain. A. Bourgi et P. Weiss font état cependant de la prise de conscience historique de la nécessité d'une réelle convergence entre les Etats et les nations d'Afrique du Nord, avant même le temps des indépendances. L'Union du Maghreb Arabe en est l'expression la plus complète. Elle s'est dotée d'institutions pertinentes pour réaliser « l'harmonisation des systèmes économiques et sociaux » sans négliger la force du support culturel commun. L'analyse circonstanciée de la récente et toujours présente « dérive des économies maghrébines » – déjà évoquée par M. Sehim et A. Ghorbel, permet de conclure qu'il n'y a pas d'alternative à cette stratégie d'intégration du Maghreb.

Les atouts d'une telle intégration, en réponse à ce « mal maghrébin », semblent solides. Les politiques économiques, avec le récent changement de cap algérien, se rapprochent et rendent crédible la constitution d'un marché intérieur de plus de 60 millions de consommateurs réparti sur 6 millions de km², s'appuyant sur des ressources énergétiques et minières et des potentialités agricoles importantes,

sans négliger le développement déjà avancé des services.

L'UMA devrait alors faire face à des défis qui demeurent sérieux : le principal est la polarisation unilatérale de la dépendance vis-à-vis de la rive Nord et la faiblesse conséquente des échanges intra-maghrébins. Créer un système de « co-développement » avec l'Europe devient une nécessité impérieuse. Les accords de coopération avec la CEE, même s'ils ont été récemment intensifiés, demeurent loin du compte, et les coopérations bilatérales ne sont pas en meilleure posture. Toutefois la « politique méditerranéenne rénovée » définie par la CEE (1989 et 1990) va dans le bon sens en proposant cinq priorités : « renforcement de l'auto-suffisance alimentaire, développement des petites et moyennes entreprises et des institutions financières, protection de l'environnement, développement des ressources humaines et soutien à l'intégration régionale ».

Ces engagements sont fortement explicités et développés, au cours des débats, par le représentant de la CEE. On peut y voir les prémisses d'une véritable « charte de solidarité euro-maghrébine » déjà appelée par le « Plan bleu sur les avens du Bassin Méditerranéen ». A. Bourgi et P. Weiss mettent enfin l'accent sur « l'impératif culturel », seul en mesure de donner force à toutes les perspectives économiques et sociales.

CONCLUSIONS

Les communications et les débats ont été fertiles en analyses stimulantes et en propositions créatives. Ces dernières apparaissent dans le rapport de la Commission. On peut en souligner particulièrement les lignes de force essentielles :

- La construction européenne, en renforçant son intégration, ne doit pas, sous peine de déséquilibres graves, faire basculer ses intérêts dominants à l'Est en oubliant le Sud. La Méditerranée reste une donnée géopolitique, sociale, culturelle, économique essentielle et permanente du bassin de développement commun euro-maghrébin.
- La construction maghrébine, entamée par l'UMA, est une condition décisive du succès à moyen et long terme de toutes les stratégies de développement au nord comme au sud de la Méditerranée.
- Une coopération originale entre les deux rives, constamment nourrie par la connaissance réciproque et les échanges sur tous les plans, apparaît réaliste et réalisable et peut donner au Bassin Méditerranéen figure exemplaire au sein du système international à la recherche de nouveaux équilibres.

**COMMISSION I
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE GENERAL
ET PROBLEMES DE SOCIETE**

I. WALLERSTEIN

Fernand Braudel Center
University Center at Binghamton
State University of New-York
Binghamton – NEW-YORK 1 – USA

« *Le monde Méditerranéen à l'époque post-guerre froide* »

R. COLIN

Chargé de Mission auprès du Président de l'OFCE
69, quai d'Orsay
75007 PARIS

« *L'Europe du Sud a-t-elle un sens ? Dynamique économique de l'Arc Latin ?* »

N. RICHEZ

Centre d'Economie et de Finances Internationales
Université d'Aix-Marseille II
Château-La-Farge
Route des Milles
13290 LES MILLES

« *L'Espace social européen : enjeux théoriques et perspectives méditerranéennes* »

M. SEHIMI

Professeur à la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Social
12, rue Moulay-Abdelazziz
RABAT – MAROC

« *Modèles et Stratégies au Maghreb* »

A. GHORBEL

Université des Sciences Economiques et de Gestion
Campus Universitaire – Route de l'aérodrome
Université de SFAX
3028 SFAX (TUNISIE)

« *Dynamique des économies maghrébines et problématique d'une coopération Nord-Sud en Méditerranée* »

N. ABDI

CNRS – IRESCO
59-61, rue Pouchet
75849 PARIS CEDEX 17

« *Dialectique responsabilité de l'Etat/privatisation* »

Y. NACIB

Professeur à l'Université d'Alger
Directeur Général OPU
ALGER – ALGERIE

« *Enjeux des biens culturels et développement : l'édition maghrébine et son évolution* »

Philippe FARGUES

Directeur de Recherches – INED
27, rue du Commandeur
75675 PARIS CEDEX 14

« *La démographie au sud de la Méditerranée : contraintes réelles et défis fantasmatiques* »

H. REGNAULT

Président du Groupe de Recherche sur les Economies Régionales du Bassin Méditerranéen

Faculté de Droit, d'Economie et de Gestion
Avenue du Doyen-Poplawski
64000 PAU

« *La Méditerranée Occidentale et ses espaces : pertinences et dynamiques spatiales* »

J. LE COZ

Professeur Emérite de Géographie
Université Paul-Valéry (Montpellier)
35, avenue de la Gaillarde
34000 MONTPELLIER

« *Rupture de l'équilibre Ville-Campagne dans le bassin de la Méditerranée Occidentale* »

N. SAFIR

Professeur à l'Université d'Alger
88, rue Dibouche-Mourad
ALGER – ALGERIE

« *Espace Méditerranéen et dimension culturelle : mutations sociales et dynamiques identitaires* »

Bruno LANVIN

Special assistant to the Deputy
Secretary-General of UNCTAD

« *Existe-t-il une dynamique inter-sectorielle méditerranéenne ?* »

Professeur Dr. H. ELSSENHANS

Universität Konstanz – Universitätsstrabe 10
Sozialwissenschaftliche Fakultät
Postfach 5560 D 7750

KONSANZ I ALLEMAGNE

« La politique maghrébine de l'Europe de l'Ouest après le dégel en Europe de l'Est : divergence d'intérêts dans la Communauté et profils différents des candidats à l'association »

A. BOURGI
UNESCO
Place Fontenoy
75007 PARIS

P. WEISS
Directeur des Grands Programmes
UNESCO
Place Fontenoy
75007 PARIS

« Interdépendance et solidarités Euro-Maghrébines à l'horizon 2000 »

**LE MONDE MEDITERRANEEN
A L'EPOQUE POST-GUERRE FROIDE**

Immanuel WALLERSTEIN

A l'époque de Philippe II, l'espace méditerranéen était tout un monde, une économie-monde. Il ne l'est plus. Plutôt c'est un bassin, parmi d'autres, dans une économie-monde capitaliste devenue globale. D'ailleurs nous vivons actuellement un moment de tournant conjoncturel très marqué qui bouleverse les réalités géopolitiques et même les mentalités de cette économie-monde.

Je vais essayer de brosser assez rapidement une esquisse de l'époque de laquelle nous sommes sortis, la structure squelettique de l'époque vers laquelle nous nous dirigeons, et la place particulière que pourrait jouer l'espace méditerranéen dans ce monde prospectif.

Il faut remonter à 1917, l'année de la révolution d'Octobre bien sûr, mais, aussi important sinon davantage, l'année de l'entrée des Etats-Unis dans la première guerre mondiale. A partir du dernier tiers du XIX^e siècle, l'époque où le pouvoir hégémonique britannique commençait son déclin, les deux rivaux à la succession s'avéraient être très clairement les Etats-Unis et l'Allemagne. A la fin d'un lent processus de renforcement par chacun de leurs forces politico-économiques respectives, on était parvenu à cette longue guerre mondiale de « 30 ans » qu'on pourrait dénommer la période 1914-1945.

Pour gagner cette longue guerre, tout comme la Grande-Bretagne ne pouvait pas se passer d'une alliance avec la Russie pour mettre un terme aux aspirations françaises dans les guerres de 1792-1815, les Etats-Unis avaient le même besoin au XX^e siècle d'obtenir l'appui russe. Pour paradoxal que cela puisse sembler, la Révolution russe de 1917 servait bien les intérêts géopolitiques des Etats-Unis. Et pourtant, la « guerre froide » entre les Etats-Unis et la Russie/URSS fut déclenchée à partir de 1917, comme le montre André Fontaine. Comment s'y retrouver dans un tel embrouillement ?

1917 marque l'arrivée sur la scène mondiale de deux grands idéologues : Woodrow Wilson et Nicolai Lénine. Ils avaient tous les deux une vision, un *Weltanschauung*, et un projet politique universalisant. Le projet de Wilson fut de « rendre possible partout la démocratie » (« make the world safe for democracy »). Le projet de Lénine fut de réaliser la révolution mondiale socialiste. Ils croyaient tous les deux à leurs projets. Ils faisaient croire à beaucoup d'autres leurs projets. Ils agissaient (ainsi que leurs successeurs) en fonction de leurs projets. Néanmoins, leurs projets masquaient des pratiques qui les en éloignaient tous les deux beaucoup.

Comme on le sait, l'Allemagne n'acceptait pas du tout la défaite de 1918 comme mettant un terme définitif à sa course vers l'hégémonie au sein du système-monde (de même que la France n'avait pas accepté du tout la défaite de 1763). Mais là le parallèle cesse parce que ce n'était pas l'Allemagne qui faisait une « révolution » après son échec, mais la Russie, ce qui avait une importance capitale pour le système. Le fait que ce n'était pas l'Allemagne qui faisait à cette époque une « révolution » de portée universalisante (comme, je vous le rappelle, beaucoup de gens s'y attendaient, y compris Lénine lui-même) la privait d'un atout essentiel dans sa concurrence avec les Etats-Unis. L'Allemagne y cherchait

un substitut dans le nazisme qui fut tout autre chose, infiniment plus destructrice mais aussi infiniment moins apte à y gagner les connivences des peuples du monde.

Brièvement, après maintes tergiversations dans un jeu de manœuvre mondiale, ce furent l'alliance et le pouvoir conjoint américano-soviétique qui purent faire échec aux furies nazies et nous permettre de redresser le système-monde après 1945.

Rappelons donc où nous en étions en 1945. Toutes les zones industrielles du monde furent largement détruites par la guerre, à une exception près, mais celle-là de taille : les Etats-Unis. Les Etats-Unis qui se tissaient un haut niveau de productivité dans tous les domaines de l'économie, déjà depuis 100 ans, utilisaient la seconde guerre mondiale pour le renforcer encore et s'y voyaient en 1945 incontestés, vu la chute profonde du dispositif productif dans les autres parties du monde.

Venait donc le moment, pour les Etats-Unis, de brandir le fanion de l'hégémonie, d'« assumer les responsabilités » comme on aimait le dire à Washington. On connaît la suite. Les Etats-Unis reconstruisaient le monde. Ils le reconstruisaient matériellement, politiquement, et même culturellement. Ils érigeaient un réseau d'alliances, dont l'essentiel fut l'Europe occidentale (le Plan Marshall, l'OTAN) et le Japon.

Sans doute, vous me direz, ils n'avaient pas le champ entièrement libre. L'Union Soviétique est sortie de la même guerre ébranlée peut-être sur le plan humain et matériel, mais forte d'une machine militaire massive, un cordon sanitaire impressionnant (l'Europe de l'Est), et le vent idéologique en poupe (autre-ment dit, les mouvements communistes en marche un peu partout).

Pour que les Etats-Unis puissent s'assurer d'une hégémonie efficace sur le système-monde, il leur fallait trouver un *modus vivendi* avec le seul pouvoir militaro-politique hors circuit, pour ainsi dire. On l'a fait. Cet accord s'appelle dans le jargon populaire l'accord de Yalta. Mais faut-il convenir sur ce qu'était cet accord. On l'a présenté souvent comme une sorte de concession honteuse faite aux Soviétiques leur permettant de mater les libertés de l'Est européen. C'est simpliste. Le mini-empire stalinien servait autant les intérêts américains que soviétiques. Sinon, il n'aurait pas survécu pendant si longtemps.

Quels furent les avantages vus de chaque côté ? Pour l'Union Soviétique, ce mini-empire avait trois utilités. D'abord, il permettait, au moins au début, une exploitation économique des biens et des productions de l'est-européen au bénéfice de l'Union Soviétique. Secundo, il garantissait la sécurité militaire de l'Union Soviétique en lui permettant de garder la haute main sur l'Allemagne dont elle craignait, à tort, la revivification militaire. Et tertio, tout en légitimant les thèses dogmatiques de l'idéologie (nécessaire pour le maintien du régime soviétique), il permettait en même temps de *freiner* les mouvements socialistes révolutionnaires, surtout en Europe, lesquels mouvements auraient pu menacer le monopole soviétique de ce discours. Yalta, il ne faut pas l'oublier quand on pense à la

Méditerranée, c'était ce qui servait d'excuse pour Staline pour saborder les communistes grecs qui auraient la possibilité de gagner leur guerre de guérilla. Et s'ils avaient gagné, quel impact aurait eu une telle victoire sur la politique italienne ? Et ainsi de suite. Staline y mettait fin, et pour cause.

Et de cela on voit l'intérêt américain dans cet arrangement. Les Soviétiques s'engageaient, derrière toute la rhétorique, d'agir en tant que pouvoir sous-impérial pour les Etats-Unis, étouffant toute velléité de gauchisme en Europe, et surtout dans l'est-européen. Les épurations est-européennes de 1948 avaient comme but principal d'assainir les régimes en éliminant tout élément trop indépendant et trop à gauche.

Il y avait en outre d'autres avantages que tiraient les Etats-Unis de l'affaire. Tout un tiers du monde, allant de l'est-européen à l'Asie de l'est, – le monde dit « communiste » – fut tenu à l'écart de l'économie-monde. Mais c'était une mise à l'écart tout à fait transitoire ; ces pays étaient mis plutôt en réserve. Dans la reconstruction de l'Eurasie dévastée, les Etats-Unis avaient plein les mains avec le morceau qui s'appelait le monde libre. Au moins, cela suffisait largement jusqu'en 1960. Et après 1960, il restait encore la possibilité d'y ajouter certains secteurs du Tiers-Monde. C'était loin d'être négatif du point de vue du capital mondial que le monde communiste fut une chasse gardée pendant au moins 25 ans. On n'en avait pas vraiment besoin. De plus, on ne se trouvait pris par aucune obligation économique vis-à-vis de lui. On pouvait concentrer les efforts dans une zone plus restreinte, ce qui représentait précisément une politique d'investissement intelligente.

N'oublions pas, finalement, l'énorme avantage idéologique de la guerre dite froide. C'était une guerre froide, bien sûr, et les géostratèges avisés ne pensaient vraiment jamais qu'elle pourrait devenir autre chose. Mais quelle fanfaronnade ! Elle justifiait tout, à la fois sur la scène mondiale et au sein même des Etats-Unis (et des pays ouest-européen). On réprimait tout ce qu'on voulait, moins brutalement peut-être que dans le monde communiste mais aussi efficacement. On apprivoisait la gauche occidentale, au moins jusqu'en 1968. On se permettait d'intervenir là où cela plaisait dans le Tiers-Monde. Et cela au nom de la liberté et de la menace communiste. Le croquemitaine était bien taillé sur mesure.

C'est comme cela qu'on vivait les trente glorieuses (c'était à vrai dire plutôt vingt-cinq) sous l'égide des Etats-Unis – une économie-monde capitaliste en pleine expansion. C'était d'ailleurs une expansion à n'y pas croire. Dans le secteur occidental (ou OCDE) du monde, cette expansion a permis de faire sortir la majorité de la population de la pauvreté (c'est-à-dire, la majorité des gens de souche, une question sur laquelle nous reviendrons), à réduire au minimum le pourcentage de la population qui restait en zone rurale, à moderniser partout l'outilage, et à y installer des Etats-Providence. Pas mal pour tous ceux qui en bénéficiaient.

Mais commençait alors le temps des troubles. A partir de 1967 (certains disent 1973), on est entré dans une phase-B d'un Kondratiev, et rien ne fut plus si

simple ou si glorieux. Sur le plan strictement économique, on connaissait le va-et-vient des inflations, des chômages, d'un poids accru des coûts sociaux, d'un manque global de demande effective, des banqueroutes et des OPA – c'est-à-dire, de ce qu'on appelle la stagnation économique globale, avec tout ce que cela comporte : concentration des capitaux, polarisation des revenus, lutte acharnée entre hommes d'affaires, spéculations financières grossières, désespoirs fisco-financiers des gouvernements.

Le pouvoir économique réel des Etats-Unis s'estompait. L'Europe occidentale et le Japon, ayant repris haleine, devenaient des rivaux sérieux. Evidemment, de par leur reprise économique, ils commençaient à tirer des conclusions politiques, qui signifiaient, bien que timidement au début, une libération de la tutelle américaine. Le Tiers-Monde se rebiffait contre le vernis d'une « décolonisation » sage et octroyée qu'on leur imposait pour montrer une volonté de procéder à des révoltes plus profondes (Vietnam, Algérie, Cuba notamment mais pas seulement).

Et puis il y avait 1968, révolution mondiale, qui se passait un peu partout – en France, en Allemagne, en Italie, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et au Japon, ainsi qu'en Tchécoslovaquie et en Chine ; au Mexique et aux Indes, en Tunisie et au Sénégal et ailleurs. Et partout les deux mêmes thèmes se répétaient, bien qu'exprimés dans des langages adaptés aux situations locales. Tout d'abord, évidemment, on rejetait l'hégémonie américaine (et la collusion soviétique avec cette hégémonie). Mais, deuxièmement, et avec même davantage de passion, on rejetait la « vieille gauche » dans le sens le plus large – partis sociaux-démocrates, partis communistes, mouvements de libération nationale – pour leurs inefficacités profondes, pour le fait que leur venue au pouvoir n'a nulle part apporté les objectifs escomptés et promis, pour le fait que tous ces mouvements ont, d'après les contestataires, perdu le grain de sel (pour ainsi dire) dans leur opposition aux injustices et aux inégalités du système-monde.

Les turbulences de 1968 sont passées depuis longtemps, et leurs flambées organisationnelles sont largement éteintes, mais on ne comprendra rien aux désillusions des années 1970 et 1980 sans les considérer à la lumière de la transformation des mentalités réalisée dans la coulée des événements de 1968.

Les années 1970 et 1980 furent des années de fausses manœuvres, de la part des Etats-Unis, de la part du Tiers-Monde, et de la part des régimes communistes au pouvoir. Tous ces gouvernements se trouvaient devant des défis énormes – provenant, en premier lieu, de la stagnation mondiale économique. Tous ont voulu se protéger contre le recul qui les menaçait. Tous ont échoué. Il n'y a que le Japon et l'Europe occidentale qui ont tenu assez bien le gouvernail, et qui auront donc leur récompense dans les décennies à venir.

Le problème, du point de vue des Etats-Unis – son gouvernement, ses entreprises, et même son peuple – fut de savoir comment enrayer le déclin. On essayait un peu tout. On essayait le coup de l'OPEP – grand recyclage financier international, à travers les pays pétroliers, les grandes multinationales pétrolières (presque toutes américaines), et les grands emprunts bancaires aux pays du Tiers-

Monde et du monde communiste. On espérait par cela aboutir à deux grands bénéfiques : renchérir les productions ouest-européennes et japonaises vis-à-vis des productions américaines, en y exportant le chômage ; créer une demande nouvelle importante sur la scène mondiale, pour soutenir le marché. Les Etats-Unis ont connu un succès mitigé à ces égards dans les années 1970, mais le schéma avait des limites innées, et dans les années 1980 cela ne marchait plus (inflation d'abord, endettement après aux Etats-Unis ; crise de l'endettement du Tiers-Monde à partir de 1982).

On a essayé la liquidation des engagements réels militaires (sortie du Vietnam sous Nixon en 1973). On essayait donc d'abord de couper court à un drainage financier énorme devenu politiquement intenable. Mais quand tout cela menait logiquement à travers les années de Carter et le début des années de Reagan vers la récession plus que sérieuse de 1982, on essayait de repomper l'économie américaine par des investissements énormes dans le domaine militaire (le machinisme et le keynésianisme militaire) financés par les emprunts extérieurs (surtout japonais, partiellement ouest-européens). Echec aussi. Echec politico-militaire, dans le sens que les Etats-Unis se sont montrés dans l'impossibilité depuis le Vietnam de faire une intervention vraiment de taille dans le Tiers-Monde. Echec fisco-financier, dans le sens que le gouvernement des Etats-Unis s'est créé le fardeau durable d'un déficit budgétaire presque impossible à combler.

On a essayé la « négociation » avec les grands alliés – l'Europe occidentale et le Japon. En partie on essayait de les amadouer, en leur offrant une pseudo-participation à la gérance mondiale (le « trilatéralisme »). En partie on essayait de les tenir en laisse en réchauffant la guerre idéologique. L'essentiel de la réaction ouest-européenne et japonaise fut de faire le minimum nécessaire sur tous les plans pour ne pas irriter les Etats-Unis, mais pas un pouce de plus. En fin de compte, toutes les petites victoires diplomatiques des Etats-Unis dans ces tractations ne furent que des mirages. Dans le fond, avec de petites pattes, l'Europe occidentale et le Japon ont parcouru le chemin qui leur convenait.

Et finalement on a tout essayé pour faire remonter la compétitivité des produits américains sur le marché mondial. On a voulu y arriver en déduisant les coûts de production et surtout le coût de travail. On a donc cherché à parvenir à des salaires réels moindres, et on a réussi après deux décennies – de par l'inflation, les pressions, la négociation sous menace de fermeture d'usines, et la fiscalité. Les salaires réels ont vraiment baissé. Pourtant, l'impact commercial mondial a été relativement minime. La raison essentielle est que les Etats-Unis se trouvent acculés avec une facture globale de dépenses pour leurs « cadres » (et non pour leurs classes ouvrières) qui dépasse largement, et encore pour les vingt années à venir, la facture globale ouest-européenne et japonaise, ce qui rend inévitables les difficultés commerciales existantes. Evidemment l'Europe occidentale et le Japon pourraient donner un coup de main généreux aux Etats-Unis à leur propre dépens, ce qu'ils n'ont pas voulu faire, qui est tout à fait compréhensible.

Les difficultés des Etats-Unis néanmoins n'aidaient point les pays du Tiers-Monde, comme s'y attendaient ceux qui prônaient le triomphalisme tiers-mondiste bien en vogue dans les années 1960. La raison essentielle fut que tout ce que gagnait les pays du Tiers-Monde en possibilité de manœuvre en conséquence de l'affaiblissement militaro-politique américain était contrecarré ou plus que balancé par la chute catastrophique de leurs situations économiques. C'étaient les pays du Tiers-Monde, en gros, qui devaient payer une large partie des frais de la stagnation globale. On ne voulait plus ou plus autant leurs produits. On leur vendait beaucoup plus cher ce qu'ils importaient. Même collectivement, si un tel concept avait une signification politique réalisable, ils n'étaient pas en mesure d'en faire grand-chose.

Quand on offrait la remorque des emprunts bancaires à ces états assiégés dans les années 1970, bien sûr ils l'ont saisi, ce qui leur a permis de faire une petite galette encore pour quelques années. Mais, à coup sûr, les taux de service montaient jusqu'à devenir insupportables. En même temps, rien n'est changé sur le plan des ventes réelles sur le marché mondial. Catastrophe donc, à la fois économique et politique. Nous vivons aujourd'hui le sens de désespoir du Tiers-Monde, où il est devenu difficile de croire encore au mythe du développement national. Le planning, ou le « socialisme », ne l'a pas fait arriver. On fait place ces jours-ci aux exigences du FMI, mais sans y croire. Tout simplement, on n'en a pas de choix.

Evidemment il y a un prix politique à payer. Le prix c'est l'instabilité politique, la désagrégation des Etats qui ne furent jamais si solides que cela, et qui dans toutes ses variantes (iranienne ou gabonaise, libanaise ou colombienne, cambodgienne ou algérienne) n'inspire plus trop d'optimisme.

On arrive donc à la grande transformation, presque miraculeuse, de la zone communiste dans les quelques dernières années. A vrai dire, c'est moins extraordinaire qu'on ne le pense. La combinaison des deux éléments qu'on vient de décrire – le déclin américain plus l'impact de la stagnation sur les pays périphériques – suffit largement à expliquer l'évolution de cette partie du monde, le bloc communiste, naguère considérée faussement comme à l'abri des vents et marées de l'économie-monde capitaliste.

Il faut remonter au rôle déjà décrit de l'Union Soviétique au sein des structures de l'hégémonie américaine. Je n'ai pas jusqu'ici mentionné une autre variable clef. Economiquement, la zone communiste vivait dans une sorte d'autarcie collective transitoire. Les mots d'ordre de ces pays furent l'industrialisation et la croissance rapide, ce qui était très possible avec des techniques de croissance extensive – inputs de force de travail à salaires relativement bas, minimisation de l'utilisation du surplus créé à des fins de consommation courante (même pour les cadres), absence de guerres, et un strict contrôle politique – une sorte d'économie de guerre sans guerre.

Pourtant, il y avait des limites politiques de ce processus, qui étaient signalées par l'avènement au pouvoir en URSS de Khrouchtchev. Dès 1956, les structures

communistes commençaient à s'effiloche. On appelait ce processus la déstabilisation et la désatellisation, ce qui s'accélérait jusqu'à la révolution de 1968. Pour enrayer la dégringolade, on appliquait alors le frein brejnevien. Mais, précisément comme les freins au déclin mis en service par les Etats-Unis, cela s'avérait inefficace.

Etant donné l'épuisement des possibilités immédiates de continuer une économie de croissance extensive et, en même temps, les réalités d'une stagnation globale de l'économie-monde, le bloc communiste devait faire appel aux mêmes solutions temporaires qu'a utilisées le Tiers-Monde : rente pétrolière (pour l'Union Soviétique), et emprunts bancaires (pour l'est-européen, mais aussi pour la Corée du Nord elle-même). Cela les épargnait un peu pour les années 1970, pour les mettre devant les vérités dans les années 1980. La crise polonaise de 1980 qui a enfanté le mouvement de Solidarnosc, fut déclenchée par l'effort du régime pour réduire les salaires réels face à un taux de service de la dette extérieure qu'on ne supportait plus.

Les problèmes quotidiens économiques, qui se rapportaient en fin de compte aux mêmes problèmes qu'au Tiers-Monde (que ces régimes du Tiers-Monde fussent de « gauche » ou dits modérés) aggravaient beaucoup les mécontentements politiques de leurs populations qui furent loin d'être acquis à l'idéologie régnante de ces régimes. Cela, pourtant, n'aurait peut-être pas suffi pour aboutir à la débandade de ces régimes si l'on tient compte de leur outillage dit totalitaire. Il leur aura fallu deux autres éléments – la lente mais continue expansion de l'esprit subversif de 1968 (qui mettait en cause, et tournait en ridicule, l'idéologie officielle marxiste-léniniste) et le déclin des Etats-Unis qui, forcément réduisait les tensions géopolitiques qui étaient à la base du système hégémonique américain, lesquelles tensions soutenaient non seulement le gouvernement américain mais son supposé ennemi mortel, le gouvernement de l'URSS.

C'était le cumul des trois éléments – le désastre économique des pays communistes, partie prenante des effets de la stagnation globale sur les pays périphériques ; l'ébranlement de l'idéologie officielle face à la mentalité de 1968 ; et le fait que les Etats-Unis ne pouvaient plus prétendre à l'hégémonie d'antan et donc ne pouvaient plus maintenir le système de Yalta – qui permit et poussa Gorbatchev à lancer sa grande restructuration, la *perestroïka*, qui avait quatre volets : la liquidation des restes de la guerre froide ; le largage du fardeau politique (devenu contreproductif) de l'est-européen ; l'intégration de la Russie dans l'orbite économique européenne ; le rétablissement d'un régime stable en Union Soviétique, sans trop de heurts internes. Gorbatchev est déjà bien en train de réaliser les deux premiers volets. Reste à voir s'il va réaliser les deux autres, qui sont intimement liés.

Dans tout ceci, je n'ai guère traité du Japon et de l'Europe occidentale. Pour le Japon, l'affaire est bien simple et bien connue. Pendant trente ans les Japonais ont concentré toute leur attention sur l'amélioration de leur situation économique globale, ce qu'ils ont pu faire avec panache et avec une constance redoutable. La

réussite la plus récente des quatre dragons de l'Asie orientale doit être appréciée comme un processus qui a eu lieu dans le sillon de ce que faisait le Japon, et avec les mêmes méthodes et atouts. Ce n'est pas une leçon pour le Tiers-Monde, mais plutôt un effet secondaire de l'essor japonais.

Les objectifs à long terme sont également clairs. Le Japon s'attend à une grande reprise de l'économie-monde capitaliste, peut être d'ici dix ans. Il veut être en mesure de quasi-monopoliser les industries qui seront en pointe – microprocesseurs, biotechnologie, nouvelles formes énergétiques, etc. Pour cela, il faut capter les innovations cruciales, et les mettre en valeur plus efficacement que ses rivaux. Afin d'y parvenir, le Japon a besoin de parfaire une alliance économique étroite avec les Etats-Unis et cela pour trois raisons : avoir accès au capital humain américain qui reste extrêmement fort, ne pas avoir à assumer encore trop de dépenses politico-militaires globales, et éliminer un rival potentiellement difficile en le cooptant. On va probablement arriver à un tel « accord » dans la décennie qui vient. Si en même temps le Japon peut réussir à inclure dans son giron la Chine, ce qui serait à mon avis probable aussi, le réseau de la « zone pacifique » aurait une bonne possibilité de se réserver la plus grosse partie du gâteau de l'expansion mondiale à venir.

Ce qui menace l'Europe occidentale surtout. Depuis vingt ans, l'Europe joue un jeu semblable au Japon, sauf qu'il y avait dans son cas un élément distinctif. L'Europe occidentale faisait partie de l'OTAN et ne pouvait pas se permettre d'être aussi hors du jeu géopolitique que le Japon. Donc, ses dépenses politico-militaires furent plus grandes que celles du Japon. En outre, l'Europe occidentale avait un intérêt politico-culturel très spécifique et très préoccupant – la récupération de l'est-européen.

A la fois, donc, la menace économique du réseau de la zone pacifique et l'espoir de réincorporer l'Europe orientale poussait, pousse toujours l'Europe occidentale (et surtout, je souligne, l'axe Paris-Bonn, dont on sous-estime la solidité) à une entente avec l'Union Soviétique. Avec Gorbatchev, une telle entente devient une possibilité réaliste. De sa « maison européenne », il n'est besoin de naviguer trop longtemps pour arriver à la « confédération de l'Europe » de Mitterrand, le tout béni par le Pape pour qui l'Europe chrétienne (schisme du XI^e siècle révolu) serait au cœur d'une Eglise renouvelée et enfin catholique. Tous les rêves s'y retrouvent, et la géopolitique y ajoute ses propres contraintes. D'ici l'an 2000, il n'est pas impossible qu'on y soit, plus ou moins.

Pour résumer, en très peu de temps, je crois qu'on arrive au monde post-américain, lancé de nouveau dans l'aventure d'une plus grande expansion économique, avec deux grands pôles rivaux ; d'un côté, le conglomerat japono-américain-chinois, et de l'autre la grande Europe.

Dans tout cela, où se trouverait le sud de la planète, les pays qu'on appelait le Tiers-Monde ? Pas bien situé du tout, à vrai dire. D'abord, comme beaucoup de gens le signalent actuellement, le « Nord » aurait beaucoup à faire pour diriger économiquement le bloc (ex-)communiste. Ce n'est pas un petit morceau. N'ou-

blions pas qu'on ne se limite pas à la Bohême ; on parle de la Russie, de la Chine. Ce serait l'espace vital et prioritaire de cette grande expansion. Et sans doute, pour longtemps, cela suffirait. Je ne dis pas que le Tiers-Monde tout entier serait marginalisé. Disons plutôt qu'il serait admis à jouer un rôle très sélectivement.

De toute évidence, donc, on se dirige tout droit vers une accélération très rapide de la polarisation Nord-Sud. Bien sûr certaines enclaves au Sud maintiendront des liens étroits avec le Nord, ou plutôt avec un des deux Nords. Mais les autres parties seraient vouées aux oubliettes. Elles n'en seront pas enthousiastes. Donc, il y aura également, de toute évidence, une grande réaction politique qui ne pourrait comporter que deux variantes : soit collective et nationale, soit « individualisante ».

Il est impossible de prévoir les détails ou les dates des diverses réactions collectives et nationales dans le Sud, mais il est sûr qu'il y en aura, avec des conséquences géopolitiques très incertaines. Qui aurait prévu en 1945 que ce coin reculé et peu connu de la planète qui s'appelait encore l'Indochine serait devenu le vortex d'une si large partie des conflits mondiaux pendant si longtemps ? Le slogan de Che Guevara, « deux, trois, de multiple Vietnams » était prématuré et trop triomphaliste sans doute, mais il visait juste.

Beaucoup plus important pourtant serait, à mon avis, la réaction « individualisante », la migration illégale vers le Nord. On en parle beaucoup ces jours-ci. En France, l'immigration est devenue un des grands enjeux de la vie politique dans une discussion très embrouillée. Pourtant, personne n'en dit la vérité : il n'y a rien, ou presque rien, à en faire. Un gouvernement Le Pen serait plus cruel aux immigrants ; mais même un gouvernement Le Pen ne serait pas en mesure d'avoir un impact quantitatif important sur leur arrivée. Au-delà de toute considération de moralité, c'est une réalité à laquelle on ne peut pas échapper. Les populations vivant en Amérique du Nord, en Europe, et même au Japon, d'ici cinquante ans, seraient à moitié, sinon davantage, de « souche » sudiste. A chacun de considérer les conséquences politiques et culturelles, à célébrer ou à condamner le « brassage » des peuples. Mais, avant tout, soyons lucides !

Et sur cette interrogation revenons à la Méditerranée, mer ancienne qui depuis toujours faisait terrain de traversée, de lutte, d'amalgame, d'unification. Cette région reste (ou redevient) au centre des rencontres mondiales, toujours privilégiée (ou maudite) par sa localisation sur la carte. Cette méditerranée sera-t-elle, dans l'avenir dont on vient de brosser le tableau, une barrière ou un pont ?

Il y a, à vrai dire, au moins trois tracés de frontières qu'on pourrait ériger en barrière. Il y a la frontière entre le nord et le sud de l'Europe. C'est une barrière réelle et existante qu'on discute depuis trente ans et qu'on essaie (ou que certains essaient) de dépasser ou d'effacer en construisant la CEE élargie au sud. Il y a la barrière qui se dessine avec une ligne est-ouest au milieu de la mer : l'Europe contre l'Afrique ; un peu la Chrétienté contre l'Islam. C'est aussi une barrière réelle et existante, que certains (mais quand même en moins grand nombre) essaient de dépasser, en envisageant une association Afrique du Nord-Europe

(comme, par exemple, le gouvernement marocain le souhaite). Et puis il y a la frontière du Sahara/Sahel qui laisse l'Europe plus l'Afrique du Nord d'un côté et l'Afrique noire de l'autre. On n'en parle pas trop, mais c'est aussi un dessein pour certains et c'est aussi une réflexion d'une certaine réalité existante.

Quel que soit le tracé de ces frontières, il affecterait énormément les populations qui vivent dans ces zones « mobiles » pour ainsi dire. Mais la différence, du point de vue de l'économie-monde capitaliste, est relativement mince. Vu de Hambourg, de Detroit, d'Osaka, il importe peu d'admettre au paradis nordique un Marseillais ou un Algérois de plus ou de moins.

En fin de compte, le choix revient aux peuples du Bassin méditerranéen, qu'ils s'efforcent ou non d'être admis à bénéficier des avantages (et d'en subir les inconvénients, ce qui n'est pas à négliger) de l'aventure nordique. Ce n'est pas si simple que cela d'être admis. Mais ce n'est pas impossible. Pourtant, soit qu'on se trouve d'un côté ou de l'autre de la frontière/barrière, on n'échappera pas à la confrontation nord-sud.

**L'EUROPE DU SUD A-T-ELLE UN SENS ?
DYNAMIQUE ECONOMIQUE DE L'ARC LATIN**

Roland COLIN

Chargé de mission auprès du Président
de l'Observatoire Français des Conjonctures Economiques
(OFCE - Paris)

La cambrure de l'Italie occidentale semble répondre à un mouvement symétrique des côtes du Levant espagnol. Entre les deux, la France méridionale dessine en ses rivages méditerranéens la partie centrale, médiane de cet ensemble géopolitique que l'on nomme l'Arc latin. On peut dire à la fois que la géographie y a fait l'histoire et que l'histoire y a fait la géographie économique, sociale, culturelle, depuis que les Phéniciens et les Grecs y firent à la fois acte de commerce et de civilisation. Plus on s'éloignait des rivages, plus on entrait dans la « terre des barbares ». Quelques millénaires après, la revanche du Nord de l'Europe, où se sont constitués les grands pôles de développement technologique moderne, a créé un nouveau « projet civilisateur ». On voit alors l'espace méditerranéen tiraillé entre deux systèmes : le système du Sud, fidèle aux origines historiques lointaines et le système du Nord, porteur de nouvelles conquêtes économiques : deux argumentaires possibles, celui qui, avec Braudel, plaide pour l'unité complexe de l'espace méditerranéen générateur continu de civilisation, « système où tout se mélange en une unité originale »¹, et celui qui, avec Edgar Morin met en évidence le projet européen comme pôle identitaire, générateur de développement et donc aussi de civilisation, « dépositaire d'un héritage singulier à valeur universelle »². Entre les deux, l'Arc latin, Sud de l'Europe occidentale, Nord de la Méditerranée de l'Ouest. Il possède d'évidence une fonction et une mission exceptionnelles. On peut en explorer les termes par les deux bouts : par le poids qu'il pèse dans l'ensemble du Nord, par le rayonnement qu'il assure vers le Sud, sans que l'on puisse éluder l'effet de tentations à l'Est. Une lecture à dominante économique et macro-économique ne peut à aucun moment s'affranchir de ce cadre géopolitique.

I – Géopolitique d'un ensemble en devenir

La construction de l'Europe s'est faite à travers les traités qui ont créé successivement la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA, 1951), puis la Communauté Economique Européenne (CEE, 1957). Le processus s'est développé d'abord entre des Etats et a mis en jeu un nouveau traitement des frontières. L'objectif initial, selon les termes du Traité de Rome, était d'établir un « marché commun » visant à promouvoir un « développement harmonieux des activités économiques » des Etats membres et à resserrer progressivement leurs relations. La dynamique ainsi créée allait cheminer par « à-coups » : à certaines époques le marché européen semble voguer en eaux dormantes – la création du « marché restreint » initial s'accompagne de la mise en place d'un dispositif bureaucratique lourd, générateur de directives et de réglementations dont la mise en œuvre exige des périodes d'ajustement, de transition. L'essentiel est centré sur

1. F. Braudel, *La méditerranée, espace et histoire*, Paris, Champ-Flammarion, 1985, p.10.

2. E. Morin, *Penser l'Europe*, Paris, Gallimard, 1987, p.164.

le « marché » auquel chacun adhère tout en s'efforçant de conserver ses primes de situation et de se préserver des concurrences de ses voisins dont on redoute l'expansionnisme. Il est symptomatique que, dans le langage courant, l'Europe c'est avant tout le « marché commun ». Cette communauté de marché fait apparaître une zone d'intégration prioritaire, constituée par la Politique Agricole Commune (PAC), s'attachant à harmoniser des économies agricoles qui, dans tous les pays à forte croissance industrielle, connaissent des transitions difficiles. Cependant les dynamiques industrielles, spécialement à partir des industries lourdes et motrices, pèsent de plus en plus : les restructurations nécessaires et souvent douloureuses sont coordonnées à partir de Bruxelles et des institutions communautaires. La CECA avait déjà tracé la « colonne vertébrale » fondatrice du projet européen : l'axe rhénan se prolongeant jusqu'à l'Italie du Nord désignait l'espace porteur du plus fort développement technologique. Par là même se dégageait une nouvelle catégorie de frontières, outre la frontière extérieure commune de la CEE et les frontières entre les Etats : les frontières entre de nouveaux ensembles interrégionaux et transnationaux intérieurs à la CEE – frontières officieuses mais exprimant la pertinence des divisions de l'Europe entre zones riches et zones pauvres – sinon intermédiaires – Bruxelles en vint à cartographier l'Europe de telle façon que l'on puisse, au sein de chaque Etat, identifier l'inégalité de développement des régions. Il ne s'agissait pas d'un simple exercice d'école mais d'une démarche tendant à permettre la mise en place de mécanismes correcteurs ou compensatoires. Ainsi fut créé le Fonds Européen de Développement Régional qui amorçait d'une façon d'abord timide, plus significative ensuite, une certaine redistribution des ressources au sein de l'espace européen. Cet espace s'était élargi en 1973, à la Grande-Bretagne, à l'Irlande et au Danemark, après des tractations longues et complexes. Il fallut treize ans de plus pour que la CEE, qui avait fortement basculé vers l'Europe du Nord, en vienne à se rééquilibrer au Sud avec l'adhésion de l'Espagne et du Portugal en 1986, la venue de la Grèce en 1981 n'ayant pas eu la même portée. On ressent depuis lors deux dynamiques distinctes : celle de l'Europe du Nord et celle de l'Europe du Sud qui parfois convergent, parfois divergent. Elles se complètent d'une troisième dynamique liée à la démocratisation de l'Europe de l'Est, qui vient brouiller les cartes des stratégies antérieures en proposant de nouveaux espaces de développement, et en introduisant de réels risques d'éviction qui pourraient s'appliquer non seulement aux engagements de l'Europe vis-à-vis des pays du Tiers-Monde mais aussi aux engagements de l'Europe du Nord, mieux nanti, vis-à-vis de zones défavorisées d'une Europe du Sud en voie de développement. Cette situation nouvelle pose avec une acuité renforcée la nécessité de comprendre la stratégie des pays de l'Europe du Sud et, en premier lieu, de mesurer la signification des synergies en voie de s'établir entre eux, effectives ou potentielles, selon le tracé de l'Arc latin. Cela suppose que, dans les quatre pays de l'Europe du Sud concernés – Italie, France, Espagne, Portugal – on puisse évaluer la dynamique économique régionale.

On évoque ainsi des problèmes de grande complexité. Les frontières des régions ou des groupes de régions sont, en effet, la plupart du temps ambivalentes, elles ont à la fois une fonction de séparation et de communication, comme de véritables membranes cellulaires. Il est intéressant d'identifier, dans toute la mesure du possible, les fonctions qui prévalent dans chaque cas, sans prétendre émettre un diagnostic rigoureux, dans une phase de transition où les situations évoluent sans cesse.

1) La dynamique des « Trois Italie » et le poids de l'Arc latin

L'Italie a longtemps été perçue comme divisée entre le Nord et le Sud par une barrière profonde séparant deux mondes. L'unification récente de la péninsule, il y a cent-trente ans, n'abolissait pas la différence historique entre un Nord, figuré par l'ancien royaume du Piémont et la Lombardie liée à l'Europe centrale, et un Sud constitué par l'ancien royaume de Naples, imprégné de toutes les cultures méditerranéennes, tenus à distance l'un de l'autre par la barrière tenace du territoire pontifical. L'Italie moderne apparaissait ainsi comme tirant son dynamisme du « triangle du Nord-Ouest », constitué par les trois villes de Gênes, Turin, Milan, capitales des régions ligure, piémontaise et lombarde, à la fois pôles d'industrialisation et de commerce, parties prenantes de la culture européenne moderniste. Elle contrastait violemment avec le vaste sud, nord du nord de l'Afrique, passant d'une longue torpeur à une régression économique, miné par une irrépressible hémorragie démographique : un autre monde, le Mezzogiorno, enclave du sous-développement territorialisé dans l'Europe contemporaine et relevant de médecines proches de celles que l'on applique aux pays du Tiers-Monde. Cependant, dans l'Europe d'aujourd'hui, ce partage dichotomique apparaît obsolète. Certes le Nord-Ouest, porteur de la nouvelle culture industrielle, réalise 42 % du PNB sur 20 % à peine de l'espace italien, alors que le Mezzogiorno, dont la superficie est double, représente, lui, 25 % du PNB total. La donnée nouvelle, c'est la prise de conscience de l'émergence d'une « troisième Italie », qui prend forme et identité dans les régions du Centre et du Nord-est, tout particulièrement en Emilie-Romagne où l'on observe ce qu'il faut appeler un nouveau modèle de développement, qui tranche avec les pôles d'industries puissantes et intégrées du Nord-Ouest, dans lequel, au contraire, le tissu industriel est constitué de petites et moyennes entreprises (80 % des employés en Emilie-Romagne travaillent dans des entreprises de moins de 250 salariés). Les structures familiales sont restées fortes mais ouvertes. Emmanuel Todd, récemment, a mis en évidence la corrélation que l'on peut déceler entre les types familiaux et les modes de développement en Europe. Pour l'Italie du Centre, il s'agirait de la « famille communautaire », à la fois autoritaire et égalitaire, s'accordant bien avec la petite entreprise industrielle, tout comme avec la petite exploitation familiale rurale. Le passage de la seconde à la première s'opère sans forte rupture, à la différence du Nord-Ouest où la cassure est violente, et du Sud où il n'existe pas véritablement de passage, sur place, d'un

monde à l'autre. En effet en Emilie-Romagne, dans le prolongement historique de la logique des Cités-Etats – réseau de villes petites et moyennes étrangères au système des royaumes – la dynamique de développement procédant de ce tissu de petites et moyennes entreprises, entre lesquelles la division du travail est efficiente et bien complexe, conduit à une productivité de pointe, un chômage minimal, une capacité d'exporter impressionnante. L'économie souterraine y est faible alors qu'on en fait d'ordinaire une composante majeure du modèle italien. En somme, une région où la croissance forte a su trouver des équilibres originaux, intégrant à la fois le culturel, le social, l'économique et le technologique.

Par contre dans les pays du triangle du Nord-Ouest, où les services croissent plus fortement que l'industrie, et où l'agriculture est très minoritaire, le système est plus évidemment relié au modèle de l'expansion économique de l'Europe du Nord (population active de l'Italie du Nord : 53 % dans les services, 42 % dans l'industrie et 5 % dans l'agriculture).

On a pu dire du Mezzogiorno qu'il donnait l'image d'une économie de développement malgré les efforts de l'Etat. Les transferts publics engendrent davantage de flux de consommation privée que d'investissement productif. Le travail précaire et le chômage y demeurent très importants. Le noyau dur du système est la prévalence des rapports politiques locaux procédant des modèles socioculturels traditionnels qui ont su s'approprier les revenus des flux exogènes et, par là même, renforcer leur logique endogène sans la faire changer d'un pouce. Cette logique rend difficile la création d'une couche sociale d'entrepreneurs, et renvoie à certaines comparaisons africaines.

Cette typologie est trop schématique pour prétendre à une pertinence générale. Ces trois Italie représentent plutôt de grandes tendances qui, à l'heure des sociétés très médiatiques, et spécialement des « cultures jeunes » transversales à toutes les identités sociales différentes, s'acculturent entre elles et se ménagent des champs d'influence hors du territoire national. On peut retenir particulièrement le modèle de la « troisième Italie » comme porteur de potentialités intéressantes l'Europe du Sud et, sur un plan plus large, l'espace méditerranéen.

Il ne faut pas non plus perdre de vue le fait que l'Italie, dont la géographie maritime est plus développée que dans la plupart des pays de l'Europe, avec un versant Ouest et un versant Est, est médiatrice avec la méditerranée orientale – vocation historique que retrouvent des cités modernes comme Bari. Les régions italiennes sont particulièrement sensibles à ces vocations pluralistes, Nord-Sud et Est-Ouest, à l'intersection de l'Arc latin, du couloir rhénan et du glacis balkanique. Le projet Alpe Adria incarne bien ces liaisons orientales.

2) La France des trois rivages et ses attaches au Sud

Plus encore que l'Italie, la France semble subir le tiraillement de logiques économiques, sociales et culturelles qu'il n'est pas aisé d'accorder. Elle est le seul pays de la Communauté européenne possédant trois façades maritimes, Manche

et Mer du Nord, Atlantique puis Méditerranée, ouvrant chacune sur un monde différent, partie prenante aux trois grands axes européens : arc rhénan, arc atlantique et arc latin. A-t-elle de ce fait une vocation médiatrice exceptionnelle pour contribuer à la réalisation des nouveaux équilibres que l'Europe recherche en son sein tout autant qu'avec son environnement ? Ou bien sera-t-elle davantage paralysée par les distorsions que cette disparité génère ? La réponse n'est pas aisée. Le jeu est complexe. Il importe autant que faire se peut d'en comprendre les termes.

Si le franchissement de la Loire marque, traditionnellement, l'entrée dans la moitié sud de l'hexagone, on n'accède pas pour autant à la civilisation méridionale française, qui ne commence qu'avec les « pays de langue d'oc » où subsiste, en termes plus ou moins vifs selon les régions, une conscience d'identité culturelle spécifique qui rapproche les populations concernées de leurs voisines d'outre-frontières, espagnoles (particulièrement catalanes et basques) et italiennes (avec la figure transculturelle de Dante). Dans les sphères économique et sociale, les réalités sont plus complexes : développement et progrès ne sont pas installés seulement au Nord de la Loire et leur inverse au Sud. De plus les différents espaces français portent la marque de l'histoire et particulièrement de celle des crises successives qui ont affecté l'économie et la société françaises, avec l'impact particulier des chocs pétroliers et des chocs sociaux (montée difficilement répressible du chômage) après la longue période « unificatrice » et euphorisante des « trente glorieuses » (1945-1975).

Depuis les grandes décisions de 1982, le territoire français est divisé en 22 régions qui disposent de pouvoirs partiellement autonomes. Ce qui caractérise le système français par rapport à d'autres situations européennes, c'est que la décentralisation continue de se heurter aux fortes traditions d'un Etat plus « centraliste » que dans tout autre pays d'Europe. D'autre part la dévolution des pouvoirs a visé deux catégories de cibles territoriales : une cible large, la région, une cible restreinte : le département, sans que la logique des pouvoirs dévolus s'accorde harmonieusement¹. La médiation s'opère par l'action d'un service national d'aménagement du territoire et de l'action régionale (DATAR) et par des « contrats de Plan Etats-régions ». Toutefois l'évolution de la Communauté européenne, atténuant les effets des frontières extérieures, favorise les dynamiques régionales et inter-régionales. Comment peut-on identifier les tendances de ces grandes dynamiques ?

Un rapport récent étudiant les incidences de l'Europe 1993¹ sur les régions françaises propose le tableau des « Trois France » : un groupe de régions s'articulant autour du Bassin Rhin-Saône et Rhône, lié à l'Arc rhénan, un Bassin du

1. Voir en particulier : *Comment préparer le territoire français à la compétition européenne ?*, Rapport du groupe d'études et de mobilisation Europe 1993 sur les régions, présidé par Christian Pellegri, Paris, Syros-alternatives, 1990.

L'AVENIR
DE L'ESPACE
MÉDITERRANÉEN

« Nord-Ouest » fortement articulé à Paris et l'Île de France, enfin le « grand carré » Atlantique-Pyrénées au Sud de la Loire, excluant la région Rhône-alpes. Cette configuration, dans la complexe géographie économique et sociale de la France, n'a qu'une pertinence relative. En fait le triangle Nord-Île-de-France-Rhône-Alpes connote la France la plus industrialisée, dont la ruralité apparaît comme plus résiduelle, et plus engagée dans la vieille Europe. La France des rives méditerranéennes (régions Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côtes d'azur et Corse) semble davantage liée à la nouvelle dynamique européenne donnant force à une polarisation au Sud. Les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, parties prenantes du grand ensemble culturel occitan, développent des liens importants avec l'Espagne. Certains effets de compétition existent, notamment dans le partenariat avec la Catalogne, qui peut polariser d'une certaine manière des flux importants avec Marseille, Montpellier et Toulouse. En définitive, cette France de la façade Sud, moins industrialisée, est en forte dynamique de créations d'emplois – bien que le taux de chômage y soit supérieur à la moyenne nationale, la population active augmentant proportionnellement plus fortement que dans la plupart des régions du Nord. Cet espace Sud, en mouvance et en mutation, a besoin plus que tout autre peut-être de partenaires extérieurs et il devrait les trouver tant dans le Sud européen que dans la rive Sud de la Méditerranée.

3) *L'Espagne plurielle et sa rive méditerranéenne*

A la différence de la France, l'Espagne s'est créée de longue date une forte tradition « autonome », malgré le carcan centralisateur du franquisme. La démocratisation de 1975 l'a renforcée, organisée, modernisée et l'on ne peut comprendre le système économique, social, culturel, politique espagnol sans prendre en compte la place souvent quasi déterminante des pouvoirs régionaux.

Ce constat doit être modulé par un trait spécifique du système : la construction des autonomies régionales est établie sur une base de sérieuses disparités, tant dans le pouvoir dévolu que dans le potentiel économique et la conscience d'identité culturelle¹. Les 17 « communautés autonomes régionales » se répartissent ainsi entre celles qui ont une personnalité historique forte et les autres. Les premières, en vertu de cette personnalité, ont obtenu du gouvernement central que des pouvoirs importants leur soient reconnus : en tête, bien sûr, la Catalogne et le Pays Basque (qui entretient toujours des relations ambiguës avec la Navarre), puis la Galice qui dispose, comme les deux précédentes, d'une langue propre. On peut y joindre l'Andalousie, dont la conscience autonome s'est fortement affirmée. Par contre des régions comme la Castille ou l'Extremadure ont à la fois un pouvoir moindre et une identité moins marquée. Au centre, Madrid reste un pôle

1. Voir R. Colin, « L'Espagne des communautés autonomes régionales », *Observations et diagnostics économiques, revues de l'OFCE*, n° 22, janvier 1988.

puissant, alliant un pouvoir politique fort à un potentiel économique considérable mais non pas déterminant. Le dynamisme économique, depuis la seconde guerre mondiale, s'est affirmé spécialement dans la périphérie méridionale (Andalousie) et orientale (Catalogne, Pays Valencien, Murcie, Baléares), alors que le Pays Basque subissait lourdement les incidences d'une crise à la fois politique (avec les luttes indépendantistes) et économique (vieillessement et reconversions d'industries lourdes et obsolètes). Le « dynamisme du Levant » autour de Barcelone et, dans une moindre mesure, Valence, est en relation de concurrence, à certains égards, avec la dynamique andalouse plus méridionale, à la fois ouverte sur la Méditerranée et sur l'Atlantique. La première, totalement inscrite dans l'Arc latin, manifeste le second souffle d'une vieille tradition enracinée dans son tissu industriel et commercial qui a impulsé l'un des pôles essentiels de l'économie méditerranéenne. Elle y révèle un remarquable équilibre où la banque et le transport ont un rôle également de premier plan, sans négliger les ressources agricoles qui se modernisent avec succès. Le pôle catalan s'est volontiers affranchi des contraintes du pouvoir central pour nouer des relations transfrontalières et transmaritimes, attirant des capitaux, des technologies et s'engageant à l'extérieur. Les jeux olympiques de Barcelone en 1992 devraient accentuer encore cette politique d'expansion catalane et renforcer son rôle dans l'Arc latin.

Au regard de la Catalogne, l'Andalousie fait figure d'une terre pionnière qui part d'une situation difficile et nourrit l'ambition d'aller très loin. Là encore l'ambition andalouse, certes partie prenante de la dynamique espagnole (mais l'Andalousie est peut-être plus que toute autre région présente dans le pouvoir central madrilène), est de s'appuyer sur un grand projet moteur : l'exposition universelle de Séville en 1992, pour franchir une étape décisive dans le décollage économique. Cette communauté autonome, grande à elle seule comme le Portugal, avec un chômage supérieur de moitié à la moyenne nationale et un revenu *per capita* inférieur du quart à cette moyenne, se présente volontiers comme la Californie espagnole. On y vise une expansion forte qui veut jouer autant sur les technologies de pointe que sur la valorisation du potentiel agricole (on parle ainsi de « l'or rouge » des fraises andalouses qui inondent l'Europe). Face aux régions saturées, l'Andalousie veut jouer la carte de « réserve de croissance » motrice dans une Europe qui accepterait la nécessité des rééquilibrages au Sud, en tirant partie de la prime de situation que donne sa double ouverture à la fois sur la Méditerranée et sur l'Atlantique.

En données agrégées, les communautés autonomes espagnoles de la façade méditerranéenne, Catalogne, Pays Valencien, Murcie, Andalousie, ainsi que les Baléares représentent à peu près la moitié du PIB de l'Espagne. Par contre les effets de coalition entre elles sont encore rendus difficiles par la persistance de compétitions historiques que l'esprit et la dynamique de l'Europe en marche rendront peut-être plus aisément dépassables. Un système d'expansion concerté s'organisant au sein de l'Arc latin devrait pouvoir y contribuer.

4) Le Portugal en mal de solidarité, entre Atlantique et Méditerranée

En géopolitique formelle, le Portugal n'appartient pas au monde méditerranéen. Malgré les conflits de l'histoire et les blessures mal cicatrisées de ses rapports de voisinage, l'appartenance à l'Europe devrait à toute force conduire à une nouvelle intégration de l'espace ibérique où nombre de portugais redoutent encore de perdre leur identité sous la poussée conquérante de l'Espagne. On peut, sans trop forcer la géographie et l'histoire, reconnaître une composante méditerranéenne dans cette identité portugaise. Le pays, comme l'Espagne, garde la trace d'un apport arabe à la racine de sa culture historique. Les paysages du Sud ont aussi leurs consonances maghrébines plus qu'océanes. Au premier abord, le système des régions au Portugal, dans un pays de faible superficie face à ce puissant voisin auquel il semble tourner le dos, n'a guère de signification officielle. Mises à part les régions insulaires autonomes de Madère et des Açores, le « continent » est partagé en 305 municipalités et 18 districts administratifs. Seules les municipalités ont le statut de collectivités locales. Il existe cependant un Nord et un Sud délimités par la vallée du Tage, frontière écologique, et les problèmes d'aménagement du territoire et de développement régional sont dans les préoccupations des autorités portugaises. On peut donc penser que, dans cet esprit, la dynamique transnationale de l'Arc latin ne peut laisser les Portugais indifférents et qu'ils peuvent, en créant des liens avec elle, atténuer certaines craintes d'être avalés par la puissance espagnole.

Ce bref panorama permet d'identifier l'Arc latin comme un lieu géométrique – dans une géométrie à la fois économique, politique et culturelle, porteur de traces historiques puissantes fondant des convergences, représentatif d'un potentiel quasi nécessaire pour rééquilibrer la construction européenne au Sud, de surcroît médiateur naturel avec le grand Sud et, au premier chef, la rive maghrébine de l'espace méditerranéen. Mais les diversités y prennent souvent encore figures de divergences. Le paradoxe voudrait alors que la politique des Etats s'attache à sekunder le dépassement de leurs frontières dans des synergies bénéfiques nouvelles.

II – Macroéconomie différentielle : le Sud de l'Europe dans l'Europe : politiques économiques et structures, convergences et divergences

L'Europe économique se construit laborieusement mais elle se construit, démentant les pronostics des europessimistes. Sommet après Sommet, dans le jeu d'alternances biannuelles qui est la règle des présidences communautaires, on observe la « montée en puissance » de convergences jugées naguère par certains improbables. Il a fallu d'abord l'aiguillon de la décision créant la dynamique du grand marché intérieur pour 1993, relayée et renforcée par les décisions tendant à l'unification monétaire, perçues par la plupart comme condition essentielle de la

viabilité du grand marché, enfin amplifiée par la perspective d'établir un cadre sinon d'unité du moins de partage étroit du pouvoir politique pour les problèmes d'intérêt commun, stimulé par les pressions à l'Est et les risques d'éclatement sous-jacents. En somme une série d'engrenages créatifs, constructifs qui ne vont pas cependant sans grincements mais dont le mouvement semble pratiquement irréversible.

Mais cette conscience des intérêts communs grandissants, par delà les réticences et les manœuvres de retardement, motrice de l'évolution en marche, ne garantit pas que la résultante obtenue traduira l'égalisation des bénéfices pour tous les partenaires. Si l'on décide en commun, certains disposant de plus de poids, risquent d'être, selon la formule consacrée, dans un cadre égalitaire, « plus égaux que d'autres ». Telle est, en particulier, la préoccupation des pays de l'Europe du Sud, qui n'ont pas établi pour autant de véritables concertations entre eux, hors des échanges bilatéraux réguliers. La dynamique inter-régionale transfrontière, que j'ai évoquée dans la partie précédente, s'affranchissant plus aisément du rituel diplomatique des relations entre Etats, tend à prendre en compte, au moins partiellement, cette préoccupation. La question reste posée de savoir de quelle manière les Etats concernés, France, Italie, Espagne, Portugal pour l'Europe méridionale de l'Ouest, voudront et pourront faire prévaloir leurs intérêts communs au sein de la Communauté, non pas comme une menée fractionniste, mais, tout au contraire, comme une exigence de la règle de solidarité donnant priorité aux objectifs internes sur les objectifs externes et luttant contre une « Europe à deux vitesses ».

Mais cette dynamique, au delà des considérations morales certes non-négligeables, est et sera aussi déterminée par le poids relatif de partenaires. On peut donc dresser un tableau différentiel sommaire du poids macroéconomique de l'Europe du Sud pour mesurer le rapport de force au sein du rapport de solidarité communautaire. On identifiera ainsi trois cas de figure.

1) Le cas français

La France, partenaire historique fondatrice de la CEE, a connu, dans ce cadre, une période de croissance et de prospérité jusqu'au premier choc pétrolier de 1973. A partir de là, l'économie française s'attachera à sortir de la « stagflation », le ralentissement brutal de la croissance s'accompagnant d'une flambée des prix et du chômage, enfermant alors le système économique et social dans un cercle vicieux.

Cet enfermement ne cèdera, à travers plusieurs tentatives de philosophies opposées, qu'au bout d'une dizaine d'années, sans que l'équilibre de croissance, au demeurant pour une bonne part tributaire de l'environnement international, soit acquis de façon harmonieuse. La politique économique française a retrouvé certaines marges de manœuvre, et peut faire état d'un bulletin de santé encourageant.

La croissance, plusieurs années consécutives, a atteint le niveau des 4 %. Les excédents d'exploitation des entreprises françaises se sont accrus de façon significative, permettant une reprise marquée de l'investissement productif. Les déficits publics sont mieux contrôlés. L'inflation a chuté en dessous de la moyenne européenne et semble solidement maîtrisée. La politique salariale n'offre pas le spectacle de dérapages inquiétants. Toutefois deux préoccupations sérieuses demeurent : le chômage, certes en recul, ne baisse pas suffisamment pour que l'on puisse envisager rapidement une retombée du taux, longtemps supérieur à 10 %, à des chiffres de 6 à 7 % traduisant une espérance d'équilibre social. D'autre part, on atteint, enfin, un rétablissement de la balance des paiements, dont le solde déficitaire n'excède pas 0,5 % du PIB, après une période de chutes sérieuses et répétées, mais un déficit industriel subsiste qui appelle une dynamique d'entreprise accrue.

On s'accorde pour reconnaître qu'une croissance continue et non inflationniste atteignant ou dépassant 5 % constituerait probablement l'arme décisive pour résorber le stock de chômage, à la condition qu'elle s'accompagne d'une politique massive de valorisation des ressources humaines permettant une adaptation de la main-d'œuvre ainsi qualifiée aux nouveaux objectifs qualitatifs et quantitatifs de la croissance. Ce mouvement paraît amorcé, mais, dans le même temps, se développe le besoin exprimé d'un partage plus équitable des fruits de la croissance, accordant davantage à la rémunération du travail, et donc moins au profit des entreprises, avec le risque de réduire leur marge d'investissement productif, ressort principal de la création d'emploi.

Par ailleurs, l'intégration de la monnaie française dans le système monétaire européen, premier pas sérieux dans la voie d'une politique économique commune, conduit à un quasi alignement de fait sur la monnaie la plus forte, en l'occurrence le mark et interdit à la France de pratiquer des dévaluations significatives en mesure d'améliorer par ce biais la compétitivité prix de ses échanges extérieurs. La « référence allemande » rend particulièrement attentif au différentiel d'inflation qui apparaît comme procédure de classement des performances économiques. Une inflation calée à 1,6 % de part et d'autre du Rhin pour les six premiers mois de 1990 marque un alignement, au demeurant très relatif, des performances françaises et allemandes puisque, comparé au quasi-équilibre des paiements français récemment établi, le puissant solde extérieur de la RFA donne à cette dernière l'aisance dans sa politique économique qui lui permettra d'amortir le choc de la réunification avec la RDA.

Ce tableau semble, dans les intentions sous-jacentes, indiquer un démarquage sérieux par rapport à une logique « Europe du Sud ». Toutefois on peut faire valoir que le problème de la résorption du chômage et la fragilité des balances extérieures rapproche la France de l'Espagne et de l'Italie. Par contre, ces deux pays ont plus de difficulté à maîtriser leur inflation, et le Portugal encore davantage.

Principaux indices macro-économiques – France –

Evolution macro-économique

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Taux de croissance du PIB (en %)	1,5	2,0	3,4	3,3
Demande intérieure totale (variation en %)	1,1	3,2	3,8	3,2
Emploi (variation en %)	- 0,4	0,0	0,6	1,4
Taux de chômage (en %)	8,8	10,4	10,2	9,5
Taux d'inflation (en %)	9,6	3,9	2,7	3,5
Balance courante (en % du PIB)	- 1,1	0,0	- 0,4	- 0,5

Source : CEE.

Evolution des investissements

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Formation brute de capital – en % du PIB	20,5	20,3	21,3	21,8
– variation en %	- 2,5	3,4	7,3	5,6
dont :				
construction (variation en %)	- 3,0	1,8	4,3	3,8
équipement (variation en %)	- 2,1	4,8	9,7	7,0
Stock de capital	2,5	2,3	2,8	–

Indicateurs économiques

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Expansion monétaire (variation en %)	10,8	6,8	7,3	7,0
Taux d'intérêt à court terme	12,9	8,6	7,9	8,5
Taux d'intérêt à long terme	13,9	9,6	9,0	8,7
Compétitivité (1980 = 100)	89,9	92,3	87,8	83,3
Solde budgétaire (en % du PIB)	- 2,9	- 2,5	- 1,4	- 1,2
Dette publique brute (en % du PIB)	29,7	34,0	35,7	35,4
Salaires nominaux par salarié (variation en %)	10,8	4,8	3,8	4,0
Salaires réels par salarié (variation en %)	1,1	0,9	1,1	0,5

2) *Le cas italien*

L'Italie, fondatrice comme la France de la CEE, a fait valoir dès l'origine, davantage que d'autres partenaires de la Communauté, sa spécificité. Ses partenaires se sont accoutumés à l'image d'une Italie entrant difficilement dans le moule commun. Le fait de disposer d'une structure étatique centrale faible, peu efficace pour imposer une politique des finances publiques rigoureuses aux entités décentralisées, a conduit à faire du déficit public (12,5 % du PIB en 1985) l'un des problèmes majeurs de l'économie italienne. La dette publique (s'élevant jusqu'à 92 % du PIB en 1987, soit le double de la proportion française), et le service de ses intérêts ont exercé un effet de distorsion sur le marché de l'épargne et d'éviction au détriment de l'investissement privé.

Cependant le paradoxe veut que l'investissement public ait, à son tour, favorisé la croissance industrielle du secteur, non seulement public mais privé, par le jeu des marchés d'équipement notamment, largement développés par les pouvoirs régionaux.

L'industrie italienne, longtemps obérée par une productivité déficiente, a su opérer, spécialement depuis le début des années 80, un ajustement spectaculaire créant une dynamique et une relance de l'activité exportatrice particulièrement manufacturière. Cette dynamisation faisait suite à une période difficile correspondant à la décennie 70, marquée par un ralentissement de la croissance et une montée du chômage et de l'inflation, version italienne de la stagflation européenne, accompagnant le choc pétrolier, encore accrue par la forte dépendance énergétique du pays. Depuis dix ans, les performances économiques de l'Italie sont réputées. On a même annoncé qu'elle était en mesure de dépasser le poids de l'économie anglaise.

Cependant une lecture plus fine laisse apparaître de sérieuses préoccupations. En premier lieu, le déficit public reste très lourd, encore supérieur à 10 % du PIB. L'inflation en voie de décélération depuis 1981 et ramenée, en un temps, au voisinage de 4 % permettait à l'Italie de participer au système monétaire européen, d'abord avec une marge de fluctuation dérogatoire, puis dans la marge étroite normale de 2,25 %, la lire restant devise ferme. Mais les tendances inflationnistes ne sont pas totalement exorcisées (6,6 % en 1989). Surtout, le chômage reste très élevé : 12 % en moyenne. Il faut certes faire valoir que ce tableau macroéconomique, quelque peu lissé par des moyennes artificielles, ne doit pas faire oublier la « problématique des trois Italie » évoquées plus haut. D'une part, l'Italie est fortement happée par l'attrance des modèles du Nord : l'Italie piémontaise et lombarde, avec son taux de chômage de 5,5 % en 1989 en fait partie ; d'autre part l'Italie du Mezzogiorno, où le chômage dépasse 20 %, incarne l'Europe du Sud dans ses traits les plus négatifs. On ne doit pas oublier, alors, que « l'Italie intermédiaire », avec son modèle des petites et moyennes entreprises florissantes, très dynamiques sur les marchés extérieurs, peut incarner une voie

montrant que l'Europe du Sud, tirant le meilleur parti de son identité, peut se faire reconnaître comme partenaire à part entière par les géants du nord.

Principaux indices macroéconomiques – Italie – Evolution macroéconomique

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Taux de croissance du PIB (en %)	1,5	2,7	3,9	3,5
Demande intérieure totale (variation en %)	1,5	3,4	4,3	4,1
Emploi (variation en %)	0,6	0,7	1,3	0,9
Taux de chômage (en %)	9,1	10,0	10,6	10,5
Taux d'inflation (en %)	14,6	6,7	4,9	6,3
Balance courante (en % du PIB)	- 0,6	- 0,1	- 0,1	- 1,3

Source : CEE.

Investissements et compétitivité

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Formation brute de capital – en % du PIB	21,8	21,7	22,4	22,8
– variation en %	- 1,0	3,2	4,9	5,2
dont :				
équipement (variation en %)	- 1,0	3,2	6,0	6,2
construction (variation en %)	- 1,7	0,1	3,7	4,0
Salaires nominaux par tête (variation en %)	14,5	8,9	8,8	9,2
Salaires réels par tête (variation en %)	0,1	2,1	3,9	2,9
Compétitivité (1980 = 100)	98,8	100,9	103,3	109,0

Indicateurs budgétaires et monétaires

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Expansion monétaire (en %) (M2)	14,01	9,6	8,4	10,0
Taux d'intérêt à court terme	18,5	13,1	11,3	13,2
Taux d'intérêt à long terme	18,0	12,4	12,1	13,0
Solde budgétaire des administrations publiques (en % du PIB)	- 11,1	- 11,5	- 10,6	- 10,3
Besoin d'emprunt de l'Etat (en % du PIB)	- 13,5	- 13,0	- 11,5	- 11,1
Dettes publiques brutes (en % du PIB)	71,9	88,5	96,1	98,5

3) L'économie ibérique

L'Espagne et le Portugal ont en commun non seulement leur appartenance à la péninsule ibérique, à la fois écosystème et lieu d'histoire, mais d'avoir connu, presque en parallèle, des systèmes politiques totalitaires les excluant pendant plusieurs décennies de la dynamique européenne, se terminant par une démocratisation quasi-simultanée, et aboutissant à leur entrée synchronique dans la Communauté européenne, le 1^{er} janvier 1986. C'est à partir de ce moment que l'on a pu parler d'une problématique véritablement significative de l'Europe du Sud dans la Communauté.

Cependant ces convergences laissent subsister une grande dissymétrie entre les deux pays.

a) Le cas espagnol

Dès la mort de Franco, à la fin de 1975, le roi Juan Carlos amorçait le virage vers une démocratie libérale s'accommodant fort bien d'une monarchie éclairée. La transition économique annoncée comme difficile s'avéra beaucoup plus aisée que prévu. Bien plus, sous la direction des socio-démocrates du PSOE mené par Felipe Gonzalez, les résultats furent brillants. On évoquait « le miracle espagnol », qui attirait vers Madrid, la Catalogne, l'Andalousie un flux d'investissements européens (et aussi japonais) spectaculaire. La croissance, tirée par une demande interne en forte ascension, battait les records de la Communauté européenne, atteignant les 5 % en 1988 et conservant un registre très soutenu. Dans le même temps, une politique salariale assez ferme – provoquant protestation chez les partenaires syndicaux et même rupture – favorisait l'expansion des entreprises. L'inflation s'abaissait de 12,7 % (moyenne 1982-1984) à 5,1 % en 1988 – mais se ravivait quelque peu par la suite. Une politique monétaire restrictive, avec des taux d'intérêts élevés, s'efforçait d'éviter les dérapages. La peseta devenue devise forte entraînait dans le SME en 1989. Il subsistait cependant deux chefs d'inquiétude.

En premier lieu, le chômage le plus élevé d'Europe. Certes la croissance prolongée atteignant 4 et 5 % provoquait de fortes créations d'emplois et faisait chuter le taux de chômage de 20 % en 1986 à 16 % en 1989. Mais le chemin à parcourir pour réaliser un équilibre social satisfaisant reste long et rude. D'autre part, la pression de la demande intérieure (s'élevant de 6,7 % en 1988 et 1989) et l'insuffisante capacité de l'appareil de production, jointe au taux de change très élevé de la peseta, conduisaient à une dégradation sérieuse de la balance commerciale. Le déficit courant avoisine 3 % du PIB en 1989, le reflux du tourisme continuant d'assombrir le pronostic pour le proche avenir.

La politique économique reviendra à un pilotage plus restrictif ralentissant la croissance pour éviter la surchauffe et les dérapages extérieurs.

L'image d'eldorado, encore persistante, est concurrencée par le mythe d'une « ruée vers l'Est ». En réalité, les traits brillants du tableau macroéconomique ne doivent pas faire oublier que le système espagnol demeure en mutation, que la restructuration exigée par la modernisation et la « mise à niveau » du potentiel européen, est loin d'être achevée. Une lecture moins optimiste des performances alléguées montre qu'elles sont dues, au moins pour partie, aux secteurs où les effets de croissance étaient les plus faciles et au rattrapage de niveaux de consommation longtemps contenus. Les dirigeants espagnols en sont conscients lorsqu'ils se font les champions d'engagements structurels européens au service de la modernisation de l'Espagne et, d'une façon plus large, de l'Europe du Sud, pour éviter une « Europe à deux vitesses ». C'est la même cohérence qui les porte à plaider pour une plus grande cohésion politique, sociale, économique, monétaire de l'Europe, à l'heure des tentations exogènes.

Principaux indices macroéconomiques – Espagne – Evolution macroéconomique

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Taux de croissance du PIB (variation en %)	1,6	3,7	5,0	4,7
Demande intérieure totale (variation en %)	0,4	5,7	6,7	6,7
Emploi (variation en %)	- 1,4	1,3	2,9	3,5
Taux de chômage (en %)	18,2	21,2	19,6	17,6
Taux d'inflation (en %)	12,7	7,6	5,1	6,8
Balance courante (en % du PIB)	- 0,9	1,1	- 1,1	- 2,9

Source : CEE.

Evolution des investissements

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Formation brute de capital fixe				
– en % du PIB	20,2	19,6	22,5	24,4
– variation en %	- 2,6	9,5	14,0	13,9
dont :				
équipement (variation en %)	- 3,1	15,0	14,7	12,8
construction (variation en %)	- 2,4	6,1	13,5	14,6
Stock de capital (variation en %)	3,3	3,4	4,4	4,2

Indicateurs économiques

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Croissance monétaire (en %)	15,3	12,9	10,3	15,6
Taux d'intérêt à court terme	17,1	13,2	11,6	14,8
Taux d'intérêt à long terme	16,5	12,5	11,8	13,6
Compétitivité (1980 = 100)	82,0	80,5	88,0	95,1
Solde budgétaire (en % du PIB)	- 5,3	- 5,6	- 3,2	- 2,6
Endettement public brut (en % du PIB)	35,2	47,8	44,1	43,8
Salaires nominaux par tête (variation en %)	13,0	8,4	6,4	7,6
Salaires réels par tête (variation en %)	0,3	0,8	1,2	0,7
Productivité (variation en %)	3,1	2,4	2,0	1,1
Coûts salariaux unitaires réels (variation en %)	- 2,2	- 2,3	- 1,3	- 0,8

4) Le cas portugais

A bien des égards, les intérêts du Portugal et de l'Espagne coïncident, si ce n'est que l'inégalité du poids des deux économies imbriquées dans l'ensemble ibérique tend à satelliser le Portugal par rapport à l'Espagne. L'économie portugaise a eu plus de difficultés, à travers les soubresauts d'une révolution politique bien plus agitée que la transition démocratique espagnole, à maîtriser les dérèglements de son inflation et le déséquilibre de ses comptes. Il fallut, à plusieurs reprises, faire appel à l'aide du FMI, assortie de conditions drastiques. Le passeport pour l'Europe était à ce prix. Après la période « d'assainissement », grâce pour partie au concours des Fonds européens et à des flux d'investissements privés séduits par le faible coût du travail, le Portugal pouvait, à son tour, faire état de performances économiques honorables. Mais l'inflation reste forte, s'élevant à 13 % en 1989 et baissant peu en 1990. D'autre part, le faible niveau de chômage, annoncé

officiellement à des taux avoisinant les 6 %, ne rend pas compte d'une régulation des déséquilibres de l'emploi par une hémorragie très forte de la main-d'œuvre aspirée par les migrations (les Portugais vivant en France représentent 8 à 9 % de ceux qui vivent au Portugal). La mutation structurelle exigée par la modernisation européenne est encore insuffisamment avancée. Par ailleurs, le déficit des transactions courantes devrait atteindre 3,4 % du PIB en 1990.

Pour le Portugal, la voie d'un développement équilibré, respectueux de l'identité nationale, passe par une plus grande affirmation de sa participation européenne, sachant distinguer les coopérations nécessaires avec son puissant voisin, tout autant que les complémentarités à établir avec les autres partenaires européens, et notamment ceux de l'Europe du Sud.

Principaux indices macroéconomiques – Portugal – Evolution macroéconomique

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Taux de croissance du PIB (en %)	0,0	3,8	3,9	4,7
Demande intérieure totale (variation en %)	- 3,2	6,4	8,3	5,6
Emploi (variation en %)	-	0,8	2,6	1,6
Taux de chômage (en %)	7,9	7,9	5,6	5,2
Taux d'inflation (en %)	24,7	14,5	9,6	13,0
Balance courante (en % du PIB)	- 7,9	2,3	- 1,4	- 2,8

Source : CEE.

Evolution des investissements

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Formation brute de capital – en % du PIB	28,0	23,1	28,3	30,1
– variation en %	- 7,7	8,6	15,8	11,6
dont :				
équipement (variation en %)	- 13,0	14,3	19,5	11,7
construction (variation en %)	- 3,2	4,1	12,3	11,5

Indicateurs économiques

	1982-1984	1985-1987	1988	1989
Expansion monétaire (variation en %)	21,8	23,8	14,8	11,0
Taux d'intérêt à court terme	20,1	16,8	13,0	14,0
Taux d'intérêt à long terme	–	19,6	14,2	14,8
Compétitivité (I)	93,5	90,1	91,2	92,8
Solde budgétaire (en % du PIB)	- 10,5	- 8,1	- 6,5	- 6,0
Dette publique brute (en % du PIB)	55,8	69,8	74,5	75,3
Salaires nominaux par tête (variation en %)	21,5	19,2	10,6	12,3
Salaires réels (variation en %)	- 2,5	4,1	0,9	- 0,7

Si l'on embrasse d'un seul regard le poids de cette Europe du Sud, on mesure que le déséquilibre reste fort vis-à-vis de l'Europe du Nord, spécialement du fait de l'économie allemande, encore amplifié par l'unification des deux Allemagne. Il faut y ajouter le fait que la France n'y est partie prenante qu'à moitié de par sa position intermédiaire. Cet « état des lieux », joint à l'évocation des dynamiques inter-régionales, permet d'identifier quelques grandes tendances dans les mouvements de « décomposition/recomposition » affectant l'ensemble de l'espace européen.

CONCLUSION

Décomposition/recomposition

– Esquisse de quelques mouvements inachevés –

En confrontant le cadrage géopolitique du système européen avec le jeu des forces économiques qui y prend place, on peut tenter de faire apparaître quelques éléments de réponse à la grande question : où vont les économies de l'Europe du Sud ?

Quelques points chauds retiennent particulièrement l'attention :

1) Le défi de l'intégration européenne, à l'intersection de deux dynamiques qui apparaissent, en première lecture, plus concurrentes que complémentaires : une dynamique Est-Ouest et une dynamique Nord-Sud.

La première tend à transformer de fond en comble les équilibres souvent précaires, voire dangereux, issus de cette période de l'histoire mondiale que l'on a nommée la guerre froide. La faillite économique retentissante du bloc de l'Est apparaît aux « puissances industrielles de l'économie de marché » (en y incluant le Japon), comme une promesse surgissant d'un cataclysme potentiel. La faillite tournerait au cataclysme si le système en ruines devenait politiquement incontrôlable. Il semble que cette hypothèse extrême soit progressivement écartée, sans que toutes les certitudes rassurantes soient encore acquises. Le plus probable est donc que le champ de ruines, après une période dont on ne peut prévoir la durée exacte, deviendra chantier. Les puissances industrielles du marché y pressentent un gisement de croissance exploitable de grande portée, transformant le système de coopération internationale. Le problème est de savoir si la « compétition positive » pour établir les partenariats les plus fructueux s'établira entre les « trois grands du marché » : Etats-Unis, Japon, CEE, ou si la Communauté européenne, réalisant mal son intégration, y apparaîtra en ordre dispersé. Il faut y ajouter la pression toute spéciale tendant à élargir le champ de cette intégration européenne pour y inclure au moins en partie les nouvelles puissances de l'Est.

J'ai évoqué précédemment les tensions existantes plus ou moins apparentes, résultant des disparités présentes au sein de la Communauté à 12. Il est clair que l'Europe du Sud n'a pas encore achevé sa mutation structurelle – particulièrement sur le plan de l'industrie et de l'agriculture – en y ajoutant le gigantesque besoin de modernisation des infrastructures, surtout de transports et communications. La question se pose alors de savoir si les capacités disponibles en Europe permettront à la fois de répondre aux demandes internes et aux demandes externes. On peut même s'interroger sur l'existence de mécanismes d'éviction déjà installés.

La dynamique de l'Allemagne unifiée dont les engagements à l'Est s'accroissent fera-t-elle basculer le système ? Aucune réponse péremptoire ne peut être donnée aujourd'hui, mais une vigilance attentive s'impose.

2) Il faut faire valoir, de surcroît, que le Sud de l'Europe est difficilement dissociable de la dynamique plus générale Nord-Sud. Entre le risque d'éviction que les

engagements à l'Est font peser sur l'Europe du Sud, et celui qu'ils entraînent pour le « Grand Sud », au delà des rives de la méditerranée, il y a pour le moins des cousinages de logique et, probablement, des effets d'entraînement. Or le risque d'éviction du « Grand Sud » apparaît comme particulièrement sérieux. Plus de 40 milliards de dollars de transferts à l'Est ont été annoncés en quelques mois pour les ex-démocraties populaires sans y inclure l'URSS qui, depuis le Sommet de Houston de juillet 1990, est également déclarée éligible à l'aide occidentale. On peut comparer ce chiffre aux 14 milliards de dollars représentant le volume et l'aide consentie pour cinq ans par la CEE, dans la nouvelle convention de Lomé, aux 69 pays ACP, et l'on peut se demander s'il n'y a pas là deux poids et deux mesures¹.

3) La nature même de la répartition des responsabilités politiques au sein de la Communauté ne laisse pas encore mesurer clairement la façon dont vont s'ajuster les politiques communautaires générales, les politiques nationales, les politiques régionales et inter-régionales, non seulement dans le cadre de l'Europe, mais avec les partenaires extra-européens. Cela devrait être un thème de travail essentiel pour la prochaine conférence européenne sur « l'Union politique ». Il y a là en effet des dynamiques en marche dont il ne faut pas sous-estimer la puissance. Il est symptomatique qu'il soit encore difficile d'en mesurer la portée exacte en termes de comptabilité économique, tant on reste polarisé sur la pertinence jugée supérieure des frontières nationales et des frontières communautaires qui délimitent les champs de mesure habituels.

Ce constat nous invite à réfléchir sur les perspectives de nouveaux fondements géopolitiques incitant à plus d'audace dans la mise en œuvre de politiques économiques. Elles devraient faire droit non seulement à des liens historiques tels que ceux qui se sont tissés dans l'espace méditerranéen entre l'Europe et le Maghreb, mais y préparer dans le plus long terme les complémentarités en mesure de répondre aux défis démographiques futurs, tout comme à la recherche de nouvelles croissances potentielles dont le monde aura besoin, par delà la saturation prévisible des centres traditionnels de croissance aujourd'hui dominants.

C'est seulement dans cette perspective que l'Europe, et l'Occident, devraient pouvoir sortir de dilemmes réducteurs et préserver les chances de l'avenir.

1. Voir Jacques Adda et Roland Colin, *L'Europe entre l'Est et le Sud, l'ouverture à l'Est et les risques d'éviction pour le Sud*, in Observations et Diagnostics économiques, Revue de l'OFCE, n°32, juillet 1990.

**L'ESPACE SOCIAL EUROPEEN :
ENJEUX THEORIQUES
ET PERSPECTIVES MEDITERRANEENNES**

Nadine RICHEZ
CEFI-CTMC
Université d'Aix-Marseille II

L'espace social européen a suscité de multiples réflexions tout au long de la décennie 80. Il a fait l'objet d'âpres débats entre partisans d'un rapprochement volontariste des législations et des politiques sociales et ceux qui considèrent à l'inverse que l'interventionnisme en matière sociale est inutile voire pervers. En 1989, lors du sommet de Strasbourg, 11 pays sur 12 se sont accordés sur une Charte Sociale européenne, qui se limite, en dépit du programme d'action qui lui est associé, à une déclaration de bonne intention. Elle repose sur une conception du social éclaté en de multiples composantes et reste muette quant à la protection sociale. Il nous semble pourtant que cette dernière est une composante essentielle de l'espace social européen.

L'argument de l'impossible harmonisation repose sur l'observation des écarts quantitatifs en matière de protection sociale, mais aussi sur les fondements et la nature de la solidarité auxquels ils font référence. Il masque de prime abord une série d'enjeux théoriques qui lui sont sous-jacents et qu'il importe de préciser. Ils concernent la théorie économique de l'intégration et celle de la sécurité sociale. Cette analyse fera l'objet de notre première partie. Nous montrerons ensuite en nous appuyant sur le cas des pays de l'Europe du Sud que les systèmes de protection sociale sont profondément ancrés dans les réalités socio-économiques nationales tout en relevant les prémices de la transformation des Etats-Providences. Nous présenterons enfin les enjeux que représente l'émergence d'un espace social européen qui rend compatible une logique de la compensation de l'ajustement qu'impose l'accélération du processus d'intégration et une logique de solidarité porteuse d'une éthique de l'intégration.

I – La théorie économique contre l'espace social européen ?

Dans la construction européenne priorité a été donnée à l'économique. Le marché se définit comme outil principal de l'intégration, à la fois principe d'optimisation et moyen de régulation. Le progrès social apparaît comme une finalité sans que ne soient définis les moyens afférents à sa réalisation. Il est le résultat de l'amélioration du fonctionnement économique. Seuls les éléments du social qui favorisent la mise en œuvre du grand marché sont codifiés à l'échelle européenne. Nous présenterons d'abord quelques uns des éléments de l'opposition traditionnelle entre l'économique et le social qui sont à l'origine de la marginalisation du social dans la construction européenne et des résistances à l'élaboration de la Charte Sociale européenne. La confrontation de trois logiques sur l'espace européen fera l'objet d'un second point susceptible de fournir les bases d'une justification théorique à l'élaboration de l'espace social européen.

1) Théorie économique versus théorie sociale dans l'intégration européenne

a) L'hypothèse de la dichotomie de l'économique et du social

Cette dichotomie implicite dans toute la construction européenne s'exprime de façon plurielle. Elle est fondatrice de toute la pensée libérale en économie. L'économique est le domaine du marché et le social celui du hors marché. Toutefois certaines imperfections du marché peuvent conduire l'Etat à intervenir (externalités, rendements croissants, biens collectifs, information imparfaite...) pour en contrecarrer les effets pervers. A ce titre, la politique sociale le plus souvent introduite par l'Etat est appréhendée dans sa dimension corrective. On retrouve, par exemple, cette justification lors de l'élaboration des directives et recommandations de la CEE pour favoriser la mise en œuvre du grand marché et notamment pour les mesures sociales visant à faciliter la libre circulation des travailleurs.

La sphère économique est aussi celle des moyens et la sphère sociale celle des fins. Dans la pensée classique, l'économique apparaît comme l'espace de réalisation spontanée de l'harmonie sociale. Les traités constitutifs de l'Europe illustrent cette conception. Les dispositions à caractère social et les moyens qui leur sont associés sont limités en dépit d'une ambition sociale affirmée.

Cette dichotomie va de pair avec une approche du social en terme de coût. Celui-ci est supposé d'autant plus important que les critères traditionnels de l'efficacité sont inadaptés au champ du social et que les moyens d'évaluation du qualitatif restent limités. Toutefois des analyses se développent aujourd'hui visant à faire la preuve que le social peut être productif et par transposition qu'il y aurait un coût de la non Europe sociale.

b) Différenciation sociale ou homogénéité

Dans les travaux théoriques sur les unions douanières, les partisans de la complémentarité entre les structures de spécialisation et ceux de la similitude s'affrontent. Par transposition, la question est ici de savoir si le marché unique peut s'accomoder d'une hétérogénéité forte des systèmes de protection sociale.

La théorie orthodoxe traditionnelle de l'échange international raisonnait sur un échange de différences. Plus récemment des auteurs comme Linder ont souligné qu'à l'inverse des pays relativement similaires (niveaux de revenus, structures de consommation) commerciaient plus fortement entre eux. Le développement du commerce intrabranche particulièrement développé à l'échelle européenne a contribué à réouvrir le débat entre similitude et complémentarité.

Lorsque l'on aborde la théorie des unions douanières (Haberler, Viner, Scitovsky...), le silence sur la dimension sociale nous laisse supposer que les systèmes sociaux sont homogènes ou qu'ils le deviendront. Tout d'abord parce que l'union douanière considérée comme un pas en direction du libre échange est censée améliorer le bien-être collectif mondial et conduire à une égalisation du prix des facteurs. Ensuite dans le courant libéral sur l'intégration, étant donné que les dis-

criminations entre économies nationales disparaissent par l'action du marché et de la concurrence, la dimension sociale s'homogénéise de manière quasi automatique. Enfin les hypothèses restrictives utilisées tendent à évacuer quelques unes des différenciations sociales qui seraient susceptibles d'être repérées. Aussi, il faut que les différences sociales soient minimales pour que les modèles orthodoxes aient des chances d'être validés. La dimension sociale doit donc être homogène ou le devenir.

Dans la conception organisée du processus d'intégration (Perroux, Marchal), la promotion volontariste de politiques sociales convergentes, afin d'accompagner le processus d'extension des échanges, joue un rôle important.

Une certaine similitude en matière sociale semble donc nécessaire dans ces approches normatives. On retrouve cette conception dans la formulation des articles relatifs au social dans le Traité de Rome. Toutefois des voix plus pragmatiques s'élèvent aujourd'hui pour prôner l'autonomie sociale des différents États-Nations et s'ériger contre toute action visant à favoriser la convergence des politiques sociales (Padoa Schioppa, 1987). Les modèles de relations du travail et de protection sociale doivent rester décentralisés. Partant de l'hypothèse que les structures économiques et les politiques économiques sont ou seront de plus en plus similaires du fait notamment de l'Europe monétaire, Padoa-Schioppa donne ainsi à la dimension sociale la charge de l'ajustement. Cette approche s'inscrit dans un contexte particulier, celui de la perspective 92. Elle n'exclut pas à terme un processus de rapprochement par le jeu des lois marchandes.

c) Théorie de l'assurance contre théorie sociale

En matière de protection sociale, les questions de l'efficience de l'emploi des ressources qui lui sont consacrées et de sa production sont à l'ordre du jour. Confrontés aux problèmes croissants du financement, un certain nombre d'experts réhabilitent les principes de la prévoyance individuelle et préconisent le développement des assurances privées. Pourtant il semble difficile de transposer directement l'ensemble des principes de l'analyse économiques et notamment la théorie de l'assurance au champ de la protection sociale. Les assurances sociales se caractérisent par leur absence de but lucratif comparativement aux compagnies d'assurance qui fonctionnent en référence à la logique du profit et du marché. Au delà des différences d'éthique au nombre desquelles l'équité n'est pas la moindre, de solides arguments d'ordre théorique ou pratique militent contre le financement privé de la Sécurité sociale et des services sociaux. Les marchés de l'assurance privée possèdent des caractéristiques qui font d'eux des fournisseurs inefficaces d'assurance sociale en présence du risque moral et de la sélection adverse. Il n'est pas évident non plus que les coûts administratifs des systèmes publics soient plus élevés. Les économies d'échelle présentes dans la gestion des risques poussent à la concentration. Par ailleurs les individus ne disposent pas de toute l'information nécessaire pour opérer des choix rationnels sur les marchés. De façon plus générale, l'incertitude intervient de multiples façons (maladie, accident, chômage...). Il faut enfin prendre en compte les effets externes qui peuvent se développer.

Dans ces conditions, et en dépit des progrès de la théorie micro-économique pour tenter d'intégrer dans sa formulation les spécificités propres au domaine des assurances sociales, la théorie des assurances continue à s'opposer à la théorie sociale. Plus généralement la théorie économique orthodoxe ne laisse guère place à la conception d'un espace social européen.

2) La Confrontation de trois logiques

Dès le moment où l'on abandonne le cadre traditionnel d'analyse orthodoxe pour considérer l'Europe comme un système économique vivant, les réflexions sur l'espace social européen prennent tout leur sens. Au sein de l'économie mondiale, l'Europe constitue un interface entre les nations qui la composent, et entre ces mêmes nations et le reste du monde. En tant qu'espace d'internationalisation, elle peut contribuer à canaliser une partie des déterminations du système mondial sur les Etats-Nations qui la composent. Elle doit alors, pour transformer les impulsions externes qu'elle reçoit, faire preuve d'une capacité à l'organisation et à la finalisation (Reiffers J.-L., 1982). Sans cela, elle reste surdéterminée par la logique de la marchandise et soumise à elle. Les tendances lourdes du système mondial ne feraient alors que traverser l'Europe avant de se fixer sur les espaces nationaux. Les Etats-Nations réagiraient seuls. Or la capacité organisationnelle de l'Europe ne peut résulter que d'une certaine cohérence de l'espace social encore limitée aujourd'hui.

Nous illustrerons notre propos à partir de l'analyse de la confrontation de trois logiques sur l'espace européen (Richez N., 1990) : une logique démographique, une logique marchande et une logique de solidarité. Les deux premières expriment des tendances lourdes d'évolution auxquels sont confrontés d'ores et déjà les systèmes de protection sociale. La dernière traduit le sens des systèmes de Sécurité sociale.

a) La logique démographique

On peut la saisir à travers le vieillissement des populations. Les prévisions réalisées par l'OCDE et le FMI, lorsqu'on les prend comme hypothèses de travail, laissent supposer que près d'un quart de la population de l'espace européen aura plus de 65 ans en 2040 (OCDE, 1988 (2)).

Population âgée de 65 ans ou plus en % de la population totale

Pays	1960	1986	2000	2020	2040
France	11,6	13,2	15,2	19,5	23,1
Italie	9,1	13,1	15,4	19,1	24,9
Espagne	-	12,8	14,6	17,9	23,3
CEE	11,5	14,3	16,4	21,3	24,4

Source : OCDE, 1988, La réforme des régimes publics de pensions, Paris.

Dans ces conditions la pérennité des systèmes de retraite est remise en question. L'accroissement des prélèvements obligatoires nécessaires au maintien des prestations à leur niveau actuel pose le double problème de l'amplification des phénomènes de résistance et des conséquences défavorables sur l'évolution économique et sur la compétitivité. Certains soulignent la nécessité d'introduire un système par capitalisation. Celui-ci est supposé moins sensible à la composition par âge de la population et susceptible d'en mieux répartir les effets dans le temps. Il favoriserait l'épargne. La technique de la capitalisation est utilisée en Europe pour les régimes complémentaires. Mais par le jeu de la capitalisation, la solidarité collective se dissout dans la prévoyance individuelle.

A travers l'approche du vieillissement des populations, on retrouve l'ensemble des débats qui se posent au niveau de la Sécurité sociale et de son financement (OCDE, 1988 (1) ; Deleek H., 1987). Les analyses concernant les conséquences macro-économiques du financement de la Sécurité sociale concernent d'abord l'existence d'un seuil de prélèvements obligatoires. Les économistes de l'offre soulignent les effets pervers de la pression fiscale. Or toute augmentation des besoins de financement de la Sécurité sociale contribue à amplifier les prélèvements obligatoires. Les cotisations patronales quant à elles sont généralement présentées comme un handicap pour la compétitivité des entreprises. Elles contribueraient à renchérir le coût du travail et à alourdir le coût salarial par unité produite. Cet argument est significatif si l'on se limite à une approche de la compétitivité en termes de prix. Or il est aujourd'hui admis que la compétitivité hors prix est un élément important. Il faut par ailleurs intégrer l'évolution des niveaux de la productivité pour saisir la compétitivité. Les cotisations patronales sont aussi présentées comme un handicap pour l'emploi. Elles favoriseraient la substitution du capital au travail et pénaliseraient les entreprises intensives en travail.

Dans ce contexte, et sur la base des effets supposés pervers du mode de financement actuel, quatre types de solutions sont préconisées : chercher d'autres bases pour asseoir les cotisations, reporter sur la fiscalité une partie de la charge, faire reposer la charge du financement explicitement sur les salaires, voire privatiser partiellement les assurances sociales. Cette dernière proposition nous semble particulièrement significative de la remise en question de la logique de solidarité au profit des principes de la prévoyance individuelle.

Par conséquent cette logique démographique qui s'impose aux différents pays européens peut faire l'objet d'ajustements différenciés, en fonction des choix et des degrés de liberté des différents pays. Mais elle rend nécessaire, par les enjeux qui se nouent en son sein, que s'élabore une réflexion théorique puis organisationnelle sur l'espace social européen.

b) La logique marchande

La loi de la marchandise au sein de l'espace européen renforcée par la réalisation progressive du grand marché, et celle qui se matérialise au sein de l'économie mondiale, apparaissent comme des contraintes lourdes pour l'évolution de

chacun des pays européens et de l'Europe. C'est donc à ces deux niveaux qu'il s'agit de réfléchir. Les conditions de la spécialisation des différentes nations et leur insertion sur l'échiquier mondial ne sont pas sans répercussions sur les systèmes de protection sociale. En l'absence d'un bon positionnement dans des créneaux porteurs au sein de la division européenne et internationale du travail, la loi de la marchandise va contribuer à la production de chômage. L'Europe doit donc se doter de la capacité de produire son propre ajustement interne et au regard de l'extérieur. Il s'agit de limiter l'accroissement du chômage par des politiques actives de spécialisation et de production de l'avantage comparatif tout en assurant une prise en charge de la couverture du chômage pour rendre acceptable les mutations en cours. L'ajustement a un coût qu'il s'agit de compenser. Il est différent selon les pays et peut contribuer à ce que se creusent les inégalités sociales. Dans le même temps la solidarité nationale voire européenne est contrainte par ce qui se passe à l'extérieur et notamment par les fondements et les formes que revêt la solidarité dans la ou les économies dominantes. Il semble difficile aujourd'hui sous l'impact de la mondialisation de la production, des échanges et de la finance de ne pas tenir compte de logiques à l'œuvre à l'extérieur du marché européen. Sauf à promouvoir des stratégies protectionnistes visant à isoler temporairement l'Europe du reste du monde et en l'absence de gains de productivité, d'économies d'échelle, voire d'accélération des processus d'innovations, une amplification des politiques sociales serait sanctionnée par un creusement des déficits des balances commerciales. La réalisation du grand marché par ses effets positifs attendus, dès lors que ceux-ci se réalisent, est susceptible de favoriser l'expansion des politiques sociales. Les marges de liberté acquises serviraient ainsi à rendre l'ajustement acceptable. Pourtant on ne peut évacuer totalement le risque de « dumping social ». Certains pays joueraient sur le faible niveau de leurs dépenses sociales ou sur leur abaissement pour gagner des parts de marché à l'intérieur de l'Europe comme à l'extérieur.

La logique marchande vient donc contraindre le champ des possibles du développement européen. L'enjeu du grand marché est bien de réussir à transformer cette logique marchande plutôt que de la subir.

c) La logique de la solidarité

La troisième logique renvoie à la conception sociétale de la solidarité. Ici encore, c'est à un double niveau qu'il faut raisonner. La solidarité s'est traditionnellement exprimée à l'échelle infra-nationale et nationale. Elle est aussi indissociable de l'identité européenne. Or l'intégration économique européenne ne peut contribuer totalement à sa production.

Il s'agit dans un premier temps de comprendre comment et à quel niveau s'exprime la solidarité à l'échelle nationale. Elle peut trouver sa source dans le mode de formation des revenus primaires favorisant une certaine équité à travers la distribution initiale des revenus. Dans ce cas les fonctions essentielles de la Sécurité sociale se limitent à l'assurance et au report et n'intègrent que faiblement la com-

posante redistributive de nature verticale. A l'opposé lorsque la distribution primaire des revenus est largement inégalitaire, aux deux fonctions précédentes de la Sécurité sociale se surajoute une fonction redistributive plus développée même si elle n'est pas forcément efficace.

Elle se manifeste dans la protection contre les risques. Certains pays ont plus tôt que d'autres développé des régimes individuels de retraite complémentaire par capitalisation valorisant ainsi la prévoyance individuelle (RFA et Royaume-Uni). Le risque chômage peut-être plus ou moins internalisé au sein de l'entreprise. Des politiques actives de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre comme des politiques efficaces de formation au sein des entreprises peuvent contribuer à limiter le stock de chômeurs à la charge de la collectivité dans son ensemble (RFA). Les politiques de prévention sont alors préférées à celles visant la réparation et la production de la solidarité est moins institutionnelle. Dans les pays latins, la prégnance des structures familiales et l'importance de réseaux informels et territorialisés de solidarité pallie les carences de systèmes de protection sociale relativement moins développés (Italie, Espagne).

Les comportements face aux risques sont eux mêmes différenciés. Chaque pays au regard de ses traditions, de ses pratiques et des relations sociales qui le caractérise, confronté à des évolutions qui lui sont extérieures produit un certain type de comportement face aux risques. Là encore l'exemple de la prévoyance individuelle est significative. Toutefois celle-ci se développe d'autant mieux que la richesse initiale du pays est suffisamment forte pour qu'au delà d'une prévoyance collective se rajoutent des mécanismes de prévoyance individuelle.

Ces trois logiques viennent peser sur les types de risques qui commencent d'ores et déjà à évoluer et sur les comportements face à ces risques comme sur l'organisation de la couverture. Elles sont encore aujourd'hui analysées individuellement et à l'échelle des seuls espaces nationaux. La faiblesse de l'articulation de l'économique et du social sur l'espace européen conduit l'Europe à subir la logique mondiale.

II – La confrontation avec les réalités sociales de l'Europe du Sud

Nous allons ici principalement nous intéresser aux systèmes de protection sociale des pays de l'Arc latin : France, Italie et Espagne. Leur caractérisation illustre la diversité des réalités nationales mais aussi les similitudes issues de modes de socialisation proches. Par ailleurs l'Europe du sud par son appartenance à la CEE et le jeu d'interdépendances que cette esquisse d'espace géographique transnational a contribué à amplifier voit ses systèmes de protection sociale évoluer rapidement dans le sens d'un modèle ouest-européen de protection sociale. Travailler sur l'Italie et l'Espagne présente un autre intérêt : ces pays sont souvent qualifiés au regard de leur retard en matière de développement de l'Etat-Providence. Ils servent ainsi de justification aux partisans de l'impossible harmonisation sociale en Europe.

1) Des systèmes nationaux marqués par l'histoire sociale des nations et les besoins d'assurance du système économique

Les systèmes de protection sociale ont émergé dans la seconde moitié du XIX^e siècle pour trouver leur plein essor après la seconde guerre mondiale à travers la constitution de véritables Etat-Providences. Ils se sont élaborés à l'échelle des espaces nationaux autour de la notion fondamentale de risque sur laquelle s'articule toute la théorie de l'assurance.

a) L'Italie et l'Espagne : retard de développement et fonctionnement corporatiste

L'Italie et plus longuement l'Espagne ont subi l'emprise des dictatures qui assujettissaient les systèmes de protection sociale à des objectifs politiques particuliers. Dans les deux cas, les premières lois sur les assurances sociales et ensuite les Etat-Providences modernes n'ont émergé que tardivement par rapport à ceux des autres pays européens. Les prémisses de la construction d'une économie moderne dans le dernier quart du XIX^e siècle n'aboutissent pas. L'un et l'autre de ces pays rencontrent une série de blocages à laquelle les évolutions politiques ne sont pas étrangères et qui handicapent fortement la mise en œuvre des systèmes de protection sociale.

A la sortie de la seconde guerre mondiale, les tentatives d'unification et de structuration de la protection sociale sont inefficaces. Les réalisations sociales restent faibles au regard de celles des autres pays et insuffisamment articulées. Par la suite et jusqu'à aujourd'hui, il semble y avoir eu un décalage entre la rapide évolution des structures économiques et celle des structures sociales. En effet en Italie, alors que la production et la consommation de masse se développent dès le milieu des années cinquante, la réforme de l'Etat-Providence ne se réalise qu'à partir de 1965 et son extension est particulièrement forte entre 1969 et 1975. En Espagne, il faut attendre que le choix démocratique s'affirme au milieu des années soixante-dix et que le développement économique s'amplifie pour que soit votée une loi générale de Sécurité sociale le 30 mai 1974. Depuis 1980, le développement d'un néo-corporatisme négocié et minimal issu du développement de la politique de concertation sociale participe de la transformation du système de protection sociale dans ces deux pays (Delamotte Y., 1987).

Dépenses sociales en % du PIB

Pays	1960	1975	1980	1985
France	14,4	26,3	30,9	34,2
Italie	13,7	20,6	23,7	26,7
Espagne	—	—	15,6	15,2
CEE	14,3	25,9	28,3	32,6

Source : OCDE, 1988, L'avenir de la protection sociale, Paris.

Ce développement tardif mais extrêmement rapide est remis en question par l'entrée dans la crise. Le milieu des années quatre-vingt se caractérise par l'entrée en vigueur d'une série de réformes restrictives : accroissement de la durée de cotisations, relèvement de l'âge de la retraite, abaissement des modalités de calcul des pensions. Tout projet de moyen terme semble bloqué par le déséquilibre structurel des finances publiques.

La création d'un système national de santé en 1978 en Italie et en 1986 en Espagne est un autre point commun à ces deux pays. Ils fonctionnent l'un et l'autre sur la base d'une organisation territoriale décentralisée qui a pour objectif de remédier aux insuffisances du système antérieur. Une médecine privée subsiste. Dans le cas de l'Italie, elle est même en extension du fait des carences du système public. On est donc en présence de système de santé à deux vitesses.

Dans les deux pays, les effets conjugués du chômage et des changements socio-démographiques entraînent une modification dans la répartition des dépenses sociales au profit des prestations chômage et des pensions (par répartition). Les dépenses familiales s'amenuisent considérablement au sein de la Sécurité sociale alors qu'elles étaient centrales du temps des dictatures. Leur prise en charge relève plus du domaine de l'aide sociale ou de la fiscalité. Questions de priorité, il est vrai que l'ampleur des niveaux de chômage (14 % en moyenne en Italie sur les cinq dernières années et 20 % en Espagne avec une moyenne pour l'Europe des 12 à 11,5 % sur la même période) impose un gonflement des dépenses dans ce secteur pour que le sous-emploi soit socialement acceptable. Mais les prestations chômage restent de faible ampleur. Une économie souterraine importante et la permanence de réseaux de solidarité familiaux contribuent toutefois à éviter des tensions trop fortes. Parallèlement, le très fort accroissement du nombre des bénéficiaires de pensions et la nécessité de leur revalorisation dans un contexte d'inflation accélérée contribue au gonflement du poste vieillesse.

Dépenses de Sécurité sociale par fonctions (en % du total)

Pays	Fonctions	1970	1975	1980	1985
FRANCE	Santé	34,8	34,6	33,4	32,9
	Vieillesse	38,9	39,6	40,2	41,7
	Maternité	15,9	13,6	12,2	11,0
	Chômage	1,9	3,8	6,7	7,4
	Divers	8,5	8,4	7,5	7,0
ITALIE	Santé	–	41,7	42,1	41,3
	Vieillesse	–	37,0	39,7	42,0
	Maternité	–	11,6	7,3	6,0
	Chômage	–	4,6	2,2	3,0
	Divers	–	5,1	8,7	7,7
ESPAGNE	Santé	–	38,2	36,0	33,5
	Vieillesse	–	40,0	41,1	44,5
	Maternité	–	7,3	2,4	2,3
	Chômage	–	7,5	14,0	16,1
	Divers	–	7,0	6,5	3,6

Source : EUROSTAT, 1989, Statistiques rapides, population et conditions sociales, n°2, Luxembourg.

La participation de l'Etat dans le financement est limitée, en dépit d'un très fort accroissement ces dernières années en Espagne notamment. L'essentiel des cotisations est à la charge des employeurs. On observe toutefois une tendance au gonflement de la part des ménages dans le total du financement.

Cotisations de Sécurité sociale en % du PIB et mode de financement

	1970	1975	1980	1985	1987
FRANCE TOTAL	14,7	15,0	17,8	19,3	19,2
dont : – entreprises	73,2	72,0	66,8	64,8	63,5
– ménages	18,9	21,3	25,8	26,9	28,6
– Etat	7,9	6,7	7,4	8,3	7,9
ITALIE TOTAL	9,9	12,0	11,5	11,9	12,4
dont : – entreprises	–	73,3	70,4	71,4	70,2
– ménages	–	14,2	16,5	19,3	19,4
– Etat	–	12,5	13,1	9,3	10,5
ESPAGNE TOTAL	6,3	9,3	11,7	12,0	11,9
dont : – entreprises	80,3	80,0	77,7	75,0	76,05
– ménages	19,6	19,3	22,2	17,5	16,8
– Etat	0,1	0,7	1,1	7,5	6,7

Source : OCDE, 1989, Statistiques des recettes publiques des pays membres de l'OCDE, Paris.

Il existe toutefois des particularités. La plus marquante en Italie concerne la protection contre le chômage. La création en 1941 de la Caisse d'Assurance contre le chômage partiel des ouvriers de l'industrie (Cassa Integrazione Guadagni) qui vient compléter les lois de 1919 et 1935 est devenue progressivement un rouage du système économique italien en lui permettant de rejeter temporairement la prise en charge d'une main-d'œuvre excédentaire. Elle n'a pas son équivalent en Europe. L'Espagne a de son côté un système plus classique depuis 1961 qui s'articule autour d'un système d'assurance et d'assistance.

En Italie les cotisations des salariés sont différenciées selon que l'on est employé ou travailleur, à la manière du système allemand. On retrouve une autre décomposition au sein des ouvriers entre industrie-artisanat et commerce. Ceci s'explique par l'existence de deux espaces de qualification différents au sein de l'entreprise (Maurice M. et alii, 1982). En Espagne, comme en France d'ailleurs, cette première décomposition n'existe pas.

Enfin l'âge de la retraite est plus élevé en Espagne (65 ans) qu'en Italie (55 ans pour les femmes, 60 ans pour les hommes).

En dépit de l'ampleur des réformes sociales, la politique sociale en Italie semble manquer d'un grand dessein qui favoriserait une unité d'orientation et une structuration des programmes efficace. L'évolution des politiques sociales semble plus guidée par les revendications catégorielles, circonstancielles, et politiques que par l'influence des grands idéaux égalitaires.

L'unification qui s'opère en Espagne à travers la constitution d'organismes nationaux uniques rencontre la résistance des organismes spéciaux souvent alignés sur le régime général. La gestion au coup par coup sous la pression des contraintes financières limite les transformations nécessaires du système.

b) La France : un précurseur corporatiste

La France au sein de cet Arc latin fait figure de précurseur. Toutefois contrairement à l'Allemagne et à l'Angleterre, la France entre dans la première guerre mondiale sans aucun système social de protection contre la maladie, le chômage. Quant à la vieillesse, le champ d'application de la loi de 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes est à ce point faible qu'il semble difficile de reconnaître l'existence d'un système d'assurance vieillesse. Les principes libéraux de la libre prévoyance restent aux fondements de la protection sociale. La France réussit tout juste au moment de la grande crise à développer ses premières lois sociales (1930-1932). Après guerre, les réalisations sociales s'accélérent. La Sécurité sociale est créée en 1945. L'objectif d'unification ne se réalise pas, en butte aux intérêts catégoriels. La population salariée bénéficie d'une protection importante en matière de vieillesse, maladie et famille dans le cadre du régime général. L'extension à l'ensemble des travailleurs se réalise progressivement. A la fin des années soixante la quasi totalité de la population est couverte. Le système de Sécurité sociale français se présente comme un compromis entre une orientation professionnelle « à la Bismarck » et une solidarité nationale « à la Beveridge ». Il est une véritable mosaïque. Le système de protection contre le chômage créé en 1958 n'est pas intégré à la Sécurité sociale.

Le système est financé essentiellement par les revenus du travail et en leur sein majoritairement par les cotisations patronales bien que celles-ci tendent à diminuer. L'intervention de l'Etat y est faible. On relève toutefois une contradiction entre l'autonomie de gestion du régime général et le pouvoir étatique sur les décisions au niveau des flux financiers. La gestion de la Sécurité sociale reste marquée par les rapports conflictuels entre le patronat et les représentations syndicales ouvrières.

La crise ébranle fortement le système de protection social français, mais les réformes sont ponctuelles. Elles s'apparentent à des replâtrages et sont généralement repoussées dans le temps. Elles passent par un transfert de charge vers les bénéficiaires plus que par une rationalisation effective du système ou une transformation de son architecture.

Les systèmes de Sécurité sociale restent donc marqués par l'histoire. Les modes d'organisation et les modes de financement expriment le poids des caractéristiques sociétales. Ils sont tributaires des formes que prennent les rapports sociaux et les modes d'organisation professionnelle, et de la nature du syndicalisme. La pluralité des orientations nationales s'accompagne de particularismes méditerranéens particulièrement sensibles en Espagne et en Italie. La variante latine du modèle ouest européen de protection sociale se caractérise schématiquement

ment par l'importance des cotisations d'employeurs, la faible participation financière de l'Etat et une évolution plus sensible que dans le reste de l'Europe de la répartition des dépenses sociales (poids initial important des dépenses familiales). A l'origine proches du modèle bismarckien, ils ont évolué progressivement vers un système de solidarité nationale sans rompre totalement avec les principes de l'appartenance professionnelle et la logique du métier.

De façon plus générale, l'institutionnalisation de la protection sociale dans la période de croissance, et l'entrée dans la crise ont contribué à rapprocher les différents systèmes des pays européens. La socialisation du revenu s'est généralisée, les différentes branches de la Sécurité sociale évoluent de façon similaire : accroissement des dépenses vieillesse et chômage, augmentation puis stabilisation des dépenses de santé, diminution des accidents de travail et de la branche famille. La nature des difficultés qui affectent les systèmes comme les mesures d'ajustements sont proches. Partout, ces dernières années, les efforts pour alléger le coût de la protection sociale tout en renforçant son efficacité se sont développés. On observe une certaine convergence dans les méthodes d'économie : blocage ou modification de la revalorisation des prestations en espèces, développement des prestations servies sous conditions de ressources, redéploiement des règles juridiques d'accès aux prestations, amélioration des contrôles... L'augmentation des ressources nécessaire au financement de la protection sociale passe essentiellement par une participation accrue des bénéficiaires aux soins de santé, une majoration des cotisations à charge des assurés et la création de nouvelles contributions. Mais ces recentrages laissent subsister les particularismes nationaux. On ne saurait s'en étonner lorsque l'on observe la relation qui unit l'Etat Nation et la protection sociale. Ils ne sont toutefois pas incompatibles avec des principes de la solidarité à l'échelle européenne.

c) Les prémices d'une mutation

Il semble que l'on soit aujourd'hui en présence des prémices d'une transformation de l'Etat-Providence. Les propositions visant à privatiser la Sécurité sociale expriment la remise en question d'un monopole de nature étatique. Les principes de la rationalité économique et la logique du marché pénètrent de plus en plus le champ social dans le même temps que l'on s'accorde à reconnaître que le social est productif. Les analyses à ce sujet sont particulièrement développées dans le champ de la qualification et de la formation professionnelle (Iribarne (d'), A., 1989). Cette évolution peut conduire à des dérives qui renforceraient une approche du social purement instrumentalisée ou au contraire ouvrir la voie à une meilleure complémentarité de l'économique et du social

Il semblerait aussi que la problématique du besoin, déterminante au sein des systèmes de Sécurité sociale, cède le pas à celle des choix. Le consensus sur l'égalité s'est dilué, le principe d'une égalité formelle s'est dissous. La disparition du premier laisse place à l'apprentissage d'une gestion conflictuelle et de la négociation. L'abandon de la quête de l'égalité conduit à rejeter la recherche d'une

satisfaction indéfinie des besoins. Il s'agit d'inventer une procédure d'élaboration des choix sociaux qui permette une transformation permanente de ces choix pour répondre aux mutations de la société. A la production de la cohésion de la société, tâche auparavant essentielle de la règle de justice sociale, se substitue l'élaboration d'une analyse coût avantage. Elle permet de mesurer le prix de la solidarité et de définir les stratégies d'action des individus, groupes et communautés. Elle favorise l'évaluation de la quantité optimale d'assurances sociales qu'il importe de garantir. En bref de définir et de redéfinir par le biais d'une norme évolutive, les objectifs de la couverture sociale pour éviter une construction en couches sédimentaires.

On est aussi en présence d'un mouvement de « déterritorialisation-reterritorialisation » de la protection sociale. La protection sociale se détache progressivement de la géographie de l'Etat-Nation pour se situer entre le local et l'international. L'expression des solidarités locales suscite un intérêt certain dans le même temps que la préoccupation européenne tend à s'affirmer. Est-ce à dire que l'Etat-Providence disparaît ? Il tend plutôt à voir son rôle et ses fonctions se transformer.

Enfin la nature des risques est en train de se modifier comme son mode de prise en charge. Chômage et vieillesse prennent le pas sur les autres fonctions.

Ces mutations sont autant d'opportunités pour qu'émerge une conception du social transfrontalière.

2) L'Europe du Sud : handicap pour l'espace social européen ?

a) L'Europe sociale : une vertu incantatoire ?

Dans ce contexte de transformation de la protection sociale encore aujourd'hui tributaire de l'Etat-Nation, d'accélération de l'intégration européenne, l'espace social européen s'apparente parfois à une incantation. La mise en œuvre du grand marché présente une dimension sociale faible même si d'une part elle est l'un des facteurs de sa réussite (libre circulation des personnes, amélioration de la cohésion économique et sociale), et d'autre part elle participe de la gestion de ses effets (rendre acceptable les ajustements qu'impose le grand marché, éviter l'accentuation des déséquilibres régionaux) (Groupe Inter-Services, 1988). Pas un mot concernant le social dans le Livre Blanc de 1985 et guère plus dans l'Acte Unique européen qui se consacre essentiellement à l'élimination des entraves aux échanges. Comme dans le traité de Rome, la priorité est donnée à l'économique et le social envisagé comme correcteur. La vague d'harmonisation prônée par l'Acte Unique a laissé de côté la protection sociale. Elle n'y fait l'objet d'aucunes dispositions particulières. Elle reste vraisemblablement un objectif à terme dans le cadre d'une approche normative. Cependant seules la reconnaissance réciproque des solutions propres à chacun des pays et la coordination sont proposées pour faire évoluer les pratiques. Cette stratégie contribue à une meilleure connaissance des systèmes, à l'amélioration de l'information tout en respectant

les particularismes nationaux. Mais elle n'implique pas forcément la convergence. Elle ne permet pas de positionner les problèmes à un niveau communautaire, pas plus que de donner un contenu social à l'Europe. Ne risque-t-on pas dans ces conditions de mettre les règles sociales en concurrence comme si elles étaient de vulgaires produits ? Paradoxalement, ce sont quelques grands groupes industriels plus que les Etats qui, conventionnellement, tentent de donner un contenu à l'Europe sociale (BSN, Hoechst...).

b) Le coût de la non Europe sociale

Le coût de la non Europe sociale est le plus souvent évalué à l'aune des risques du « dumping social » et de déstabilisation des marchés du travail nationaux sous l'impact des mouvements migratoires (CCE, 1990). On pourrait évoquer aussi les dangers d'une dualisation de l'Europe ou encore l'émergence possible de cercles vicieux dans la régression sociale. On serait en présence d'une spécialisation fonctionnelle issue des avantages comparatifs. D'un côté les pays riches en capital spécialisés dans des productions à fort contenu en capital, de l'autre des pays qui valoriseraient leurs avantages en coût de main-d'œuvre. La complémentarité des modes de spécialisation permettrait théoriquement à chacun des pays de trouver son propre avantage. Toutefois pour éviter une bipolarisation économique et sociale de l'Europe, il faudrait envisager des mesures de rattrapage. En effet l'Europe à plus faible coût salarial serait, en l'absence de mesures protectionnistes, largement soumise à la concurrence des pays du bassin méditerranéen non intégrés à l'Europe. Par ailleurs dans un monde de plus en plus concurrentiel, il est possible que certains pays, pour asseoir leur compétitivité-prix extra européen notamment, soient tentés de faire pression à la baisse de leur coût salarial en jouant sur la diminution de la prise en charge de la protection sociale.

c) Le Sud contre l'Europe sociale ?

Chacun de ces arguments renvoie à un partage Nord-Sud de l'Europe qui dans sa formulation actuelle peut sembler désuet. Sans doute les économies du Sud à l'exclusion de la France n'ont pas encore atteint le niveau de développement de leurs partenaires du Nord. Sans doute se caractérisent-elles par des inégalités régionales internes extrêmement fortes et un retard relatif en matière de protection sociale. Mais le formidable dynamisme des économies espagnoles et italiennes tout au long de ces dernières années et leur capacité d'adaptation, en partie favorisés par l'intégration européenne laissent envisager que le sous-développement du Sud n'est pas une fatalité. Si il est impossible d'imposer aujourd'hui aux systèmes productifs de ces pays une accélération rapide de dépenses sociales, on peut toutefois les aider à faire évoluer leurs systèmes dans le sens des pratiques européennes. L'Europe, par son éthique et le jeu des effets de proximité, ne peut accepter que les écarts de développement en son sein se creusent. L'apprentissage de la conjonction, en son sein, d'une logique de l'ajustement avec celle de la solidarité se révèle impérative aujourd'hui.

Son enjeu est stratégique face aux tendances lourdes de l'économie mondiale mais aussi dans le cadre de la stabilité d'une aire méditerranéenne inégalement développée et trop longtemps périphérisée. Et l'Europe du Sud par sa position géographique et son ouverture multipolaire s'apparente à un trait d'union entre le Nord et le Sud. Aussi l'Europe doit-elle s'appuyer sur sa frange méditerranéenne pour tenter d'amplifier ses relations avec le pays du sud. Une partie des enjeux pour les années à venir vont se nouer au niveau des problèmes de l'emploi. La coexistence d'un chômage qui se maintiendra à un niveau important couplé avec le manque de main-d'œuvre qualifiée et le vieillissement de la population alerte le Nord. Au Sud, la vitalité démographique accentue les problèmes de développement et rend le rythme actuel de croissance économique inapte à répondre aux besoins des hommes. Ces déséquilibres doivent être pris en compte, et il faut qu'émergent des formes modernes de coopération qui peuvent trouver leur expression première au sein même de l'Europe avant de s'appliquer au sud de la Méditerranée.

C'est donc bien dans la construction d'un processus conjoint d'ajustement et de solidarité cristallisé dans l'espace social européen que se noue l'essentiel des enjeux pour l'avenir. L'Europe ne peut en faire l'économie, dans le cadre de son propre développement comme dans celui du bassin méditerranéen. La recomposition de l'économie et du social dans un système cohérent peut permettre d'éviter que la logique de la marchandise n'obère celle de la solidarité. Les événements récents – rapprochements Est-Ouest, mais aussi conflits au Proche-Orient – sont là pour nous rappeler que l'axe Nord-Sud (Amin S. Yachir F., 1988) constitue plus que jamais un terrain potentiel de déstabilisation et d'affrontements. Ces derniers trouvent leurs sources dans les écarts de développement et le partage inégal des richesses. Dans ce contexte, l'organisation de l'Europe sociale se présente comme une alternative pertinente pour un projet de développement méditerranéen.

BIBLIOGRAPHIE

- AMIN S., YACHIR F., 1988, *La méditerranée dans le monde : les enjeux de la transnationalisation*, La Découverte, Paris.
- BEAUD S., 1988, *La protection sociale en Espagne*, in *les cahiers de l'IRES*, n°11, pp. 44-52, Paris.
- BOYER R., 1986, *La flexibilité du travail en Europe*, La découverte, Paris.
- CAIRE G., DELORME R., 1987, *Europe : Quel espace social ?*, Cahiers de la FEN, Paris.
- CCE, 1989, *Tableaux comparatifs des régimes de Sécurité sociale*, Bruxelles.
- CCE, 1990, *Réflexions sur les aspects sociaux du marché intérieur*, Bruxelles.
- DELAMOTTE Y. et alii, 1987, *Concertation sociale et mutations économiques*, IIES, Genève.
- DELEECK H., 1987, *L'avenir de la Sécurité sociale en Europe*, Economica, Paris.
- GROUPE INTERSERVICES, 1988, *La dimension sociale du marché intérieur*, Bruxelles.
- IRIBARNE (D') A., 1989, *La compétitivité : défi social, enjeu éducatif*, Presses du CNRS, Paris.
- MAURICE M., SELLIER F., SYLVESTRE J.-J., 1982, *Politique d'éducation et organisation industrielle en France et en Allemagne*, PUF, Paris.
- OCDE, 1985, *Dépenses sociales : 1960-1990*, Paris.
- OCDE, 1988 (1), *L'avenir de la protection sociale*, Paris.
- OCDE, 1988 (2), *La réforme des régimes publics de pensions*, Paris.
- PADOA-SCHIOPPA T., 1987, *Efficacité, stabilité, équité*, Bruxelles.
- REIFFERS J.-L., 1982, *La production nationale de l'avantage comparatif*, CEFI, Rapport DGRST.
- RICHEZ N., 1990, *Les enjeux théoriques de l'espace social européen*, Thèse de Doctorat, CEFI, Université d'Aix-Marseille II.
- Solidarité santé, 1990, *Dossier : la protection sociale dans les pays européens*, n° 2, Paris.

MODELES ET STRATEGIES AU MAGHREB

Dr. Mustapha SEHIMI

Professeur à la Faculté des Sciences
Juridiques Economiques et Sociales de Rabat
(Université Mohammed V)
Maroc

I – En 1990, nous n'en sommes plus aux années soixante avec les pesanteurs des dogmes et des ferveurs. Sur une trentaine d'années, en effet, une expérience a été faite par chacun des pays maghrébins dans le domaine des politiques économiques et des options de développement. Comme on le sait maintenant, les élus d'aujourd'hui ne sont pas vraiment ce que l'on croyait au départ. Les résultats des performances économiques des uns et des autres sont là désormais qui témoignent de ce qui a été fait et surtout de ce qui reste encore à faire.

Observons aussi que les modèles qui sollicitent les politiques de développement ainsi que les stratégies qui ont servi à leur mise en œuvre nécessitent quelques rappels de principe. Le premier d'entre eux c'est que depuis une vingtaine d'années au moins, le Maghreb a recouru massivement aux ressources externes – il restera soit au cours de cette rencontre soit ailleurs à faire un jour une exacte évaluation de cette politique d'endettement pour apprécier dans quelle mesure elle a été le développement, et surtout à quel coût. Autre remarque : les pays du Maghreb disposent d'outils de production – tout le problème est de savoir comment optimiser les capacités de production actuelles pour permettre non seulement de répondre à la demande locale mais aussi de faire produire à ces outils de production les ressources nécessaires à la poursuite du développement. Dernière observation : comment mesurer les réformes économiques actuelles sinon par leur efficacité à mobiliser précisément ces ressources internes ?

II – C'est dans cette perspective que la coopération avec l'Europe prend tout son sens dans les années à venir. On doit ici faire référence à la question des marchés. C'est que les outils de production maghrébins n'ont réellement de chances que si des marchés leur sont ouverts. Or, que constate-t-on aujourd'hui ? Que les marchés européens – l'Europe est le premier client et le premier fournisseur du Maghreb – se ferment de plus en plus aux productions des pays maghrébins qu'il s'agisse des marchés agricoles, des marchés industriels, des marchés textiles... Ce protectionnisme, parfois organisé, souvent déguisé, constitue un manque-à-gagner important pour les économies locales : il est même bien en deçà de ce que l'Europe a pu apporter au financement du développement de nos pays. Même les entreprises privées européennes n'ont jamais considéré le Maghreb comme une zone prioritaire d'investissements. Malgré les « gesticulations » officielles des deux côtés de la Méditerranée d'ailleurs, nos pays n'attirent pas vraiment les investisseurs – ils attirent certains d'entre eux pour des contrats, sans doute, mais d'une manière marginale. En 1988, le total des investissements français au Maroc s'est élevé à 180 millions de FF ; pour 1989, ils n'ont guère dépassé 200 millions : voilà des chiffres significatifs et surtout bien modiques. Dans ce même sens, on a calculé qu'entre 1987 et 1988, 5 % seulement des investissements privés euro-

péens à l'étranger allaient au Maghreb, la grande part profitant à l'Amérique du Sud et à l'Asie du Sud-Est ¹.

Compte tenu de la modicité de ce flux d'investissements, peut-être faut-il alors proposer une nouvelle hypothèse pour l'avenir : moins de capitaux, mais plus de commerce. Pourquoi ? Parce qu'il y a des outils de production qui ont été installés au Maghreb depuis une trentaine d'années et qu'il convient aujourd'hui de leur permettre de tourner si l'on ose dire dans des conditions optimales : n'est-ce pas aussi la seule façon de les préparer de la façon la plus conséquente à la compétitivité internationale et d'arriver ainsi à préserver et surtout à augmenter les parts de marchés actuelles ? Il faut bien voir en effet, comme on l'a noté, que ce n'est que lorsque « ces outils de production travailleront comme ils le doivent qu'ils généreront alors les capitaux indispensables à la poursuite du développement » ².

III – Les échanges intramaghrébins pourront-ils se développer dans le cadre même des structures de production existantes ? S'il n'y a pas de « plan-miracle », des préalables existent cependant pour assurer la mobilisation du potentiel commercial actuel. Ceci suppose qu'un certain nombre de mesures soient prises à cet égard, notamment en matière d'information commerciale, de financement du commerce, de réglementation commerciale sans oublier les transports et les communications.

1) L'information commerciale, tout d'abord, parce que l'on sait combien la disponibilité de l'information commerciale et sa diffusion auprès des opérateurs sont déterminantes. Par information commerciale, il faut entendre la réglementation du commerce extérieur et des douanes, mais aussi les opportunités d'affaires, les appels d'offres, les données de la production, des échanges et des prix, ainsi que toutes les informations relatives aux opérateurs économiques dans les différentes branches. Cette information doit être accessible, fiable, rapide et à large diffusion ; rien à voir donc avec les lenteurs et les retards qui sont souvent la norme ni avec le « secret » qui continue à entourer certaines données économiques. Il y a donc beaucoup à faire dans ce domaine de la part de tous les organismes concernés – chambres de commerce, centres de promotion des exportations, patronats, associations professionnelles.. A noter ici que la deuxième rencontre des banquiers maghrébins tenue à Casablanca, les 20-21 novembre 1989, a mis le doigt sur ces insuffisances en recommandant, entre autres, la mise sur pied d'un système d'information sur la réglementation du commerce extérieur, ainsi que sur les

1. Cf. Mustapha Sehimi, intervention au colloque de mars 1989 organisé à Paris par la Mission sur la Méditerranée, actes publiés : « Financement du Développement dans le Bassin Méditerranéen », éditions Echanges Méditerranée, Marseille, 1989, 176 pages.

2. Sur cette question, cf. Abdellatif Benachenou, in « Financement du Développement... », *op. cit.*, p. 91 et s.

principales données économiques des cinq pays maghrébins. Il n'est que temps en effet de concrétiser cette recommandation. Mais il serait utile aussi que les différents organismes maghrébins de promotion du commerce étudient d'ores et déjà les voies et les moyens de mise en place d'une banque de données maghrébine pour éviter le double emploi et assurer ainsi une exploitation optimale des systèmes à créer ou existants.

2) L'harmonisation de la réglementation commerciale et douanière

Il est bien évident que l'accroissement des échanges commerciaux intramaghrébins est conditionné par l'assouplissement de la réglementation commerciale et douanière : ce processus doit se faire dans le sens de la réduction progressive des barrières tarifaires et non tarifaires ; il doit avoir pour objectif final l'élimination des barrières physiques, fiscales, douanières entre les cinq pays maghrébins. L'heure n'est plus aux accords bilatéraux, comme par le passé mais à une démarche multilatérale commune. Les recommandations du Conseil de la Présidence de l'UMA de juillet 1990 sont encourageantes à cet égard : il reste à leur donner un contenu concret.

On doit signaler, par ailleurs, que les pays maghrébins – à l'exception de la Mauritanie – participent au Système Global de Préférences Commerciales (SGPC) : ils peuvent donc, dans ce cadre, échanger des concessions tarifaires ou non tarifaires pour un certain nombre de produits qui les intéressent. Cette approche ne peut d'ailleurs que compléter le projet de Système de Préférences Commerciales entre les Etats de l'Organisation de la Conférence Islamique (OCI) qui offre un autre cadre dans ce domaine.

3) Voies de communication et réseaux de transport

Le développement d'une infrastructure des transports adéquate constitue l'un des facteurs de la promotion du commerce et des échanges intramaghrébins. C'est dire que les transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes ne doivent guère constituer un obstacle dans ce domaine. Si l'infrastructure routière au Maghreb est à peu près relativement correcte de sorte que les transports routiers de marchandises ne rencontrent pas vraiment de problèmes dans la région, il n'en est pas de même pour les transports ferroviaires, la Mauritanie et la Libye n'étant pas en effet encore reliées aux réseaux des autres pays maghrébins – à n'en pas douter, il y a là un handicap au développement des échanges avec ces pays. Quant aux liaisons aériennes et maritimes, elles ne sont guère satisfaisantes malgré les progrès enregistrés depuis deux ans. C'est que leur justification ainsi que leur développement (fréquence, capacité) demeurent liés – et conditionnés – par la réalisation d'un niveau minimal de flux commerciaux et une expansion régulière et durable des échanges, ce qui n'est guère établi à l'heure actuelle.

IV – La mythologie des échanges commerciaux dans la promotion de l'intégration

Tout un discours – pas seulement officiel – entretient depuis des lustres l'idée que l'intégration économique maghrébine que les uns et les autres appellent de leurs vœux ne peut se faire que par la voie privilégiée du développement des échanges commerciaux. Il est vrai qu'en l'état actuel des circuits internes d'échanges intramaghrébins, beaucoup reste encore à faire pour arriver à un niveau significatif.

Quelques chiffres permettent de mesurer la nature et la portée de cet handicap. Pour 1988, observons que les échanges commerciaux intermaghrébins n'ont guère dépassé 2 % du commerce total des pays de la région. La valeur de ces échanges représente à l'exportation seulement 400 millions de dollars et 450 millions de dollars à l'importation. A noter d'ailleurs que l'essentiel des exportations sont le fait des trois pays du Maghreb central – Maroc, Algérie, Tunisie – lesquels réalisent respectivement 39 %, 29 % et 26 % du total. Mais il faut bien relever de nouveau que ces exportations ne représentent que des parts négligeables dans leur commerce extérieur, soit 4,4 %, 1,6 % et 4,6 %. Pour ce qui est des importations en provenance du Maghreb, près de 70 % d'entre elles concernent la Libye et la Tunisie ; mais rapportées à leurs importations totales, elles ne représentent respectivement que 3 et 4 %.

Parts des échanges inter Maghrébins dans le total du commerce (1988)

	EXPORTATIONS			IMPORTATIONS		
	Vers Maghreb (1)	Totales (2)	% (1/2)	Du Maghreb 1	Totales (1/2)	% (1/2)
Algérie.....	118	7 143	1,6	61,8	6 532	0,95
Libye	16,8	6 793	0,25	178,2	6 225	2,86
Maroc	158	3 623	4,4	56	4 766	1,2
Mauritanie.....	3,5	456	0,8	9,5	518	1,8
Tunisie.....	105,6	2 309	3,9	140,5	3 557	3,9
Total	402	20 324	1,98	446	21 598	2,06

(En millions de \$).

Les principaux produits exportés vers les autres pays du Maghreb sont constitués par la fonte, le fer et l'acier pour la Mauritanie, les huiles et combustibles minéraux pour la Libye et la Tunisie, enfin les équipements électriques pour le Maroc et la Tunisie. Quant aux importations en provenance des pays maghrébins,

elles couvrent pour l'essentiel des engrais, du sel, du soufre, de la chaux et des ciments, des produits agricoles et agro-alimentaires ainsi que des produits céramiques de Tunisie, des engins mécaniques du Maroc, des articles en plastique de Libye et de Tunisie, enfin des poissons, crustacés et mollusques de Mauritanie.

La modestie des flux commerciaux intermaghrébins témoigne de la coupure entre les différentes économies nationales. Mais cela veut-il dire pour autant que c'est le développement de ces échanges qui peut être la voie de l'intégration ? En d'autres termes, le projet maghrébin actuel privilégiant la voie du marché est-il l'option la plus favorable à cet égard ? On ne dira jamais assez combien le mimétisme CEE qui considère les étapes et les modalités de la construction européenne comme le « modèle » a d'influence sur la culture institutionnelle et économique des décideurs politiques maghrébins. En gros, il s'articule autour des étapes suivantes : zone de libre-échange, union douanière, marché commun¹. D'ailleurs, la dernière réunion du Conseil de la Présidence de l'UMA, tenue à Alger, les 22-23 juillet 1990, illustre parfaitement cette approche. Ainsi, elle a retenu le principe de la création d'un marché commun maghrébin avant la fin de cette décennie ; elle a, dans cette perspective, adopté la méthodologie suivante :

- création dans une première étape et dans les plus brefs délais d'une zone de libre-échange à travers, en particulier, une série d'accords commerciaux et tarifaires globaux pour l'ensemble des produits d'origine maghrébine ;

- constitution, dans une deuxième étape, soit avant 1995, d'une union douanière en prévision de l'édification du marché commun maghrébin avant l'an 2000.

En principe, il faut donc s'attendre dans les prochaines années à la levée des restrictions actuelles aux échanges commerciaux et aux mouvements des facteurs de production (capital et main-d'œuvre) ; de même, des mesures conséquentes doivent être prises en vue de l'harmonisation des politiques économiques, monétaires, fiscales... Le pari qui est fait ici c'est que la création d'une zone de libre-échange devrait normalement conduire à une réallocation optimisée des facteurs de production dans la région, laquelle ne peut qu'accroître l'efficacité des appareils de production et élargir les capacités du marché par le renforcement de la concurrence.

V – Hypothèses structurelles

Un tel « montage » a-t-il quelque pertinence ? Le débat est ouvert ces temps-ci et les jugements qu'il provoque sont pour le moins contrastés. Comme on l'a noté, « un tel schéma globaliste a peu de chances de se réaliser, en tout cas pas dans un avenir immédiat ni même prévisible.

1. Lire à ce sujet les toutes récentes observations de Abdelkader Sid Ahmed, « Une intégration par le développement », in Champs Economiques, *Le Monde*, 17 juillet 1990, p. 22.

De nombreux obstacles existent en effet, qui tiennent à la fois à la nature du modèle retenu et aux données structurelles des pays en développement, auxquelles la région maghrébine malheureusement participe »¹. De quoi s'agit-il précisément ? De ne pas surestimer la place et le rôle des échanges commerciaux dans le processus d'intégration économique. L'expérience de la CEE, tellement invoquée ici ou là, ne manque pas d'enseignements à cet égard : ainsi, elle montre qu'en 1958, les échanges intra-européens des six pays fondateurs représentaient à cette date plus de 25 % de leurs échanges totaux – pour les pays maghrébins, on a vu que ce chiffre n'était que... de 2 % ! Et l'on voit mal, en dépit de l'optimisme de commande et des professions de foi, quels produits pourraient nourrir l'intensification attendue des échanges intramaghrébins, sauf les hydrocarbures et certains produits agricoles alors que les cinq économies locales pâtissent cruellement du déficit alimentaire et céréalier. C'est pourquoi, il serait sans doute plus judicieux de ne pas vouloir harmoniser à tout prix mais de promouvoir des spécialisations industrielles.

D'une autre manière, l'interdépendance maghrébine peut se réaliser sur la base d'activités communes mais spécifiques dans des secteurs porteurs tant au plan technologique que scientifique. Il s'agit donc, de construire une « intégration par projet », complémentaire au développement de chacun des pays. Faute de quoi, les hypothèques structurelles actuelles – faiblesse des potentiels industriels grevés par la sous-production, protectionnisme des marchés extérieurs, pour ne citer que celles-ci – pèseront de tout leur poids à l'avenir

VI – Pas seulement au Maghreb, la politique de substitution d'importations recule donc : elle cède la priorité à la liberté des changes et du commerce extérieur. Mais tout le problème est de savoir comment passer du stade où les progrès sont fondés sur le secteur exportateur et une main-d'œuvre à bon marché à ce que l'on appellera celui du « fordisme » ; autement dit : un système où la capacité interne de consommation s'étend – par conversion des hausses de productivité en améliorations salariales – et permet alors de centrer le développement sur un marché intérieur dynamique. Il faut bien relever, ici, qu'aucune réponse opératoire n'a pu vraiment être trouvée sauf à Taïwan et en Corée du Sud.

Notons aussi que ce nouveau cours n'a pas manqué d'avoir des incidences sur la structuration des forces sociopolitiques dans les pays considérés et qu'il a servi à élargir aussi les bases de légitimation des régimes en place. Ainsi, les élites dites libérales – qu'elles relèvent de l'appareil d'Etat, des entreprises semi-publiques ou privées – ont tiré d'importants profits de cette orientation, soit dans le cadre d'alliances dans les « joints ventures » avec le capital étranger, soit encore par des détournements de crédits extérieurs, le tout dans un système laxiste, il

1. Abdelkader Sid Ahmed, art. cit.

faut bien le dire, de recours à l'emprunt étranger. La responsabilité du FMI dans cette politique n'est plus à démontrer : le fonds a en effet prêté facilement : les retraits qui y ont été effectués n'étaient assortis que d'une faible conditionnalité. Le FMI a ainsi soutenu les politiques d'extraversion en finançant les déficits : il s'agissait d'empêcher « toute politique déflationniste de la demande, toute restriction aux importations et une course générale à la dépréciation du taux de change qui nuiraient à l'activité et au commerce mondiaux. »

Mais les déséquilibres extérieurs croissent rapidement et conduisent à recourir davantage aux emprunts. Le fardeau de la dette prend un poids insupportable : il est aussi – mais pas seulement – la contrepartie inévitable d'une politique d'exportations exigeant de lourds investissements. Au départ, la mission attribuée au FMI consistait à stabiliser les paiements extérieurs de pays comme le Maroc et la Tunisie. L'objectif fixé était de limiter la demande intérieure du pays afin d'empêcher des importations massives. La panoplie des mesures prises – ou recommandées – est connue : « gel » des salaires, diminution du déficit budgétaire de l'Etat, suppression des subventions aux produits de base... Mais ces mesures se sont révélées insuffisantes pour contribuer à réformer les structures économiques ; des conditions plus strictes se sont donc révélées nécessaires qui allaient être baptisées « politiques d'ajustement structurel ». Schématiquement, il s'agit notamment de :

- la libération progressive des prix, lesquels doivent refléter les coûts de production ;
- la contraction des salaires afin de ne pas grever les charges pesant sur les entreprises ;
- la libération des taux d'intérêt afin d'encourager l'épargne locale et la diminution de l'endettement extérieur ;
- la libération des importations pour améliorer la compétitivité des entreprises nationales et décourager celles qui n'étaient viables que dans le cadre d'un marché protégé ;
- la levée du contrôle des changes afin que la monnaie ne soit plus réévaluée et que les exportations connaissent une reprise ;
- enfin, l'assouplissement des codes d'investissements étrangers et de la réglementation sur les transferts de profit.

VII – Au seuil du troisième millénaire et alors que les pays du Maghreb se trouvent confrontés à une grave crise économique et sociale, y-a-t-il encore lieu de faire référence à tel ou tel modèle ? En tout cas, la thèse de plus en plus dominante est qu'il faut plutôt parler de « fin des modèles ». De l'échec des modèles de développement suivis jusqu'alors, deux leçons au moins doivent être tirées. L'une c'est qu'il ne faut plus confondre la croissance de la production et l'amélioration du bien-être de la population. Quant à la seconde leçon, elle a trait au fait

qu'il est désormais établi – tant par l'exemple algérien que par les pays d'Europe de l'Est – qu'il ne peut vraiment y avoir de développement économique de façon autoritaire, par le « haut », mais qu'il n'a quelque chance que s'il repose sur une large décentralisation des initiatives.

Il a été largement prouvé aujourd'hui en Algérie – mais aussi au Brésil par exemple – qu'une forte accumulation ne garantit ni le travail pour tous ni même la couverture des besoins les plus essentiels des populations ; bien plus, elle fabrique de l'inégalité et de l'exclusion notamment par suite des progrès de la scolarisation et de l'inadéquation du système de formation du marché de l'emploi. Malgré la forte croissance, le développement accentue aussi les inégalités de revenus. La thèse d'un certain nombre d'économistes qui voulait qu'une croissance élevée nécessite une épargne forcée que seul un pouvoir autoritaire peut faire prévaloir a été démentie par les faits.

Pour tenir compte de ces leçons, que faire ? A la recherche du taux de croissance le plus élevé, il faut substituer la satisfaction pour le plus grand nombre des besoins essentiels (emploi, logement...). D'immenses potentialités existent chez les populations pour ce qui est des initiatives et de l'esprit d'entreprise. Encore faut-il que ces potentialités ne soient pas contrées par les carcans de l'administration. Une réelle décentralisation des décisions doit être opérée. C'est la seule façon de débloquent les initiatives et le travail productif. Le développement socio-économique des années à venir est à ce prix-là.

**DYNAMIQUE DES ECONOMIES MAGHREBINES
ET PROBLEMATIQUE D'UNE COOPERATION NORD-SUD
EN MEDITERRANEE**

Abdelfettah GHORBEL
Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
Université de Sfax - Tunisie

Les économies du Maghreb ont suivi au lendemain de leur indépendance des modèles de développement différents, axés pour les uns sur le marché et pour les autres sur le plan, même si des points communs les réunissent. Ces modèles ont vite montré leurs insuffisances, notamment dès l'apparition des contre-chocs pétroliers des années quatre-vingt.

Un diagnostic rapide de l'économie du développement du Maghreb révèle des défis importants et explique pourquoi les économies maghrébines restent tributaires de la conjoncture européenne et internationale : (1) défi démographique avec un taux de croissance moyen de 2,5 % l'an ; (2) défi de l'emploi avec un taux de chômage qui dépasse les 15 % ; (3) défi alimentaire avec un taux d'auto-suffisance inférieur à 50 % ; (4) défi de l'insuffisance des infrastructures économiques et sociales ; (5) défi de l'endettement aggravé par la baisse des recettes pétrolières et l'accroissement du service de la dette ; (6) défi de la faiblesse des potentiels locaux de recherche scientifique et technique ; (7) défi de l'insuffisance des libertés et de la démocratie.

C'est pour parer à ces défis que les pays du Maghreb ont décidé d'unir leurs efforts face à des ensembles qui se structurent dans le monde et notamment à l'Europe 93. Ils sont censés d'abord coordonner leurs politiques économiques et devenir ensuite un ensemble attrayant dans l'espace méditerranéen. L'Europe de son côté est appelée à percevoir un Maghreb uni et non divisé et à éviter les risques d'éviction face à la dynamique du marché unique et à l'ouverture vers l'Est. La Méditerranée reste un ensemble de valeurs, une image concrète qui peut être intégrée à d'autres ensembles mondiaux. Alors sommes-nous fondé à penser que la stabilité du Maghreb et son union est une condition pour celle de la Méditerranée ?

I – L'échec des modèles d'industrialisation au Maghreb

L'industrialisation est le thème d'une littérature abondante. Conçue comme phénomène décisif dans le processus du développement, elle reste toujours le centre de préoccupation des économistes et des experts. Mieux encore, l'industrialisation et le développement sont souvent utilisés comme synonymes. Cette assimilation est certes abusive, mais elle comporte une large part de réalité.

Les séquences d'industrialisation reposaient principalement sur deux types de modèles que l'on rencontre dans les trois pays du Maghreb. Le premier, ayant trait à l'industrialisation par substitution aux importations, part soit de l'aval du processus de production (cas du Maroc et de la Tunisie), soit de l'amont (cas de l'Algérie). Le second met l'accent sur la promotion des exportations de produits manufacturés (cas du Maroc et de la Tunisie) pour lesquels les pays concernés sont censés avoir des avantages comparatifs. Mais l'expérience des économies maghrébines a fait ressortir que les effets d'entraînement sont demeurés très limités aussi bien en amont qu'en aval du processus de production et ce pour des rai-

sons tenant à une déficience de la demande globale, à des distorsions créées par la protection douanière et à des pertes importantes du revenu national.

En effet, l'Algérie a opté, dès son indépendance, pour une stratégie de développement privilégiant l'industrialisation au détriment de l'agriculture et évoluant dans un cadre planifié avec un contrôle rigoureux des investissements focalisés sur le secteur pétrolier et gazier et sur des industries « capital intensive » des importations et des prix. Ce choix d'industrialisation qui devrait être conçu et développé « en profondeur » était plus un rêve de mythomanes qu'une nécessité (M. Ourabah, 1982). Le schéma de construction d'une économie moderne était possible durant la période des deux chocs pétroliers avec des taux de croissance soutenus, en moyenne de 7 % et avec une situation extérieure très favorable. A partir du milieu des années quatre-vingt, les comptes extérieurs se sont toutefois dégradés avec l'effondrement des cours du pétrole.

Pour le Maroc, les traits majeurs caractéristiques de l'évolution de son économie durant les décennies 70 et 80 étaient la surchauffe, la stagnation et la crise avec un modèle « volontariste » de croissance maximale mais qui n'a visé que l'amélioration des structures existantes (H. Elmalki, 1989). Comme en Algérie, cette croissance a été conduite par le secteur public avec un taux moyen de 7,5 % l'an, même si l'allure du PIB restait fluctuante, montrant ainsi que l'aléa conjoncturel constitue l'élément déterminant du rythme de croissance. Celle-ci s'est de plus accompagnée d'une politique financière expansionniste. Un tel schéma a entraîné des déséquilibres de l'économie marocaine : importance des phosphates, principale source d'exportation dont les prix ont chuté de 30 % en 1975, absence de ressources énergétiques dont les achats ont représenté plus de 25 % des importations totales, difficultés de l'agriculture dues à la faible taille de la plupart des exploitations, à l'insuffisance des investissements et de la production locale des biens de première nécessité, à la concurrence de l'Europe du Sud et à d'autres facteurs exogènes tels que la sécheresse.

Quant à la Tunisie, elle a réalisé jusqu'au début des années quatre-vingt un taux de croissance moyen de 7 %, accompagné toutefois d'un déficit commercial structurel, lequel était compensé par les recettes touristiques principalement. Les signes de la crise ont été perceptibles sur la période du VI^e plan 1982-1986. L'année 1986 a caractérisé les grandes difficultés de l'économie tunisienne dues à des facteurs endogènes et exogènes : chute des prix du pétrole, faiblesse des recettes touristiques, diminution des transferts des travailleurs tunisiens à l'étranger, instabilité des recettes d'exportation des phosphates, sécheresse, toutes ayant conduit à des déficits budgétaires et de la balance courante (A. Ghorbel, 1988).

Face à ces déboires, la Tunisie et le Maroc ont renforcé la création des zones franches d'exportation en accordant le statut d'entreprises franches à des industries exportatrices. L'objectif étant de promouvoir les activités manufacturières orientées vers les marchés extérieurs et de réunir les conditions de départ pour une industrialisation moderne et viable. Cette politique d'ouverture de plus en plus large de ces pays au marché européen s'est concrètement manifestée par le

développement des activités de sous-traitance internationale, à côté de celles de montage et d'assemblage sur exportations temporaires.

Il n'en demeure pas moins que l'intérêt pour ces zones franches industrielles d'exportation a relativement diminué et ce pour des raisons tenant à l'impact de la crise mondiale, aux mutations technologiques et à l'évolution des stratégies d'investissements puisque de nouvelles formes d'investissement sont venues jouer un rôle croissant dans le contexte intra-méditerranéen (A. Ghorbel, 1982).

II – Le défi démographique et le syndrome de l'emploi au Maghreb

La relation entre la démographie et le développement économique occupe depuis toujours une place de choix dans les travaux théoriques et factuels des spécialistes. Si pour certains, la croissance démographique est un facteur de développement, pour d'autres une « explosion » démographique entraînerait des conséquences incontrôlables sur l'emploi, l'éducation, la santé...

Selon certaines idées avancées, le sud de la Méditerranée reproche avec insistance au nord de vouloir contrôler sa démographie dans le but de le maintenir dans une position de faiblesse et de subordination ; le Nord étant accusé d'« impérialisme démographique ».

Indépendamment de la pertinence ou non de ces analyses, la croissance démographique dans le Nord de la Méditerranée se ralentit compte tenu de trois évolutions : fléchissement de la fécondité, recul plus lent de la mortalité et réduction du flux d'immigration. Face au déclin démographique du nord, le Sud comptera toujours davantage par l'effet du nombre. L'écart entre les évolutions démographiques des deux rives de la Méditerranée est très fort : la croissance annuelle de la population est actuellement de 2,5 % en moyenne par an au Maghreb et de 0,2 % en Europe. En 2025, la population du Maghreb serait de 100 millions d'habitants contre un total de 55 millions actuellement.

Conséquence directe de cette pression démographique, la population active du Maghreb va doubler dans les vingt prochaines années. Elle va augmenter jusqu'à un rythme annuel moyen de 3 %. Sous l'effet du resserrement des contraintes financières, le rythme de progression de l'emploi au Maghreb s'est sensiblement ralenti depuis le début des années quatre-vingt. Cela se traduirait par l'extension du chômage, d'autant plus qu'un certain nombre de secteurs ne pourront plus absorber la population active comme ce fut le cas dans le passé (A. Chevalier – V. Kessler, 1989). Le sous-emploi de la population active reste le casse-tête des pouvoirs publics : en 1988, le taux de chômage était de 23 % en Algérie, de 15 % au Maroc et en Tunisie. Cette situation est d'autant plus inquiétante que la population active progresse à un taux annuel supérieur à celui de la population totale maghrébine (entrée des jeunes et des femmes sur le marché du travail). Pour les dix prochaines années le Maghreb est appelé, selon certaines projections du BIT, à créer 6 millions d'emplois.

De plus, le problème de la poussée démographique est lié à celui de sa répartition dans l'espace. Dans les pays du Maghreb, elle provoque un flux d'exode vers les villes, car rien n'empêche les migrations internes. Il ressort de l'expérience vécue de ces pays que la transformation sociale (urbanisation accélérée, prolétarianisation) a pris le pas sur les capacités du système économique à créer les emplois nécessaires dans les espaces adéquats. L'urbanisation s'est traduite au Maroc par une bidonvilisation. On estime qu'une croissance démographique de 2 % l'an entraîne une croissance urbaine de 4 % et une croissance des bidonvilles de 8 % (HR D'Orfeuill, 1987). Des décalages entre les orientations de politique économique et les mesures d'accompagnement (le biais social et politique des centres urbains) ont eu pour conséquence une plus grande mobilité de la population maghrébine au risque d'aboutir à une déstructuration de l'économie rurale, du secteur agricole (A. Ghorbel, 1990).

III – Le poids exorbitant de la contrainte extérieure au Maghreb

Le développement au Maghreb implique la mise en demeure de programmes d'investissement, lesquels se heurtent à l'apparition ou l'évolution d'une insuffisance de la mobilisation des ressources internes, notamment l'épargne nationale. D'un certain point de vue, il semble que l'une des explications possibles de cette insuffisance réside dans la « répression financière » qui se traduit par des distorsions dans le fonctionnement des forces du marché. La principale forme de répression reste la pratique de taux d'intérêt faibles, voir même négatifs en termes réels. En Tunisie, ces taux ventilés sur vingt ans (1966-1986) sont majoritairement négatifs ; dans les rares cas où il sont positifs, ces taux ne dépassent pas 2,5 % (A. Ghorbel, 1989).

C'est en quelque sorte cette difficulté pour les pays de Maghreb de mobiliser leurs ressources internes qui explique leur recours massif au financement extérieur. Ils se sont pris, notamment à partir du début des années quatre-vingt, dans la spirale de l'endettement. Malgré la variabilité des taux d'endettement et des ratios de la dette contractée par les pays du Maghreb (en 1988, les taux d'endettement étaient de 41 % en Algérie, 108 % au Maroc et 66 % en Tunisie pour une dette globale de 45 milliards de \$ US) les causes demeurent pratiquement les mêmes.

Il peut s'agir d'abord d'une demande élevée de crédits extérieurs devant en principe profiter à l'investissement mais qui en réalité était détournée en partie à la consommation (40 % en moyenne). Ensuite, c'est la croissance de ces pays qui n'a pas pu générer de ressources suffisantes en devises, à cause d'une faible rentabilité du capital entre autres, susceptibles d'honorer les échéances de remboursement.

Ajouter à ces causes des facteurs externes défavorables tels que la récession mondiale, le néo-protectionnisme du Nord affectant les exportations du Maghreb, la dégradation des termes de l'échange et la hausse des taux d'intérêt (E. Larbi et autres, 1987).

Sous l'effet d'évènements défavorables à partir de la deuxième moitié des années quatre-vingt, les déséquilibres des paiements extérieurs se sont davantage amplifiés par le recours des pays du Maghreb au marché financier international (prêts d'origine privée) pour le remboursement de la dette extérieure.

Pour endiguer ces déséquilibres, des programmes d'ajustement ont été mis en place, notamment au Maroc et en Tunisie. Ces programmes s'insèrent dans une vision de court terme pour assurer avec le minimum de distorsions la régulation des économies maghrébines. On assiste principalement à une libéralisation limitée des taux d'intérêts, à celle du commerce extérieur et à un réajustement des taux de change pour favoriser les exportations en quête de meilleures conditions de compétitivité. Mais si le succès d'une variation des taux de change est relativement garanti à court terme, il n'en demeure pas moins vrai qu'à long terme, ce succès peut s'estomper. La question est de savoir si les programmes d'ajustement ne ralentissent la croissance et ne constituent pas ainsi un réel obstacle à la dynamique du développement.

D'une certaine manière, ces ajustements en raison de leurs coûts sociaux élevés, se sont traduits par des blocages de salaires, des réductions dramatiques de pouvoir d'achat dues à la persistance d'une hausse des prix à la consommation (10 % et 8 % respectivement en Algérie et en Tunisie en 1988), et d'explosions sociales graves comme les émeutes d'Octobre 1988 en Algérie. Cette austérité a entraîné une baisse du niveau de vie (diminution de la consommation par tête de 15 % en Algérie) et l'investissement (chute de 10 % en 1987 en Tunisie) ; le Maroc ayant rééchelonné sa dette depuis le début des années quatre-vingt.

L'avenir des pays du Maghreb reste donc tributaire de leurs relations privilégiées avec l'Europe méditerranéenne qui absorbe le gros de leurs exportations respectives (environ 50 %) et dont l'amélioration est vitale pour faire face au service de la dette maghrébine qui ne va qu'aller croissant. On ne peut desserrer ces contraintes extérieures sur une base nationale. La coordination maghrébine des politiques économiques s'impose mais non sans la Méditerranée.

IV – Pour que le Maghreb soit un partenaire crédible en Méditerranée : nécessité d'une coordination maghrébine des politiques économiques

Il est évident que les analyses sur la dynamique des économies maghrébines que nous venons d'évoquer se situent à des niveaux théoriques différents et ont comme commun dénominateur de mettre l'accent sur les manifestations apparentes de l'échec du développement et des faits marquants sur la place qu'occupe le Maghreb dans l'espace méditerranéen. Il est vrai qu'on ne peut résoudre le problème des relations économiques intra-méditerranéennes tout en les supprimant. C'est au moment où l'environnement méditerranéen est devenu défavorable que les faiblesses des politiques économiques nationales sont devenues plus manifestes. On a l'impression que s'opposent encore deux conceptions antinomiques, voulues ou non, celle de l'Etat et celle des marchés.

S'agissant des obstacles au développement en Méditerranée occidentale (A. Ghorbel, 1989), c'est sur la politique économique des Etats maghrébins que se focalise l'échec, en laissant sous-entendre qu'ils sont responsables des difficultés économiques pour ne pas avoir su les résoudre. Mais il sera toujours possible aux responsables politiques de justifier par des causes internes et surtout externes la non réalisation des objectifs recherchés. Telle expérience ayant échoué, il suffira de tenter une autre politique qui pourra être à son tour infléchie au gré des circonstances. Cette vision du développement en terme d'essais et d'erreurs occulte les véritables enjeux.

Alors, une interdépendance croissante des économies maghrébines s'avère nécessaire, mais elle pose avec acuité le problème de la coordination de leurs politiques économiques. Si les avantages de la coordination sont indéniables, la question qui se pose est de savoir pourquoi les politiques économiques et sociales ne sont-elles pas coordonnées dans les faits ? Des facteurs non économiques entravent cette coordination et créent des éléments d'instabilité au Maghreb : précarité des systèmes politico-économiques, concentration de pouvoirs autoritaires, rupture entre l'Etat et la société, existence de deux types de société avec deux vitesses et deux cultures, regain du phénomène religieux, conflits frontaliers. De plus, le Maghreb est soumis depuis le début des années quatre-vingt à des chocs exogènes tels que l'instabilité des recettes d'exportation, la montée du protectionnisme et l'envolée des taux d'intérêt.

Ainsi, cette coordination est d'autant plus nécessaire que les économies maghrébines se caractérisent, comme nous l'avons précisé, par de nombreuses distorsions qui entravent le fonctionnement des marchés de sorte qu'il est difficile pour chaque économie de s'ajuster instantanément à tout choc. Une première étape dans la coordination serait d'harmoniser, c'est-à-dire de réduire les marges de décisions discrétionnaires et à réaliser une plus grande uniformité de la structure économique. Les économies du Maghreb, étant astreintes aux mêmes conditions, il serait souhaitable que le choix des valeurs cibles se fasse de manière cohérente (H. Fehri – A. Ghorbel, 1989).

De nouveaux éléments intégrateurs avec la naissance de l'Union du Maghreb Arabe (UMA) en février 1989 caractérisent le type d'organisation choisie par les relations intermaghrébines et euro-maghrébines, même si son actif paraît actuellement très modeste, et mettent en évidence plusieurs options d'intégration même si les formules retenues dans la pratique restent la zone de libre échange, l'union douanière et le marché commun.

1) Le Maghreb par le libre échange où les droits de douane et les restrictions quantitatives sur les échanges seront supprimés ; ce qui favoriserait le commerce intermaghrébin qui ne présente actuellement que 1,5 % des échanges extérieurs de la région. Toutefois, cette option qui est en général la première étape de l'intégration, aura un faible impact vis-à-vis de l'Europe puisque chaque pays maghrébin a la possibilité de traiter librement et de façon bilatérale avec le partenaire européen.

2) *Le Maghreb par la « rampance »* où des dynamiques et des logiques socio-économiques commencent à contourner les frontières et à intégrer l'espace maghrébin à travers la contrebande des marchandises et l'homogénéisation des conduites culturelles. Ces dynamiques, bien qu'elles soient informelles, caractérisent une identité culturelle qui se produit par « le bas » d'une manière diffuse et collective, et permettent à des milliers de communautés de survivre en s'engageant dans l'aventure de la sphère privée sous l'appui de l'Etat ou des élites du Maghreb (M. Bouchara, 1990). Cette option favoriserait un processus d'intégration rampante du Maghreb en contournant la myopie des bureaucraties nationales par la création spontanée de marchés clandestins illégaux et non autorisés.

3) *Le Maghreb des économies contractuelles* où l'action menée repose sur l'établissement d'accords sectoriels indépendamment ou avec l'institution du libre échange. Mais cette option, si elle présente l'avantage de la spécialisation de chaque pays maghrébin, ne permet pas à l'ensemble d'avoir une solidarité irréversible lors des négociations avec l'Europe.

4) *Le Maghreb par l'intégration économique organisée* où le principe fondamental consiste à ne pas partir du libre échange pour aboutir à l'intégration économique, mais dans la création d'un marché unique permettant la libre circulation des personnes, des marchandises et des capitaux sans la moindre entrave matérielle ou financière. Il s'agit ainsi de construire progressivement le marché commun puis l'union économique maghrébine par la mise en œuvre d'une union monétaire avec monnaie unique et banque centrale unifiée. C'est vers cette option que le Maghreb est appelé à s'acheminer même si on a relativement raison de relever le caractère inapproprié du modèle d'intégration classique : le Maghreb ne saurait reproduire *in extenso* le modèle d'intégration de type européen avec les séquences qui le caractérisent puisque son économie reste encore sous-développée (A. Sid Ahmed, 1990).

V – Au delà de « la théorie du quatre pour cent » : vers un espace méditerranéen de solidarité et de co-prospérité euro-maghrébines

Dans les relations économiques intra-méditerranéennes, le cadre de référence semble reposer implicitement sur l'idée que l'économie européenne fonctionne de manière relativement efficace. Le Maghreb ne représente peut-être pas pour le Nord de la Méditerranée une partie suffisamment importante pour qu'il puisse tenir un rang dans l'organisation de l'espace méditerranéen. En appréhendant la réalité de la Méditerranée dans les années de l'après choc pétrolier, on constate que les pays méditerranéens se situent dans un « système national mondial hiérarchisé » : chaque pays a une importance stratégique dans un espace où se rencontrent les intérêts des uns et des autres, l'ensemble étant hétérogène, différen-

cié, divisé et déchiré ; le seul caractère les réunissant c'est d'être des pays riverains (M. Beaud, 1983).

Mais ce condensé symbolique de la hiérarchie, polarisé au niveau de l'espace « Europe-Maghreb » n'a pas empêché de voir des relations commerciales développées même si le Maghreb, vu de Bruxelles, ne représente actuellement que 4 % du commerce extérieur de la CEE et 2 % de l'Europe Occidentale et dont les deux tiers concernent l'Espagne, la France et l'Italie. Une première constatation statistique permet de conclure que le Maghreb ne peut être pour l'Europe méditerranéenne une priorité : c'est une quantité négligeable sauf pour l'énergie, un ensemble encore compartimenté et une virtualité. Ce faisant, la Méditerranée risque d'être pour l'Europe un terrain non privilégié par rapport aux grandes mutations en Europe de l'Est. Nous pensons à contrario que l'avenir de l'espace méditerranéen est tributaire aussi bien des composantes économiques que politiques et géo-stratégiques.

Les échanges de l'Europe avec le Maghreb sont traditionnellement excédentaires (3 milliards de \$ US en 1975 et 1986) même si leur structure a connu tantôt une certaine stabilité et tantôt a été assujettie à des fluctuations. Globalement, les importations maghrébines en provenance de l'Europe des douze ont crû en termes réels de plus de 7 % en moyenne par an depuis le premier choc pétrolier. Quant aux exportations vers l'Europe, elles sont représentées en moyenne à plus de 70 % par les hydrocarbures ou les phosphates. Cette réalité prouve qu'il existe une vulnérabilité réciproque et condamne les deux ensembles au niveau méditerranéen à une marche solidaire vers un avenir commun.

De nouvelles perspectives devront s'ouvrir devant la coopération euro-maghrébine et toucher les aspects industriel, commercial et financier. Certes, l'Europe avait permis à l'industrie maghrébine de se constituer par la mise en œuvre d'une industrie de montage et de sous-traitance internationale, essentiellement dans le textile et le cuir. D'autres activités comme la chimie, l'agro-alimentaire et l'électronique peuvent être développées avec l'Espagne, l'Italie et le Portugal ; mais il faut instituer un système de préférence pour la zone méditerranéenne par rapport à la zone du Sud-Est-Asiatique et limiter ainsi l'élan de protectionnisme : l'Europe vend nettement plus de produits agricoles et industriels au Maghreb qu'elle n'en achète (7 fois plus pour ceux de l'industrie).

Sur le plan du financement européen, la forme privilégiée était toujours l'apport de capitaux avec dette, l'investissement direct demeurant de faible importance (A. Ghorbel, 1990). Le Maghreb est appelé désormais à devenir un ensemble attractif pour les investisseurs européens qui trouveront des entrepreneurs et des managers maghrébins expérimentés, et ce en supprimant les obstacles d'ordre juridique et financier et en assouplissant notamment la réglementation de change.

Une telle amélioration de la conception des relations intra-méditerranéennes tendra à la promotion d'une union économique maghrébine d'ici vingt à trente ans ayant des liens privilégiés et étroits avec l'Europe, et favorisant la convergence des aspirations des peuples maghrébins et des intérêts stratégiques de l'Europe ;

autrement des relations conflictuelles pèseront certainement sur l'avenir de cet espace. Si le Maghreb ne bénéficie pas d'une solidarité efficace de l'Europe et s'il reste perçu comme un partenaire soumis, dominé, désuni et jouant ainsi le rôle d'un simple ajustement aux mutations et évolutions de l'Europe. C'est là une vision de court terme car l'expérience historique a démenti ce genre de réflexe malthusien et démontré l'interpénétration des intérêts. L'espace méditerranéen, offrant le maximum d'avantages réciproques sur les plans économique, politique et culturel, conduira à la recherche d'une solidarité préférentielle dans le cadre d'un modèle d'accord régional de développement sur moyenne et longue période et permettra d'évoluer d'un scénario basé sur les changements opérés dans le Sud de la Méditerranée à un scénario de non confrontation (A. Ghorbel, 1982).

En élargissant l'espace démocratique au Maghreb et en favorisant un développement harmonieux susceptible d'écarter les spectres de l'anarchie et de la subversion, l'Europe méditerranéenne contribuera à la stabilité, à la sécurité, au progrès et à la paix dans la région : l'existence d'un ensemble méditerranéen de coopération, articulé à la CEE évitera au Maghreb d'être marginalisé dans une Europe rééquilibrée à l'Est (H. Régnault, 1990).

Vers la fin du siècle, il faut envisager que l'Europe sera dans ses politiques économiques et sociales profondément changée. Tout le monde ayant pris conscience de l'unité, nous irons vraisemblablement vers des fusions transnationales jamais vues. C'est ce qui nous incite à rechercher des tentatives de raisonnement sur une théorie des négociations susceptible d'aboutir à une meilleure intelligence des réalités intra-méditerranéennes.

BIBLIOGRAPHIE

- BEAUD M., « *Les pays méditerranéens dans le système national-mondial hiérarchisé* », Revue Tiers-Monde, t. XXIV, n° 96, octobre-décembre 1983.
- BOUCHARA M., « *Le Maghreb par la rampance ou ressources sociétales et immatérielles qui ignorent les obstacles au libre échange au Maghreb* », colloque maghrébin, Casablanca, mai 1990.
- CHEVALIER A. – KESSLER V., « *Economies en développement et défis démographiques : Algérie, Egypte, Maroc, Tunisie* », la Documentation Française, Notes et Etudes Documentaires, n° 4878, Paris 1989.
- D'ORFEUIL H.-R., « *Le Tiers-Monde* », Ed. La Découverte, Paris 1987.
- ELMALKI H., « *Trente ans d'économie marocaine : 1960-1990* », Ed. CNRS, Paris 1989.
- FEHRI H. - GHORBEL A., « *Les obstacles à la coordination des politiques économiques pour les pays du Maghreb : quelques réflexions à partir de la théorie des jeux* », Marrakech, juillet 1989.
- GHORBEL A., « *Les nouvelles formes d'investissement international : le cas de la Tunisie* », Centre de développement, OCDE, Paris, juin 1982.
- GHORBEL A., « *Les relations commerciales euro-arabes : éléments d'analyses factuelle et prospective des échanges intra-méditerranéens* », CERMAC, Université Catholique de Louvain, décembre 1982.
- GHORBEL A., « *La economia tunecina : crisis y ajuste* », ICE, Madrid, décembre 1988.
- GHORBEL A., « *Les obstacles au développement en Méditerranée Occidentale : essai d'analyse globale* », III^e rencontre Hispano-Maghrébine, Gredos, janvier 1989.
- GHORBEL A., « *L'insuffisance de l'épargne mobilisée et le financement extérieur dans les pays en développement : théorie et réalité en Tunisie* », CERMAC, Université Catholique de Louvain, cahier 69, 1989.
- GHORBEL A., « *La Méditerranée Occidentale face au défi de la démographie et de l'emploi : l'exemple du cas tunisien* », IV^e rencontre Hispano-Maghrébine, Grenade, février 1990.
- GHORBEL A., « *Les investissements étrangers en Tunisie : essai d'analyse factuelle* », colloque l'Europe 1993 et le Maghreb, Université de Louvain, juin 1990.
- LARBI E. – SAFRA M. – SOUISSI M., « *Endettement extérieur et croissance dans les pays du Maghreb* », Finances et Développement au Maghreb, n° 1, janvier 1987.

OURABAH M., « *Les transformations économiques de l'Algérie* », Ed. Publisud, 1982.

REGNAULT H., « *L'Europe, avenir du Maghreb* » Le Monde, février 1990.

SID AHMED A., « *Maghreb, quelle intégration ?* », colloque Maghrébin, Casablanca, mai 1990.

**DIALECTIQUE RESPONSABILITE
DE L'ETAT/PRIVATISATION**

Nourredine ABDI
CNRS – IRESKO

Présenté en ces termes, ce qui implique l'existence ou du moins la nécessaire quête d'un équilibre optimum entre responsabilité de l'Etat et privatisation, une telle proposition peut facilement donner lieu à un développement et des conclusions à caractère technocratique. D'où l'intérêt d'un recul qu'offre l'approche diachronique, d'autant que, nous situant plus au sud qu'au nord de la Méditerranée, l'on évoquera le cas d'une société marquée par la discontinuité, celle des crises et des ruptures passées et présentes, ce qui contribuera à relativiser les conceptions qu'implique notre sujet.

L'aspect dialectique pourrait être ainsi rendu de façon non pas théorique, mais par l'objectivation du mouvement sociétal que constitue la succession depuis un siècle dans des pays dépendants, de dominances de différents systèmes socio-économiques capitaliste, étatiste¹ et pétrolier, etc., davantage projeté de l'extérieur à partir d'un monde plus ou moins industrialisé mais considéré comme au fait de la puissance si ce n'est aussi de la modernité. L'engagement dans ces différentes voies intervenant compte tenu du caractère rénovateur que présentèrent successivement chacune d'entre elles.

Globalement l'on peut dire que, jusqu'à ces dernières décennies, au Maghreb comme dans le Monde Arabe, la responsabilité de l'Etat a toujours tendu à se développer, alors que la dimension du domaine qui lui échappe s'est restreinte ou a tout du moins fluctué. A la différence de l'Etat précolonial dépendant de l'économie de traite et dont le rôle fut essentiellement fiscal, l'administration coloniale soumise à partir de la fin du siècle dernier à la dominance du système capitaliste intervient davantage sur le plan foncier et financier. Cet interventionnisme de l'Etat qui n'est plus simplement administratif acquiert une dimension particulière avec le système étatiste et industrialiste du Maghreb indépendant. Quant au mouvement de libéralisation actuel, il peut avoir atteint ses limites, en étant confisqué en Algérie voire en Tunisie et au Maroc, par le théocratisme islamiste.

Rendant compte ainsi de la dialectique responsabilité d'Etat/privatisation, la dynamique heuristique résulterait de notre interrogation suivante : lequel de la structure sociale locale ou du modèle dominant au niveau des pays avancés a le

1. L'on peut parler de système étatiste d'une manière générale lorsque la responsabilité de l'Etat mais aussi le secteur dit d'Etat prédominent, à l'inverse de la situation qui caractérise le capitalisme classique. L'expression système étatiste présente un certain degré de neutralité par rapport à celle de capitalisme d'Etat plus courante, faisant dériver l'étatisme du capitalisme, comme lorsqu'elle est appliquée à l'Egypte de Mohamed Ali du début du XIX^e siècle ou celle de mode de production étatique (MPE) proposée par Henri Lefèbre (1977), y compris pour des pays qui ne sont pas de type asiatique, tels ceux de l'Europe du centre ouest (Tchécoslovaquie, Hongrie, Pologne...) et dont l'évolution actuelle révèle la véritable formation économique et sociale. Enfin notre préférence pour le qualificatif étatiste est due au fait qu'il renvoie au terme étatisme, lequel désigne « l'extension du rôle des attributions de l'Etat à toute la vie économique et sociale » (Petit Robert, 1978), alors que parler de système étatique c'est désigner le seul appareil d'Etat.

Il nous semble que le terme étatisation exprime bien l'ensemble du processus, quelle que soit la coloration qui lui est donnée. Il permet de saisir à la fois l'essor du secteur d'Etat et la mutation de la fonction, voire de la nature de l'Etat lui-même.

plus pesé dans l'adoption et l'adaptation de tel ou tel système par la société arabe et maghrébine en particulier ?

Si l'on peut soutenir que c'est en Occident originellement, une Europe issue de la féodalité, que la responsabilité d'Etat rencontre le terrain le moins favorable et dans une société dite de type asiatique que le secteur privé demeure exsangue, sans doute pourrait-on aussi procéder à de telles déductions en ce qui concerne telle ou telle société du Maghreb, les considérant comme plus ou moins propices à tel ou tel système économique. C'est à l'issue de cette analyse, en conclusion, que sera évoqué l'aspect stratégique de la proposition de départ et ce que sous-entendent au niveau pratique, les principales indications que nous parviendrons à dégager.

I – La voie capitaliste maghrébine 1870-1950

C'est à travers la revendication algéro-tunisienne, que l'on tentera de saisir l'introduction dans le Maghreb français, de la conception d'une économie et partant d'un secteur privé capitaliste, en rapport avec la promotion de l'agriculture coloniale de plantations.

Pour la distinguer de la conception du précédent système pré-capitaliste de l'économie de traite et disons de la « prospérité »¹, il sera tenu compte pour désigner l'acception capitaliste de l'évolution positive qui s'imposera à l'Algérie après l'échec de la révolte de 1871, du fait que la notion de « progrès » allait être dorénavant la plus usitée². L'ordre socio-économique capitaliste, le secteur d'économie fortement équipé de l'agriculture de plantations notamment, se trouvent être valorisés et correspondent à cette vision du progrès.

Ceci implique donc par rapport au système de l'économie de traite, un investissement économique et social important l'antonyme du progrès, c'est-à-dire le retard, l'arriération étant généralement représenté par la paysannerie pauvre algérienne tunisienne et marocaine.

Compte tenu de cette grille de lecture, j'ai distingué deux périodes dans l'expression de la revendication anti-coloniale algéro-tunisienne : l'une dominée essentiellement par le modèle agro-colonial jusqu'au milieu des années trente, l'autre jusqu'aux indépendances maghrébines durant laquelle s'impose un modèle de type plus urbain lié au secteur des services.

1. Prospérité ou « Omran » () que tentent de réaliser au milieu du XIX^e siècle certaines monarchies éclairées pré-coloniales au Maghreb se rapprochant de l'Europe en pleine révolution industrielle.

2. Par exemple dans des textes émanant en Algérie, d'organisations aussi différentes que celles des réformistes religieux d'une part et des communistes d'autre part, de même que dans un texte du mouvement national lequel considère en 1938, l'émancipation comme « le plus sûr moyen » d'assurer entre autres le progrès, *Le Mouvement National, textes 1912-1954* rassemblés et présentés par C. Collot et J.-R. Henry, (1978, pp. 85 à 91 et 145).

1) *La dominance agraro-libérale*

L'hégémonie de la colonisation privée s'était établie à partir du centre du Maghreb après 1871 au nom du libéralisme contre le dirigisme impérial et la chefferie traditionnelle qui le sous-tendait. Le déversement de l'accumulation européenne (prêts de la métropole, politique des grands travaux , « crédit des colons ») a facilité la promotion de la colonie européenne¹ assurée par l'essor des plantations et consacrée par l'idéologie agrariste conférant comme seuls vocation et privilège à l'Algérie puis à tout le Maghreb, l'agriculture ainsi développée.

Aussi réduite qu'ait pu être, la part des Maghrébins dans l'introduction de ce nouveau système économique et politique, la socialisation du modèle agro-colonial qui s'imposa à eux avec le triomphe du colonat et l'effacement de l'aristocratie autochtone, n'en a pas été moins effective, même si elle se produisit de façon lente à partir de la cité et à l'initiative de leurs notables. La conception de l'évolution considérée comme positive, qui prévalut dans ces conditions, s'exprimera côté Maghrébins davantage à travers la revendication anticoloniale que sous toute autre forme. L'élite algéro-tunisienne dut être conditionnée tout à la fois au travers des équipements publics réalisés en rapport avec l'essor de l'économie coloniale de plantations, du système des échanges qui s'impose ainsi, enfin de l'auréole dont cette économie se trouve parée. Cette dominance agrarienne, notamment celle d'un colonat promu véritable maître d'œuvre du Maghreb, aboutit au point qu'elle marque la revendication autochtone laquelle finit par s'affirmer, si ce n'est au nom de réels intérêts maghrébins au sein de cette économie de plantations, du moins en tant que courant favorable à celle-ci, en réclamant l'accès au profit des Maghrébins.

Etant donné les conditions de la colonisation en Algérie puis en Tunisie, conditions qui accentueront les différences structurelles entre les sociétés algériennes et tunisiennes, la revendication fut dès l'origine plus économique dans le premier pays et culturelle dans le second.

La revendication algéro-tunisienne parviendra dans son ensemble à exiger de façon synchronique un double accès ; au stade d'un agrarisme moderne considéré comme le summum de la réalisation socio-économique², à la faculté d'élire et d'être élu, ce qui constitue la forme supérieure de l'émancipation politique. Elle finira à la veille de la seconde guerre mondiale par constituer l'expression de l'aspiration à la décolonisation sur le plan à la fois agraire et politique. L'élite algéro-tunisienne ne vit d'autres solutions pour réduire à son profit la prédominance domaniale du colonat, que dans une intégration capitaliste de l'Algérie. Considéré comme l'unique voie de réalisation tant au niveau individuel que celui

1. Dont « l'activité n'est ni action ni au sens propre du terme réaction, elle fut simplement actualisation d'idées conçues ailleurs » (A. Larou, 1976, Tome 2, p. 96).

2. Il sera question d'abord de l'obtention de facilités dont l'accès au crédit avant que ne soit posée la question agraire.

de l'ensemble des collectivités algériennes et tunisiennes, ce système capitaliste agrarien ne fut critiqué que pour l'exclusion des Maghrébins de son bénéfice, pour leur exploitation.

D'ailleurs la revendication algéro-tunisienne, la tendance nationaliste y compris, n'envisageait pas le Maghreb même indépendant autrement qu'en tant que société agricole. Ainsi aucune mention en ce qui concerne la possibilité d'une quelconque industrialisation, y compris l'économie minière, laquelle n'est évoquée dans le cas de la revendication algérienne qu'à propos de la destination à donner à ce secteur une fois l'indépendance acquise, à savoir prise en main par l'Etat algérien (C. Collot et J.-R. Henry, 1978, p. 53). En fait aucune force politique maghrébine ne parviendra durant cette phase à rompre avec l'idéologie agraro-libérale dominante.

2) *La dominance urbano-libérale*

Entre le moment où l'objectif agraro-libéral perd de sa force et l'affirmation après 1945, d'une référence étatico-industrialiste tout aussi duelle, il y eut une période qui débute au milieu des années trente au sein du mouvement nationaliste. J'ai choisi de parler de dominance urbano-libérale étant donné que ce n'est plus le secteur de plantations, mais un secteur urbain celui des services qui constitue le secteur de référence. En Algérie, cette nouvelle orientation fut consacrée par une assemblée générale du parti nationaliste tenue à Paris en août 1938 au cours de laquelle les deux seules motions (dont une « charte économique »), votées à cette occasion, privilégient le secteur économique tertiaire et l'instruction considérés sans doute en tant que voies de promotion les plus aisées pour les Algériens².

En fait, en rapport avec sa structure profonde renforcée par les conditions particulières de sa conquête par la France, la société algérienne fut relativement réticente à sa prégnance par le modèle libéral par rapport à son engagement avec la lutte armée pour sa libération, dans la voix étatiste.

1. Ce qui exprimait bien l'emprise socio-économique de l'agriculture et à travers elle celle du secteur agro-exportateur colonial. En Algérie la production industrielle et celle des mines correspondaient respectivement à environ 15 % et 7 % par rapport à celle de l'agriculture encore en 1930 (S. Amin, 1970, p. 50).

2. En effet, si ce parti est dominé par les citadins (8,5 % de paysans sur 140 responsables avant 1939 et 5,7 % sur 260 pour toute la période de 1936 à 1953), l'élément le mieux représenté à ce niveau, a été celui des commerçants et artisans. Par rapport à ces corporations, surtout si elles sont réunies, celles des ouvriers qualifiés vient bien après, en second, et après elle, toutes les autres. En Tunisie, le parti Néo-destour sans doute à la veille de la seconde guerre mondiale se trouvait dominé par des petits employés, des intellectuels d'origine modeste privés d'emplois adéquats par l'administration du protectorat (M. Toumi, p. 182). En fait, dans le cas de l'Algérie comme dans celui de la Tunisie, il s'agit d'une couche sociale opposée à la bourgeoisie aussi bien citadine que terrienne et maghrébine qu'euro-péenne.

II – La voie étatiste arabe

Rarement est évoquée la différence entre système dirigiste et système étatiste laquelle doit être prise en considération ici pour deux raisons : d'abord le fait que dirigisme et système étatiste ont été introduits à des périodes distinctes, c'est-à-dire en fonction du stade d'évolution de la société arabe concernée ; enfin les réalités différentes que recouvrent l'un et l'autre de ces deux systèmes bien que proches parce que portés généralement tous deux par le populisme. Le dirigisme se distingue du système étatiste par le fait qu'il consiste selon cette définition assez nette, en un « système économique dans lequel l'Etat assure la direction de mécanismes d'un manière provisoire et en conservant les cadres de la société capitaliste » (Petit Robert, édition 1978). Il s'agit donc, d'une certaine manière, de pallier quelques insuffisances du capitalisme sans lui constituer une alternative. Par contre le système étatiste s'établira de façon durable apparaissant en tant que substitut définitif au capitalisme.

1) *Le dirigisme arabe*

A l'exception de l'entreprise de développement de l'Egypte au début du siècle dernier, par Mohamed Ali lequel y promut un dirigisme avant la lettre, ce système fut introduit dans le Monde Arabe en 1936 à l'initiative de l'Irak, sous l'influence fasciste et sans doute socio-démocrate ainsi que du modèle soviétique et du populisme russe qui l'avait précédé.

En effet ce fut en Turquie, dans un pays plus proche de l'Europe, à la faveur de la révolution Kemaliste, que ce système a été pour ainsi dire adopté en tant que palliatif à l'initiative privée, avant d'être adopté en Irak² une quinzaine d'années après, une fois que les conditions au sein de ce pays se trouvaient être réunies.

Coïncidence, sans doute, durant cette même année 1936, intervient un changement dans la revendication nationaliste algérienne laquelle semble vouloir dépasser l'expression de l'orientation capitaliste³ ; changement qui se confirme en 1937. Cependant ceci ne constituera qu'un intermède puisque, sans renouer avec l'idéologie agraro-libérale antérieure, la revendication algérienne s'affirmera urbano-libérale jusqu'aux années cinquante comme nous l'avons vu précédemment.

1. Le théoricien du dirigisme Kemaliste a été le Turc Z. Gokalp lequel contribua à sa diffusion y compris hors de la Turquie.

2. A la suite d'un coup d'état, Hykmat Suleiman réformiste issu d'un mouvement populiste et grand admirateur de Kemal Ataturk entreprendra avec notamment l'amélioration de l'administration, l'extension du secteur qui en relève.

3. « *Revendications Immédiates* » 20 juin 1936. Le mouvement national... *op. cit.* Bien que celles-ci sont apparues fort modérées à C. Collot (1971, pp. 147 et 148) lequel s'est attaché à l'expression de chacune des revendications beaucoup plus qu'en dégagant l'esprit général de l'ensemble de celles-ci.

2) *L'étatisme arabe*

Durant cette phase du libéralisme qui s'achève avec le passage du modèle dirigiste à un autre éminemment étatiste dans le Monde Arabe comme à travers d'autres pays dépendants, on peut certes parler encore de mondialisation de l'Etat-nation laquelle correspondait à celle du système capitaliste. L'on ne peut attribuer à ce même mouvement libéral intervenant à la fois sur le plan économique et politique, la diffusion du système étatiste laquelle correspondrait plutôt à la mondialisation je dirai de la conception d'un « Etat-peuple ». Si cette mondialisation de l'étatisme peut s'expliquer elle aussi par une relation de dépendance-opposition vis-à-vis de l'Occident et intervenir en définitive au service de ce dernier, il n'en demeure pas moins qu'idéologiquement elle s'alimente à d'autres sources et particulièrement au pôle communiste.

A la différence du système dirigiste qui s'est manifesté de façon modérée si ce n'est précaire à la veille de la seconde guerre mondiale, après celle-ci se mettent en place dans le Monde Arabe d'imposants systèmes étatistes qui n'ont rien de palliatifs, apparaissant en tant que formations définitives manifestant ainsi leur différence de nature avec le précédent système.

Le système étatiste est introduit dans le Monde Arabe en 1949 par la révolution arabe de Syrie ¹, et renforcé au cours des années cinquante par celle d'Egypte. A la même époque à travers d'abord la revendication de son mouvement national puis celle de son mouvement de libération, l'Algérie s'affirme au moins tout aussi étatiste, imprégnant sur ce plan les autres pays du Maghreb dès avant son indépendance.

L'étatisme et l'arabisme se confondant presque et se renforçant mutuellement, la réalité de leur omniprésence devient telle dans les pays arabes que l'on ne pouvait ignorer leur implacable médiation, lorsqu'on aborde quelque aspect que ce soit de ces pays. Le système finit par constituer un dégradé du modèle étatiste communiste avec de larges emprunts à l'Occident, ceci qu'il s'agisse de républiques ou de monarchies, la rente pétrolière aidant.

Il nous faut maintenant reconnaître cette expansion du système étatiste au Maghreb. Dans cette région, elle intervient sous différentes formes, mais comme partout ailleurs dans le Monde Arabe, c'est-à-dire sans rupture avec la dépendance. Ceci au point où cette étatisation, de la même façon que la pénétration du capitalisme hier dans la région, n'excluait pas la périphérisation. Pourtant cette montée du système étatiste est apparue à ses débuts en tant que processus réactif vis-à-vis de l'Occident, se produisant dans une situation conflictuelle avec ce dernier.

Il y eut certes le secteur d'Etat hérité de la colonisation au Maghreb, à partir de 1956. Il s'agit de celui édifié en fonction de la conception française de la gestion

1. Adib Chichakly succédant en novembre 1949 à Husni Zaim qui avait impulsé cette évolution, aimait à répéter qu'il était le Kémal Attaturk du Monde Arabe.

d'un pays, favorisant l'intervention publique dans divers domaines tels le transport, les mines ¹. Ce fut par un renforcement du secteur d'Etat préexistant, que se traduisirent les indépendances maghrébines. L'étatisme ambiant parvenant à récupérer et à infléchir en sa faveur, le mouvement nationaliste surtout révolutionnaire. D'autant que ce mouvement appréciait l'opportunité que présentait pour lui, cette voie nouvelle, lui assurant la possibilité de se distinguer par rapport au modèle néo-libéral de l'ex-colonisateur. De même qu'il trouvait sa justification, dans les considérations d'ordre technocratique, par exemple pour expliquer le fait que l'option étatiste n'a pas été absente, dès la décolonisation même, des domaines agricoles coloniaux au Maghreb, y compris dans un pays comme le Maroc où il y avait pourtant une forte tendance à l'appropriation privée marocaine de ces domaines. Or, dans ce dernier cas, si l'administration joua un rôle au moins d'intermédiaire en ce qui concerne le transfert de ces intérêts, des Français aux Marocains, c'est bien parce que ce pays n'échappait pas à cette évolution générale dans laquelle le Maghreb se trouvait être impliqué bien qu'à différents degrés, selon la partie qui le constitue.

Cette mise à l'heure du temps du monde, du Maghreb à la faveur de sa décolonisation, s'accompagna d'une réinterprétation de l'histoire selon une vision conforme à l'idéologie étatiste ainsi dominante.

Mais ce n'est pas simplement par le seul rapport conflictuel entre mouvement nationaliste et intérêts colonialistes ou autres, que l'on peut donc expliquer le processus par lequel le secteur d'Etat connut sa première avancée au Maghreb au lendemain des indépendances de cette région. Cette explication au premier degré est pourtant celle fournie généralement y compris à propos de l'Algérie. Or dans ce cas davantage que dans celui de l'expérience de l'UNFP au Maroc à la fin des années cinquante ou d'Ahmed Ben Salah en Tunisie durant les années soixante, l'engagement étatiste y est plus profond et particulier et s'explique en partie seulement par la prégnance d'un temps du monde étatiste agissant à partir de l'extérieur.

III – La révolution étatiste du pétrole

Déjà à l'indépendance ce fut particulièrement en Algérie plus qu'au Maroc et même en Tunisie que la décolonisation agraire fut synonyme d'étatisation. Mais dans ce premier pays et aussi dans la Libye nouvelle, dans une certaine mesure en Irak, c'est en rapport avec le désenclavement du secteur énergéico-minier, que l'étatisme connut une expansion jamais atteinte jusque-là en pays du Tiers-Monde.

1. A l'origine certains nationalistes Maghrébins, comme au Maroc, n'entendaient pas maintenir en l'état la totalité du secteur d'Etat, une fois ce dernier récupéré à la faveur de l'indépendance. Cependant la désétatisation a rarement pu être entreprise, la tendance allant plutôt dans le sens inverse.

Sur le plan économique, on est loin dans ce cas, du système de l'économie minière classique, le système de l'économie énergéto-exportatrice, s'imposant, par un interventionnisme exceptionnel, à la limite quel qu'en soit le régime politique. L'un des domaines où cet étatisme a joué partout dans le monde Arabe, le même rôle, c'est donc d'abord en matière de récupération du secteur des hydrocarbures. Considéré comme stratégique, seule une instance étatique était habilitée à veiller à son retour à la collectivité nationale, voire même à sa mise en œuvre dans l'intérêt de celle-ci. Le pétrole ressource nationale s'il en fut, ayant dû être libéré de l'emprise étrangère, ne représentait pas moins que le territoire national. Aussi la révolution consistera en cette forme de récupération et d'exploitation, nous dirons national-étatique du secteur énergéto-minier, aboutissant à l'affirmation maximum de la communauté nationale, voire régionale arabe, au travers de cet imposant secteur Etat. Celui-ci se trouvait être plus que jamais à l'ordre du jour, étant considéré en soi, à l'exemple de la promotion d'entreprises privées hier, comme réalisation positive et progressiste, dans une phase de compétition face à l'impérialisme traditionnel et aux secteurs nationaux qui en ont été les supports.

Mais ce n'est pas seulement ce désenclavement de l'exploitation pétrolière qui donna lieu à une étatisation. Celle-ci constitua aussi la forme selon laquelle furent détachées de l'emprise directe étrangère, le reste des exploitations minières ainsi que d'autres secteurs industriels, commerciaux, financiers. Enfin le secteur d'Etat se développe aussi par adjonction de certaines activités assurées jusque-là par le privé national, mais surtout par l'expansion étatique de l'ensemble.

En Algérie, précédées par la nationalisation et l'aménagement du système des banques et accompagnées par celle d'entreprises étrangères appartenant à différents secteurs dont une certaine au cours de l'année soixante-huit (Dersa, Cedetim, 1981, p. 66), interviennent deux séries de mesures qui donnent à l'étatisation sa dimension définitive ou du moins sa configuration générale. Il s'agit de l'extension du système des sociétés nationales et de la création d'une dizaine d'offices agricoles la même année soixante-huit.

L'orientation étatique va se trouver soutenue par la croissance vertigineuse des ressources pétrolières durant la décennie soixante dix (cf. tableau). Ce fut l'essor d'un véritable système socio-économique pétrolier lequel devenu prépondérant relègue au second plan le système modérément étatico-industriel précédent qui se maintient dans les pays arabes non pétroliers. Le système étatico-pétrolier ayant même généré une catégorie dirigeante technico-financière particulière portée notamment sur la consommation de biens à haute densité technologique sans rapport avec son aptitude quasi inexistance à les produire ¹.

1. Voir au sujet de cette convergence entre la dominance de cette économie énergéto-minière et cette catégorie dirigeante technico-financière. N. Abdi (1986).

**Evolution des revenus
de républiques arabes exportatrices d'hydrocarbures
(en millions de dollars US)**

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Algérie	700	900	3 799	3 375	4 500	5 600	5 000	7 200	11 700	10 500
Irak	575	1 843	5 700	7 500	9 600	9 600	9 800	20 300	26 500	9 800
Libye	1 598	2 300	6 000	5 100	7 500	9 400	8 600	14 800	23 200	15 700

Source : Pétroleum Economist cité par A. Sid Ahmed (1983, p. 137).

D'autant que l'importance acquise par l'exploitation pétrolière dans le Monde Arabe dès la fin des années soixante, ce que nous appellerons « la pétrolisation » de la société arabe, y avait engendré une crise des systèmes politiques antérieurs, favorisant des réajustements, dans ce sens, des régimes politiques eux-mêmes¹ ne serait-ce que pour leur adaptation à la fonction de redistribution de la rente pétrolière qui commençait à s'imposer. Avec l'économie énergéto-minièrè, la nouvelle dimension acquise par l'Etat dans le Monde Arabe, constituera ainsi le résultat d'un processus global de transformation d'une société, selon le modèle qui s'impose à l'occasion de l'essor de cette nouvelle économie dépendante. Si l'Etat précède cet essor auquel il finit par présider, il se trouve être dans une situation de symbiose avec le secteur en expansion. Il devient lui-même produit du processus qui entraîne l'ensemble social à la fois sur le plan politique et sur le plan économique, au nom de l'indépendance et du développement.

Dans les pays arabes pétroliers tels l'Algérie, la Libye... ainsi que dans d'autres pays étatistes eux aussi mais non pourvus de ressources pétrolières, de la même façon que dans ceux qui comme la Chine, l'Albanie, la Roumanie, peut-être la Bulgarie avec l'URSS, auraient de nos jours quelque tendance à l'étatisme, l'étatisation si elle inclut l'Etat ne doit pas être appréhendée à partir de la seule sphère de l'Etat. Celui-ci n'a constitué que l'un des facteurs, le plus important certes, de cette étatisation, en tant qu'opérateur au service de forces qui le traversent de toutes parts, à partir de l'intérieur comme de l'extérieur du pays. L'étatisation ne constitue pas une simple projection de l'appareil d'Etat, au travers de divers secteurs socio-économiques. Ce mouvement intervient davantage, en tant qu'évolution globale de la société : l'Etat en étant à la fois l'objet et le facteur principal. Si l'Algérie est l'un des pays du Tiers-Monde où ce processus d'étatisation a été le plus avancé, c'est en rapport avec la réalité propre de sa société dont la dyna-

1. Tel est le sens de la transition des années 1965-1967 en Algérie, de la radicalisation du régime irakien en 1968, de la proclamation d'une république en lieu et place de la monarchie en Libye en 1969...

mique étatiste a été l'une des expressions. Ce système et la façon dont s'établit sa dominance correspond à une spécificité nationale qui s'est trouvée réactivée¹.

C'est dans l'outrance avec laquelle la forme étatiste s'impose en rapport avec cette reprise des différents secteurs agraire, minier, industriel et surtout pétrolier contrôlés jusque-là directement de l'extérieur, que transparait l'influence particulière de la dimension de la société algérienne favorable à l'étatisme. Une comparaison entre ce processus de prise en main par l'Etat et les discours des initiateurs nationaux de cette étatisation, discours prônant une soi-disant participation des salariés à la gestion, permet de mettre en évidence ce déterminisme plus subi que maîtrisé par ces initiateurs nationaux.

Dans cette situation de quasi-exclusivisme du système étatiste dans le cas d'un pays sous-développé, il y a ainsi un processus régressif tendant à l'élimination de tout ce qui ne correspond pas au modèle dominant. La collectivisation stalinienne de l'URSS relève en partie de cette logique. En Algérie, ce fut surtout l'étatisation anarchique par le régime de Benbella, qui constitua une entreprise de destruction de certains secteurs économiques et de blocage de l'initiative, que le système redistributif boumediéniste n'est pas parvenu à libérer de façon à la rendre plus opérante sur le plan du développement. Ainsi, par rapport à la formule du dirigisme, le système étatiste introduit plus qu'une simple contradiction entre lui et la forme capitaliste, une véritable antinomie. Or le système étatiste tend à apparaître avec sa déconfiture à l'Est comme n'ayant été qu'une simple voie alternative et provisoire dans la plupart des cas. Son maintien dans des pays communistes d'Europe tel l'Albanie, la Roumanie, la Bulgarie,... et d'Asie même, s'accompagnant d'un certain assouplissement sans doute de la redécouverte d'une voie moyenne entre dirigisme et étatisme.

IV – Dirigisme et/ou étatisme sous l'égide islamiste

On peut induire quelques observations en ce qui concerne l'évolution actuelle au Maghreb et notamment en Algérie en considérant que ce pays vient de connaître ses premières élections libres et démocratiques, mais sans doute aussi les dernières. Ce pourrait être pour quelques décennies que l'Algérie risque de s'être engagée ainsi de façon plus ou moins dure selon le scénario², imprégnant l'ensemble du Maghreb, la Tunisie en particulier³

1. Il y aurait à chercher quelque filiation entre cette manifestation actuelle de l'étatisme dans ce pays et certaines de ses structures de l'époque ottomane par comparaison à celles de la Tunisie, à cette époque comme aujourd'hui.

2. L'autoritarisme dont ont fait preuve les intégristes lors du scrutin et du dépouillement alors que les communes étaient encore aux mains du FLN parti au pouvoir, laisse présager qu'avec le contrôle

Peut-on malgré tout déduire que l'Algérie qui pourrait entrer dans l'an 2000 sous l'égide islamiste, poursuivra la réduction de la responsabilité de l'Etat, entreprise jusqu'ici ou au contraire tendra à la renforcer ?

1) Le processus d'assouplissement du système entrepris en Algérie à partir de la fin des années soixante-dix et qui s'est confirmé depuis les émeutes-répression d'octobre 1988, est de type « gorbatchevien ». ⁴ Comme en URSS et à la différence des démocraties populaires du centre ouest européen, le mouvement a été impulsé en Algérie à partir du sommet en l'occurrence par le président Chadli, pour ce qui est de la privatisation et de l'ouverture aux capitaux étrangers comme pour la démocratisation de la vie politique. Comme en URSS, en Roumanie et en Bulgarie peut-être, en Algérie aussi, c'est sans doute en fonction de la structure sociale particulière de ces sociétés qu'intervient leur implication dans le cadre de cette mondialisation du modèle libéral ⁵. C'est admettre ainsi que le maintien et la poursuite de cette évolution dépendra pour une large part de la couche dirigeante islamiste laquelle y serait favorable compte tenu de ses rapports notamment avec la bourgeoisie dont la branche d'affaires a contribué pour une large part au soutien financier du mouvement ⁶, bourgeoisie dont une partie au moins considère la montée de l'islamisme contre le pouvoir étatiste en place, comme l'occasion de l'anéantissement du système étatiste, et de sa revanche. Ce dont pourrait résulter le maintien du cadre capitaliste de l'économie.

de la majorité de celles-ci et surtout des grandes villes, ils veilleront à ce que, par exemple, aux prochaines élections législatives début 1991, leurs opposants puissent difficilement faire leur campagne électorale et contrôler un bon déroulement du scrutin.

Toujours est-il qu'ayant pris lors de ces élections du 12 juin la mesure de la perte de sa popularité, le pouvoir en place se plie aux exigences islamistes en avançant l'échéance que constituent ces élections législatives, ceci au risque d'une détérioration de la situation due à une accentuation de cette attitude véleitaire des islamistes, et l'engagement de l'Algérie dans un cycle infernal de réaction-répression. Ceci n'excluant pas l'arrivée des islamistes au pouvoir mais aboutissant à une rupture profonde au sein du corps social.

3. Ce qui explique l'attention tunisienne à cette évolution en Algérie.

4. Ce fut dans ces conditions essentiellement l'organisation d'un système d'inspiration quelque peu mutualiste pour la mobilisation de l'épargne populaire, renouvelant la forme de participation aux profits et pertes, du fait du respect du principe de l'interdit musulman de l'intérêt en tant que prix de l'argent fixé au préalable, bien que cette formule de participation aux p.p., ne représentent que 6 % dans les investissements des banques islamiques, il n'en demeure pas moins qu'elle se trouve mise à l'ordre du jour.

5. Ceci alors que pour d'autres pays tels la Tchécoslovaquie et, dans une moindre mesure, la Hongrie, la Pologne, voire la Tunisie l'antériorité d'un rapport social libéral a été étouffé jusqu'à présent par la quasi dominance de l'étatisme.

6. Il n'était pas rare d'entendre dire en Algérie durant l'année 1989, celle de la montée du mouvement islamiste, que tel ou tel commerçant ou homme d'affaires a fait don à ce mouvement de dizaines voire de centaines de milliers de dinars (1 dinar = 0,77 FF).

Cependant le radicalisme de certains des dirigeants islamistes, avec l'appui d'une base exigeante parce qu'à la fois dans une situation matérielle de plus en plus difficile et peu disposée à supporter de grandes inégalités, est susceptible d'imposer le maintien de l'interventionnisme économique actuel de l'Etat voire son renforcement. L'autoritarisme qui constitue sur le plan politique la caractéristique du mouvement islamiste peut en Algérie plus qu'ailleurs, se traduire par un tel renforcement sur le plan économique. D'autant que la propension étatiste des Algériens se trouve être quelque peu entretenue par le souvenir plus ou moins conscient de la grandeur de l'Algérie de Boumediène, étant donné notamment les conditions de vie actuelles difficiles. En se constituant en front (Front Islamique du Salut) les islamistes algériens se présentent d'une certaine façon en tant que concurrents par rapport au Front de Libération au pouvoir, pour l'héritage du capital boumédienniste. La déconfiture au cours de la décennie 80 de l'étatisme laïcisant aurait ainsi servi à l'avènement d'un étatisme théocratissant en pleine vigueur susceptible de relancer la dynamique étatiste. Ceci à la différence de l'islamisme tunisien lequel, même s'il pouvait être relancé et radicalisé, sous l'influence du mouvement islamiste de l'Algérie, demeurera peu virulent¹.

2) En attendant, dans le cadre de la mobilisation populaire et de la lutte pour le pouvoir, les dirigeants du mouvement islamiste algérien, font appel à un soutien plus ou moins volontaire du secteur privé, sans envisager d'exercer sur lui une responsabilité directe ni même de le marginaliser une fois qu'ils auront accédé au pouvoir. Ce qui permet de penser que le modèle islamiste algérien pourrait en définitive tenir à la fois du système dirigiste et du système étatiste comme nous les avons définis plus haut. Au premier il emprunte le respect du cadre de la société capitaliste, au second la permanence de la direction par l'Etat des mécanismes économiques, justifiée par la fonction de moralisation de ce dernier. Ce qui constituerait une forme spécifique de collaboration entre l'intérêt général et l'intérêt privé aussi conformes à la morale l'un que l'autre, une collaboration telle qu'elle a fonctionné quelque peu sous l'égide national-théocratique, dans l'Iran des années quatre-vingts, entre par exemple le Bazar et le système étatique et qui a cours sous une apparente d'occidentalisation dans l'Asie du sud-est, au Japon comme dans les NPI. Ainsi, en Algérie, l'islamisme pourrait tendre, en accédant au pouvoir, à réduire la contradiction jusqu'ici fondamentale dans ce pays comme ailleurs, entre responsabilité de l'Etat et secteur privé. Sauf que dans le cas de l'Algérie comme dans celui de l'Iran, du Pakistan et du Soudan, cette stratégie n'échappe pas à la situation de dépendance du pays et ne peut dans ces conditions être aussi efficace.

1. Un geste exprime bien cette différence, c'est l'invitation au cours du printemps 90, par le pouvoir en Algérie aux prises avec l'islamisme de ce pays, d'un représentant du mouvement islamiste tunisien.

Reste à savoir si ce nouvel islamisme finira par se manifester sur le plan économique de façon quelque peu différente par rapport aux pôles islamistes dominants Arabie Saoudite, Iran. Il est vrai comme on a pu le constater en Orient que ce sont des milieux sociaux qui ont été actifs au niveau de la production de l'idéologie islamiste, l'Egypte avec El Banna, Qotb, le Pakistan avec Mawdoudi, qui ont constitué les terreaux les plus favorables à la promotion d'une économie islamiste particulière même en l'absence d'une prise de pouvoir. L'Algérie à travers le penseur Bennabi, qui fut plus un réformiste musulman, mais que l'islamisme algérien a récupéré, n'a pas représenté un pôle important sur le plan de la production idéologique islamiste. Sur le plan économique aussi il n'y a pas, mis à part l'importance attribuée à l'agriculture, les indices d'une réelle volonté de changement chez les islamistes pour faire face à la dégradation de la situation du pays.

L'emprise séoudienne est, compte tenu des difficultés économiques en Algérie, susceptible d'acquiescer sous l'égide islamiste une importance aussi grande que celle qu'elle a eue dans les secteurs islamistes du Soudan¹. Même si pour l'instant le financement du mouvement islamiste algérien paraît être davantage le fait du capital national, le projet islamiste algérien de favoriser particulièrement l'agriculture peut correspondre à une visée séoudienne d'engager l'Algérie dans une vocation agricole comme elle l'a fait au Soudan à la différence des secteurs financiers islamistes d'Egypte et du Pakistan liés à des intérêts occidentaux notamment allemands.

1. Dans ce pays le capital islamique bien qu'aujourd'hui assez autonome s'est constitué à partir d'un financement séoudien, en développant l'économie agro-exportatrice soudanaise et en remboursant les crédits à l'aide de fournitures de produits agricoles.

CONCLUSION

Engagement dans une voie capitaliste, puis étatiste, enfin quête d'une sorte de voie moyenne, en tentant d'associer sous l'égide islamiste large responsabilité d'Etat et secteur privé conséquent, à chacune de ces étapes, la société arabe vue à travers celle du Maghreb et l'Algérie en particulier, réagit en fonction de ses structures propres, à sa réorientation dans le cadre d'un mouvement de balancier, expression de l'avènement de tel ou tel nouveau système politico-économique, à l'échelle mondiale. Ainsi, notre évocation plus sociologique de cette situation a permis de mettre en relief ces deux aspects souvent dirimants de la dialectique responsabilité d'Etat et secteur privé dans des pays sous-développés, à savoir la structure propre de chaque société et l'interférence extérieure en fonction de la dominance de tel ou tel système. Ce qui permet de relativiser voire d'élaborer davantage l'approche et les propositions technocratiques en ce qui concerne la question responsabilité d'Etat et privatisation.

1) En fonction de ce qu'est la société algérienne et de ses relations avec le monde extérieur, la France en particulier, elle a exprimé un temps du monde plus qu'un autre, le système étatiste plus que le système capitaliste. Aujourd'hui au niveau de l'occident et tout autant dans sa nouvelle périphérie, que constituent certaines ex-démocraties populaires d'Europe centrale, plus qu'ailleurs, c'est le système libéral qui s'impose de façon hégémonique. Non pas que l'on n'accepte plus aucune forme d'intervention de l'Etat, bien au contraire, tout convaincu de l'avantage acquis par le système capitaliste, même des institutions internationales aussi intransigeantes habituellement, exigeant toujours la privatisation, telle la Banque mondiale, admettent la présence d'un secteur d'Etat, se préoccupant plus de sa forme de gestion que de sa consistance. Seule la plus vieille nation capitaliste du monde demeure attachée à la pureté du dogme, ce qui n'est peut-être pas le fait du hasard mais l'expression de la structure profonde d'une société ayant initié le capitalisme. Sinon l'étatisation, la responsabilité de l'Etat par rapport au secteur privé, peut être considérée à gauche même comme sans grand intérêt sur le plan socio-politique, tellement le capitalisme est devenu l'état naturel de la société, l'évidence.

L'expert peut parler de privatisation et d'étatisation considérées comme de simples techniques de correction de redynamisation d'un secteur économique d'une entreprise. Telle est la tendance générale dans des pays au stade d'achèvement d'un développement ainsi que d'autres qui s'en rapprochent par la géographie, l'histoire, la culture. En fait cette banalisation des processus d'étatisation et de privatisation favorise l'établissement d'un équilibre plus en faveur de ce dernier étant donné l'hégémonie de l'idéologie libérale qui lui est favorable dans une ambiance d'apparente « désidéologisation » consacrée par l'affirmation de la fin des idéologies.

Dans ce climat d'euphorie il est de moins en moins tenu compte des situations spécifiques des PVD, que l'on tendrait à considérer comme aussi réfractaires que la société occidentale au traitement étatiste. Or pour les pays en voie de développement on ne peut faire l'impasse à la fois et de la réalité locale et des instances politiques et de l'idéologie dominantes, lesquelles doivent être considérées en tant que données pour déterminer s'il ne faut pas privilégier la responsabilité de l'Etat et tenter de réaliser du « bon Etat » plutôt que du « moindre Etat ». Tout en soutenant la thèse de la dépolitisation de la privatisation et de l'étatisation, M.-J. Brandt confronté aux problèmes de l'entreprise dans les PVD sur le terrain admet, dans certains cas, la supériorité de l'entreprise publique conçue comme une sorte d'intervention étatique, considérant celle-ci comme seule susceptible d'être politisée et par conséquent d'affronter un environnement hostile, nous dirons différent de la société développée ou occidentalisee propice à la promotion de l'entreprise privée. De la même façon l'on peut soutenir la prépondérance de l'entreprise privée à condition qu'il s'agisse bien de celle-ci, lorsqu'elle est promue à l'initiative de personnalités ou de mouvements susceptibles de mobiliser les ressources locales. De ce point de vue la mouvance islamiste surgie en Algérie et qui est en mesure d'entreprendre la réalisation de quelque secteur économique utilisant l'épargne populaire et l'importante jeunesse désœuvrée, mérite qu'on y prête attention autrement qu'en la satanisant.

En définitive, il s'agit surtout, en introduisant aussi bien la responsabilité de l'Etat où l'initiative privée, de tenir compte uniquement du rapport entre économie et société, à la fois compte tenu de la situation de celle-ci et de son devenir possible à travers le mouvement sociétal qui l'entraîne.

2) C'est en fonction de cette approche que l'on détermine l'importance respective qui revient à la responsabilité de l'Etat et du secteur privé, ainsi que le rapport mutuel qui doit les unir. Or à la périphérie la tendance est généralement à réduire voire à exclure l'un ou l'autre, en considérant qu'il y aurait autonomie entre les deux. Ceci à la différence des pays développés où la contradiction résidait sur le plan idéologique et n'excluait pas en pratique un rapport de complémentarité entre responsabilité d'Etat et secteur privé. En effet, le drame des pays dépendants c'est, comme nous l'avons vu plus haut, d'avoir épousé le plus souvent de façon excessive tel ou tel système projeté en leur sein de l'extérieur. Considéré comme le nec plus ultra, il s'impose aux dépens du système précédent devenu synonyme de négativité, l'éradiquant presque totalement, au besoin par l'anéantissement de secteurs économiques établis dans le cadre de ce dernier. Et ce n'est peut-être pas la moindre des causes de la montée de l'islamisme en Algérie, que la déconfiture d'un système étatiste dont la promotion, œuvre monumentale, a constitué une lourde charge assumée par ce pays, la rente pétrolière aidant pendant plus d'une décennie.

Est-ce à dire qu'une théocratie parviendra, en situation de dépendance, au dépassement de la dialectique d'exclusion entre responsabilité d'Etat et secteur privé qui a dominé dans le Tiers-Monde ?

BIBLIOGRAPHIE

- ABDESSELAM Belaid, (Entretien avec) *Le Hasard et l'histoire* par M. BENOUNE et A EL-KENZ, Enag Editions, 1990.
- ABDI Nourredine, « Transnational Occidental et transnational techno-bureaucratique, Peuples Méditerranéens », *La fin du National ?* n^{os} 35-36 d'avril-septembre, 1986, p. 57 à 72.
- ABDI Nourredine, « L'idéologisation des formes d'expression au Maghreb », *The Maghreb Review*, vol. 11, n^{os} 5 et 6 de septembre-décembre 1986, p. 107 à 114.
- ABDI Nourredine, « L'étatisation et sa signification dans l'Algérie des années soixante-dix », revue algérienne *Sociologie*, Changements sociaux en Algérie depuis l'indépendance, n^o 3 spécial, mai 1987
- ABDI Nourredine, « Islamisme, étatisme et transition au niveau mondial » Etudes sur la région méditerranéenne, Université Jozsef Attila, Zseged, Hongrie, 1988, n^o 2.
- AMIN Samir, *Le Maghreb Moderne*, Edition de Minuit, 1970.
- BEAUGE Gilbert, (sous la direction de), *Les capitaux de l'Islam*, Presse du CNRS, 1990.
- CHARVIN Robert, *Le Syndrome Kadhafi*, Albatros, 1987.
- COLIN Roland, « Identité culturelle, décolonisation et développement », Symposium international sur la dimension culturelle et scientifique du non-alignement, Iles Brioni, septembre 1989.
- COLLOT Claude et HENRY Jean-Robert, *Le Mouvement National Algérien*, Textes 1912-1954, L'Harmattan, 1978.
- CROZIER Michel, *Etat moderne, Etat modeste*, Fayard, 1987.
- DERSA ouvrage collectif, *L'Algérie en débat, luttes et développement*, Cedetim-François Maspero, 1981.
- DOBB Maurice, *Du féodalisme au Capitalisme : problèmes de la transition*, Petite collection Maspero, 1977.
- ETRILLARD Gilles, *A l'Est du Monde*, Fayard, 1983.
- LAROU Abdellah, *L'Histoire du Maghreb*, Maspero, 1976.
- LEFEBVRE HENRI, *De l'Etat*, Union Générale d'Editions, collection 10-18, Tome 1 & 2 : 1976, Tome 3 : 1977.
- REICH Wilhelm, *Les hommes et l'Etat*, Nice, Constantin Sinelnicoff, 1972.
- RODINSON Maxime, *Islam et Capitalisme*, Seuil, 1966.
- SID AHMED Abdelkader, *Développement sans croissance*, Publisud, 1983.

SURET-CANALE (avec la préface de), *sur le Mode de Production Asiatique*, Editions sociales, 1974.

WALLERSTEIN, *Le Capitalisme historique*, Edition la Découverte, 1985.

**ENJEUX DES BIENS CULTURELS ET DEVELOPPEMENT :
L'EDITION MAGHREBINE ET SON EVOLUTION**

Youssef NACIB
Directeur Général OPU

Le premier salon maghrébin du livre qui s'est tenu en décembre 1989 à Casablanca a montré que, mutatis mutandis, les déficits éditoriaux auxquels sont confrontés les cinq pays de l'UMA ressortissent aux mêmes difficultés : retard technologique, mécanismes juridiques inadaptés, réseaux de diffusion sous-développés. Nous tenterons dans les limites nécessairement brèves d'une communication, de jeter la lumière sur le problème du livre et de la lecture au Maghreb avec référence particulière à l'Algérie et d'esquisser des propositions concrètes pouvant aider à solutionner dans le cadre euro-maghrébin quelques-uns des problèmes qui se posent à la création éditoriale maghrébine.

I – Le lectorat et la lecture

Les Maghrébins sont avides de lecture : le constat a été fait de nombreuses fois par les éditeurs français à l'occasion des foires internationales du livre d'Alger et de Tunis¹. Les stands sont pris d'assaut. Des files d'attente se forment devant les caisses sans discontinuer. Les achats y sont effectués fréquemment non à l'exemplaire, mais par cartons entiers. Une exposition-vente de l'Office Algérien des Publications Universitaires à Nouackchot a permis la distribution de milliers de volumes en cinq jours. Le livre en arabe et en anglais (pour le livre scientifique) est demandé à travers l'aire maghrébine. L'ouvrage en langue française se diffuse dans les pays de l'UMA, à l'exception de la Libye. Tous les genres sont sollicités : littérature générale, littérature enfantine, manuels scientifiques et techniques, livres d'art et de luxe, ouvrages religieux, revues spécialisées.

Le lectorat se compose d'abord de cadres supérieurs et moyens, techniciens, employés, travailleurs divers, femmes au foyer, etc., ensuite d'une population scolaire de plus en plus importante.

1. La 4^e Foire Internationale du Livre d'Alger a aligné, selon *Révolution Africaine* (n° du 18 au 24 octobre 1985) 4 723 380 volumes.

Elèves des 1^{er} et 2^e degrés au Maghreb (1982-1983)

Pays	Précolaire et 1 ^{er} degré	2 ^e degré	Total
Algérie	3 336 536	1 473 053	4 809 589
Libye	734 203	340 703	1 074 906
Maroc	3 151 121	1 046 136	4 197 257
Mauritanie	107 390	22 102	129 492
Tunisie	1 198 447	387 445	1 585 892
	8 527 697	3 269 439	11 797 136

Source : Annuaire statistique UNESCO, 1985.

Si l'on complète les données du tableau ci-dessus par celles, actualisées, des différents cycles d'enseignement et par les chiffres afférents aux étudiants inscrits dans les établissements maghrébins d'enseignement supérieur, on obtiendra aisément 15 millions de jeunes Maghrébins demandeurs de manuels. Songeons que le seul IPN Algérien publie annuellement plus de 30 millions de volumes (inédits et reprints cumulés). Le fait est que la soif d'apprendre et le besoin d'émancipation sont des données sociologiques incontournables au Maghreb.

Or, pour y répondre, les moyens disponibles sont limités. Les bibliothèques (nationales et locales, générales et spécialisées) ne peuvent répondre à une demande qui croît d'année en année.

Un exemple : la plus importante bibliothèque universitaire d'Algérie, celle de Didouche à Alger, ne compte pas en volumes le dixième du fonds de la bibliothèque de Santa Barbara qui n'est qu'une université californienne parmi d'autres. L'édition ne parvient pas à alimenter librairies et bibliothèques. Les cinq pays du Maghreb réunis publient moins de 1 000 titres d'ouvrages par an alors que plus de 600 000 titres sont édités annuellement dans le monde. Pour le Monde arabe auquel se rattache le Maghreb, les chiffres sont aussi éloquentes. Selon l'ALESCO¹, la production éditoriale quinquennale de douze pays arabes se présente ainsi :

1. Département Documentation, données 1974. V. Là-dessus l'ouvrage collectif *Annales du colloque sur le livre universitaire arabe*, OPU, 1983, p. 51.

**Production éditoriale quinquennale cumulée
de douze pays arabes**

ANNEES	NOMBRE DE TITRES
1965	5 323
1966	4 380
1967	4 086
1968	3 290
1969	3 853

Le reste de l'Afrique est malheureusement encore plus mal servi que le Maghreb en matière d'édition. Outre la crise économique – elle est maghrébine aussi – qui restreint considérablement le pouvoir d'achat des familles en les obligeant à donner la priorité aux « nourritures terrestres » (contraintes du FMI, chute des cours des matières premières, gabegies, corruption, chômage...), l'imbroglieo linguistique induit par la multiplicité dialectale sont autant d'entraves à l'épanouissement éditorial.

Certains pays africains pratiquent jusqu'à quarante langues vernaculaires. Par ailleurs, la tradition orale est si vivace en Afrique noire qu'elle se présente parfois comme l'irréductible concurrente de l'écriture dont l'avènement est historiquement lié à la colonisation. La disparité qui démarque l'Afrique des pays développés dans le secteur éditorial était déjà très marquée au lendemain des indépendances.

**Nombre de titres
par millions d'habitants en 1972**

REGION	TITRES
Afrique	27
Europe	527
Amérique du Nord	286
URSS	327

Source : A. Ben-Cheik, communication et société, CR BSI, Tunis, 1986, p. 91.

Le déficit éditorial africain était et demeure lié à son imbroglio linguistique et à la place prépondérante de l'oralité.

Ce qui n'est pas le cas au Maghreb où l'acte de lecture n'est pas un phénomène exogène : les zaouias et universités maghrébines étaient florissantes avant la colonisation. En tout état de cause, l'Afrique accentue son retard. « Il s'est publié, en 1987, écrit *Le Gendre*, 510 titres, par million d'habitants dans les pays industrialisés et 58 dans ceux du Tiers-Monde. De toutes les régions en voie de développement, l'Afrique est la plus mal lotie : l'écart est de 1 à 23 entre les titres édités chez elle et ceux qui voient le jour dans les pays développés »¹.

a) Situation de l'édition maghrébine

L'édition maghrébine, à l'instar de l'UMA, est jeune. Il serait évidemment inadéquat de la comparer aux maisons d'édition de l'URSS, de la France ou de la Communauté européenne. Cependant, elle connaît des obstacles objectifs qu'il y a lieu de prendre en compte afin de rendre plus performants ses mécanismes et ses structures.

Pendant les trois décennies écoulées, âge des cinq Etats sensiblement, l'écriture littéraire et la création intellectuelle, artistique et scientifique ont souffert çà et là et plutôt souvent que sporadiquement d'une censure qui n'a pas toujours osé dire non². Le climat psychologique qui a longtemps entouré l'activité des chercheurs et écrivains a développé chez nombre de ces derniers des réflexes d'auto-contrôle qui ont amené maints esprits à l'inhibition. Les créateurs n'étant pas tous – fort heureusement – des poètes courtisans ou des plumitifs de service, beaucoup ont préféré à une production scientifique et littéraire soumise et alignée, l'exil ou le silence. Cela a été particulièrement sensible en littérature et dans le secteur des sciences sociales qui demeurent, qu'on le veuille ou non, éminemment idéologiques. Les chimistes, mathématiciens et autres géologues ont eu nécessairement moins de difficultés dans l'accomplissement de leurs tâches. L'activité éditoriale devrait être plus une vocation qu'un gagne-pain : ce n'est pas toujours le cas, il s'en faut. L'éditeur agit et réagit le plus souvent en commerçant. C'est pourquoi il est particulièrement sensible lui-même, autant que son auteur, aux pesanteurs politiques et policières qui ont longtemps entravé la création intellectuelle de par le monde et préoccupé par le seul succès commercial de ses livres. L'écrivain N. Abba nous livre une autre vision de l'édition quand il écrit : « il n'est pas déraisonnable... d'affirmer qu'on entre en édition comme on entre en religion. Ceux qui sont persuadés qu'on ne doit éditer que du livre qui, à coup sûr, va se vendre sont des marchands de soupe et feraient mieux de se trouver une autre occupation plus lucrative... Chez le véritable éditeur, tout est différent : les motivations, les obligations, les activités, tant l'édition est avant tout l'affaire d'une

1. B. Le Gendre, l'élan brisé de l'édification africaine in : *Le Monde*, 13.07.1990.

2. En Algérie, un arrêté du 01.03.1987 du ministre de la Culture a instauré un « visa d'édition ». Cet arrêté a dû être abrogé le 28.09.1988 (*JO* n° 47).

forte personnalité et la marque d'un esprit »¹. La vérité est sans doute dans un juste milieu : l'édition, matrice des œuvres de l'esprit, doit être soutenue par un idéal, et un projet culturel, mais doit permettre de vivre.

Les conditions matérielles offertes aux créateurs sur la terre maghrébine, bien que variables d'un pays à l'autre, n'ont pas eu pour effet d'attirer les milliers d'auteurs et de talents susceptibles d'être stimulés. Les droits d'auteurs sont demeurés symboliques. Même versées en une seule fois comme ce fut le cas en Algérie pour les auteurs de l'OPU et de l'ENAL, les sommes offertes aux créateurs d'œuvres de l'esprit ne compensent pas le travail réalisé. On observera, il est vrai, qu'en Europe, les choses ne se présentent guère mieux pour les auteurs qui, dans le meilleur des cas, perçoivent 10 % sur les seuls exemplaires vendus. Cependant, l'auteur maghrébin est confronté quotidiennement à d'autres problèmes : indisponibilité d'une documentation spécialisée indispensable, manque de fournitures, équipements obsolètes, etc.

La promotion du livre est, de son côté, sous-organisée au Maghreb. Les livres de chaque pays maghrébin devraient être systématiquement connus dans les autres grâce notamment à des échanges automatiques. Or, dans les limites mêmes de l'Etat où est publié l'ouvrage, celui-ci demeure par trop ignoré faute d'une publicité adéquate et multiforme qui doit faire appel aux journaux et revues, mais aussi aux supports audiovisuels et à l'organisation de rencontres-dédicaces, tables rondes, etc. Les inadéquations structurelles sont sensibles ici car on n'a pas le sentiment que les professionnels du livre ont prévu les outils devant faire découvrir et lancer leurs produits. On note également la quasi-inexistence de prix stimulants et prestigieux à même d'encourager la production littéraire, artistique et scientifique.

Cependant, les difficultés les plus âpres que vit l'édition maghrébine ressortissent à l'insuffisance des ressources humaines et aux limites des équipements en place.

La matière première primordiale qu'est le papier est produite au Maghreb en quantité et qualité insuffisantes. L'exemple du papier offset algérien mérite d'être examiné de plus près. Sans évoquer les besoins en papier de l'administration, la seule demande de l'édition étatique exige de la CELPAP la fabrication annuelle d'au moins 100 000 tonnes. Le seul Office des Publications Universitaires peut consommer 1 000 tonnes par an.

L'IPN produit trente fois plus de volume que l'OPU. L'ENAG, et l'ENAP sont à même d'utiliser, en égard à leurs parcs offset, 60 à 80 000 tonnes. Les organes de presses (Révolution africaine, El-Moudjahid, Chaab, Horizons, etc.) consomment ensemble plus de 100 000 tonnes. (El-Moudjahid seul utilise 30 000 tonnes par an)². Les nouveaux journaux des partis politiques, les vingt-huit maisons d'édition privées sont aujourd'hui de nouveaux acheteurs de papier... Or, l'organisme producteur de ce précieux produit, la CELPAP, n'arrive pas à couvrir de tels besoins.

1. N. Abba, *Réflexions sur l'édition*, in : *Horizons*, 28.05.1990.

2. *Source* : rédaction d'El-Moudjahid.

Production de papier impression (en tonnes)

ANNEE	REALISATION
1985	28 500
1986	28 500

Source : Guide économique et social, ANEP, 1987.

De plus, le produit ne répond pas toujours aux normes techniques de l'impression. Est-il livré prématurément, c'est-à-dire avant d'avoir perdu toute son humidité ? Le fait est que les conducteurs offset se plaignent en invoquant deux vices de fabrication : plissage et dépôt de pluche sur les rouleaux et plaques des presses. Le papier a tendance à gondoler, donc à provoquer d'intempestifs arrêts des machines. Les formats livrés ne correspondent pas toujours par ailleurs à ceux des équipements. Il en résulte des chutes et des pertes que les deux tableaux ci-après mettent en évidence.

Avec les formats nécessaires (formats en cm, poids en kg)

PUBLICATION	papiers en rames		papiers façonnés		quant. chutes	
	Format	Poids	Format	Poids	Poids	%
LIVRES	66x94	22,350	64x92	21,200	1,150	5
POLYCOPIES	58x82	17,150	56x80	16,150	1	6

Avec les formats livrés

PUBLICATIONS	papiers en rames		papiers façonnés		quant. chutes	
	Format	Poids	Format	Poids	Poids	%
LIVRES	70x100	25,200	64x92	21,200	4	19
POLYCOPIES	70x100	25,200	56x80	16,150	9,050	36

Source : OPU. Direction Technique.

L'entretien et la maintenance des matériels posent d'autres problèmes. Les fabricants ne disposent pas toujours d'antennes locales susceptibles d'assurer le suivi et le bon fonctionnement des installations. Quand un technicien doit se déplacer vers Alger, Tripoli ou Rabat, il faut que le dépannage entre dans son programme même si l'imprimeur ne produit pas un seul cahier pendant des semaines. Durant des années, par exemple, la firme anglaise Linotype a disposé d'un seul ingénieur basé à Chypre et chargé d'intervenir sur les matériels à l'arrêt livrés aux clients maghrébins et proche-orientaux.

Les structures maghrébines de formation technique existantes n'ont pu fournir aux imprimeurs le potentiel humain indispensable à la bonne conservation des matériels graphiques importés. C'est en fait toute la redoutable question de la rentabilisation des équipements installés qui se pose. Sans techniciens compétents en nombre, sans fournitures et matières premières adéquates disponibles, comment parler de la maîtrise des coûts de production ? Celle-ci et une diffusion efficiente du livre sont les deux conditions sine qua non du décollage de l'édition maghrébine. Une coopération bien étudiée dans le secteur éditorial entre les deux ensembles européen et maghrébin ne pourrait-elle pas contribuer à remplir ces deux conditions ?

b) Coopération euro-maghrébine

Dans le domaine du livre, la communauté européenne, et plus particulièrement l'Europe méridionale, peut apporter au Maghreb un know-how déterminant. Parmi les axes de coopération pertinents que l'on propose d'établir entre la rive sud de la Méditerranée et l'Arc Latin notamment, la formation des opérateurs peut revêtir plusieurs formes.

1. Création d'un institut supérieur maghrébin des arts graphiques

La formation des ingénieurs, cadres supérieurs et moyens, (ainsi que celle des techniciens qualifiés) peut être confiée à un établissement dont la création pourrait être le fruit d'une collaboration étroite entre institutions européennes et maghrébines. A titre d'exemple, l'Ecole Estienne en France et deux grands praticiens de l'imprimerie comme l'Italien Mondadori et l'Espagnol Altamira seraient à même de travailler avec deux universités maghrébines comme celles de Fez et Alger – Bab-Ezzouar – pour définir conjointement les profils et filières de formation, les programmes d'enseignement, la structure des curricula, les profils de l'encadrement. Rappelons pour mémoire que l'Italie imprima des livres en arabe dès la Renaissance et ce avant les pays arabes eux-mêmes¹.

Le lancement d'un institut supérieur Maghrébin des arts graphiques serait opéré avec l'assistance d'un corps enseignant européen. Des éditeurs et imprimeurs maghrébins seraient associés à la définition et à l'étude des matières et segments

1. V. Revue Maghrébine de documentation, n° 1, Tunis, 1983. pp. 37-68.

d'activités envisagées. Dans la programmation de ces derniers, la priorité serait donnée au manuel scolaire et universitaire et à la littérature générale et enfantine de telle sorte que les cadres puissent gérer tous les stades de la production éditoriale de la réception du manuscrit à la diffusion du livre en librairie. C'est dire que toutes les spécialités seraient concernées : étude et calibrage du manuscrit, maquette, programmation, étude de coût, traduction, traitement de texte, composition, laboratoire, offset, finition, entretiens et maintenance, distribution et promotion.

2. Amélioration et promotion des techniques de fabrication du papier

Les Hauts-Plateaux maghébins recèlent encore de notables quantités d'alfa, malgré l'amenuisement d'un couvert végétal trop longtemps soumis à l'effet conjugué de l'abandon de la steppe et de la désertification. L'industrie du papier pourrait connaître un nouvel essor avec l'exploitation rationnelle de l'alfa : protection des zones alfatières, cueillette méthodique, encouragée et stimulante, traitement industriel scientifique. C'est à ce dernier stade que l'intervention de la technologie européenne pourrait être bénéfique avec la contribution aux études et à la réalisation d'unités de fabrication et de la formation des techniciens. La question est d'autant plus ardue que de toutes les industries culturelles, celle du papier est la plus grande consommatrice d'eau. Or, les ressources hydrauliques du Maghreb – même si le Maroc est plus favorisé que ses partenaires de l'UMA – sont aussi rares que précieuses. D'où la nécessité d'implanter les usines là où sont réunies les conditions qui doivent permettre la production de produits de qualité (papiers couchés notamment pour impression recto-verso et en couleurs) à des coûts compétitifs. Il y a là un sérieux problème de transfert de technologie, la réalisation d'unités industrielles pouvant et devant s'accompagner de la formation de cadres spécialisés (docteurs, ingénieurs, laborantins) en chimie du papier.

La coopération euro-maghrébine pourrait prendre la forme de sociétés d'économie mixte susceptibles de capter des financements internationaux ou des subventions pertinents (banques européennes, industriels, UNESCO, etc.).

3. Promotion des métiers d'éditeur et de libraire

L'expérience professionnelle capitalisée par les éditeurs européens peut apporter une plus-value à la jeune édition maghrébine. Des stages de courte et moyenne durées (15 jours à 3 mois) organisés au sein de maisons d'éditions des pays de l'Arc Latin (les langues espagnole, française et italienne sont plus aisément accessibles aux Maghrébins), permettraient à de nombreux gestionnaires et employés de l'édition nord-africains de se familiariser avec des techniques fiables et éprouvées en matière de traitement de textes, calibrages de manuscrit, travail de copie, maquette, enregistrement ISBN, correction d'épreuves, etc. Des séminaires pourraient être organisés conjointement par les institutions européennes et leurs homologues maghrébins sur le droit d'auteur et la co-édition, thèmes impor-

tants parmi d'autres. De même, l'initiation de jeunes libraires à la gestion informatisée de la librairie d'aujourd'hui pourrait être un créneau de coopération profitable. L'on sait les difficultés que rencontrent les librairies dans le Tiers-Monde dans la gestion de leurs stocks. Lorsqu'il s'agit de diffuser et de contrôler des milliers de titres représentant autant de prix, des centaines d'éditeurs, des dizaines de spécialités et des milliers d'auteurs, la tâche exécutée manuellement devient vite une gageure. Cela s'impose d'autant plus que le système de l'Office un jour ou l'autre sera pratiqué au Maghreb de façon systématique. Or, la gestion des nouveautés promotionnelles suppose que le libraire est à la fois équipé et organisé. Là encore, l'expérience européenne peut se révéler féconde pour la jeune librairie nord-africaine.

4. Développement de la traduction

L'enseignement de qualité en arabe (du primaire au supérieur) doit s'appuyer sur une documentation pédagogique et scientifique solide, efficace et éprouvée. L'édition maghrébine originale et les importations de livres du Moyen-Orient ne peuvent à elles seules répondre aux besoins. La création locale demeure fiable : les cinq pays de l'UMA, on l'a vu, ne publient pas ensemble 1 million d'ouvrages par an. La production égyptienne dominée par les sciences sociales est surtout littéraire, la libanaise commerciale.

C'est pourquoi, avec l'aide des pays de la CEE (le Ministère français de la culture, par exemple dispose de crédits spécialement affectés à la traduction) un centre maghrébin de traduction pourrait être mis en place. L'Europe financerait un plan de charge en compensation de la transposition d'œuvres européennes écrites notamment en français, anglais, allemand, espagnol et italien. L'action, ce faisant, aiderait à promouvoir les auteurs européens, mais contribuerait surtout à fournir des instruments de formation et de culture. Un programme judicieusement sélectionné pourrait comporter 3 volets :

- a) Traduction d'ouvrages scientifiques et universitaires.
- b) Traduction de manuels scolaires et de livres pour enfants.
- c) Traduction d'œuvres du patrimoine universel (Shakespeare, Corneille, Goethe, Llorca, Dante, etc.).

c) Création d'un centre maghrébin de diffusion culturelle

Pour assurer la promotion des outils pédagogiques et culturels européens en Afrique du Nord et des publications maghrébines en Europe, on propose la créations d'une structure dont le siège serait à Casablanca, Alger ou Tunis et qui aurait pour tâches :

1. La promotion des productions éditoriales de deux rives de la Méditerranée par l'organisation de toutes les manifestations pertinentes. Systématiquement, les nouveautés seraient exposées et présentées.

2. L'identification de la demande récurrente dans le domaine des logiciels, de l'audio-visuel et de l'instrumentation pédagogique universitaire d'usage courant (règle à calcul, calculette, mini et micro-ordinateur, tensiomètre, diapositive, etc.). Les produits ne ciblent pas seulement les institutions scolaires et universitaires, mais également les entreprises.
3. Le regroupement de commandes permettant leur exécution plus méthodique et l'obtention de remises substantielles.
4. Le centre agirait, selon des règles à définir, comme régulateur des échanges. Il les suivrait de la commande au transfert des montants dus.

C'est dire qu'il faciliterait les relations commerciales entre éditeurs puisqu'il pourrait suivre la livraison avec les transitaires et l'exécution des règlements avec les banques. Le centre ferait bénéficier le Maghreb d'un know-how commercial appréciable. A. Sid-Ahmed, pose bien de problème quand il écrit : « l'incapacité de faire face aux importations de biens culturels et scientifiques, compte tenu de leur demande exponentielle, nécessite de bénéficier des flux technologiques et de savoir faire dans le domaine des industries culturelles et, au-delà, de l'information scientifique »¹.

5. Rentabilisation de l'outil graphique maghrébin

Les centaines d'imprimeries maghrébines sont loin d'atteindre toutes le seuil de rentabilité optimal. Outre que nombre d'entre elles comportent des équipements vétustes et obsolètes (les vieilles unités qui travaillent encore selon le procédé de la typographie font figure déjà ailleurs de pièces de musée), celles qui alignent des matériels performants ne travaillent pas toujours à pleine capacité. Le cas du complexe graphique de Réghaïa a longtemps défrayé la chronique en Algérie. En 1984, le Ministre de la Culture déclarait à la télévision que « l'usine » de Réghaïa travaillait à 20 % de ses possibilités. Il est un fait que lorsqu'une rotative conçue pour des tirages rentables supérieur à 50 000 exemplaires réalise un périodique imprimé en 5 000, on ne peut pas parler d'utilisation rationnelle des équipements.

L'imprimerie maghrébine pourrait proposer ses services à l'édition européenne. Cependant, sans la volonté de coopération de part et d'autre de la Méditerranée et une organisation méthodique et élaborée de cette coopération, l'on se heurtera toujours à des obstacles divers. Les avantages de cette collaboration graphique sont patents. Pour la rive nord de la *Mare Nostrum*, il s'agit d'obtenir des coûts relativement bas en raison de l'emploi d'une main-d'œuvre bon marché (le salaire moyen d'un conducteur offset en France est de 8 000 F, il est de 4 000 DA – moins de 3 000 F au taux officiel – en Algérie). Pour la rive sud, l'impression au profit de l'Europe ouvre des ressources en devises appréciables et permet

1. A. Sid-Ahmed, *Éléments d'une stratégie nationale des biens matériels, scientifiques et technologiques*, texte ronéoté.

d'améliorer les techniques de travail, le client européen exigeant un produit de qualité.

Pour ce faire, un comité euro-maghrébin de régulation de l'offre et de la demande de travaux graphiques pourrait être mis en place. Il aiderait les partenaires à se trouver et à s'entendre. Il conseillerait utilement, connaissant les besoins de l'Europe et les potentialités du Maghreb, les uns et les autres pour s'orienter vers telle imprimerie ou tel éditeur. Dans une première étape, les imprimeries nord-africaines ne réaliseraient que des manuels de grande diffusion (livres de poche, par exemple). Puis, à mesure qu'elles s'équipent plus et travaillent mieux, elles pourraient réaliser des ouvrages plus élaborés impliquant une haute technicité et des matières premières plus recherchées (papier de luxe, par exemple). Ainsi, serait stimulé du même coup l'expansion de l'industrie du livre maghrébin : une production de qualité exportable se répercuterait sur la qualité du livre local.

CONCLUSION

La coopération euro-maghrébine préconisée ici ne signifie nullement, s'agissant de l'édition, c'est-à-dire d'une industrie culturelle dont les tenants et les aboutissants sont civilisationnels, une identification des problèmes du Maghreb à ceux de l'Europe. Chacun sait que le produit éditorial peut être éminemment idéologique, surtout quand il s'agit des sciences de l'homme et de la littérature, mais que chaque région, voire chaque pays, appuie sa production livresque sur ses potentialités et ses aspirations. L'édition se présente ainsi comme un outil du développement. C'est sous cet angle, qu'est perçue en l'occurrence cette activité. Le concept de développement endogène doit reposer sur des bases scientifiques. Entendons-nous : le transfert d'un savoir juridique international et de connaissances technologiques universelles ne doit pas être perçu comme une atteinte à l'identité culturelle. En soi, le savoir faire de l'ingénieur doit demeurer neutre, encore que d'aucuns soutiennent que dans les rapports internationaux, l'innocence et la philanthropie sont d'avance exclues. Ce qui est sûr, c'est que les projets sociaux exportables, fussent-ils de gauche ou de droite, ne conviennent pas toujours. A cet égard, A. Abdelmalek disait à l'occasion de la tenue à Alger du séminaire international sur la culture et la pensée dans la transformation du Monde : « Nous sommes partis d'une constatation simple : les théories sociales élaborées en Europe sont inopérantes pour analyser les structures sociales et les mouvements amples et rapides qui caractérisent les pays du Tiers-Monde. »¹

Le débat a été clarifié du reste par les recommandations de deux groupes d'experts de l'UNESCO (Paris, décembre 1975 et Vienne, juin 1978) dont les réflexions ont fait l'objet d'un ouvrage remarquable². C'est dans l'esprit des analyses contenues dans cette dernière publication que la coopération euro-maghrébine en matière éditoriale portera meilleurs fruits.

1. *El-Moudjahid*, Alger, 18-19 décembre 1981.

2. *Domination ou partage ?*, UNESCO, Paris, 1980.

**LA DEMOGRAPHIE AU SUD DE LA MEDITERRANEE :
CONTRAINTES REELLES
ET DEFIS FANTASMATIQUES**

Philippe FARGUES

Directeur de recherche à l'Institut National d'Etudes Démographiques, Paris.

Auteur avec R. Boustani, *d'Atlas du Monde Arabe*.

Géopolitique et société, Bordas, Paris, 1990.

I – Les peurs démographiques

La démographie lance un défi aux sociétés du sud. Des diverses hypothèses qui grèvent l'avenir de l'Afrique du Nord, politiciens, planificateurs et chercheurs s'entendent pour y voir l'une des plus lourdes.

L'opinion n'est aujourd'hui presque plus discutée qu'un rythme trop rapide de croissance de la population pèse sur les économies de ces pays ¹, en épongeant d'avance le gros des excédents qu'elles pourraient dégager. On admet maintenant que ce rythme affecte également les systèmes politiques, en entravant l'évolution vers la démocratie ², en grossissant les rangs des déshérités dont se nourrit le radicalisme islamique ³ et dont pourraient s'alimenter bientôt d'autres forces de déstabilisation régionale. Les dernières projections des Nations Unies ⁴ donnent 253 millions d'habitants dans les pays arabes riverains de la Méditerranée en l'an 2025, contre 133 millions aujourd'hui (tableau 1). Une augmentation de 90 % en 35 ans ne saurait passer sans perturbations profondes.

Au-delà de l'Afrique du Nord, c'est toute la Méditerranée que cet état de choses défierait. Loin d'œuvrer à rapprocher les rives d'une mer dont on cherche à reconstruire l'harmonie, mais creusant au contraire les écarts de richesse, la pression démographique au sud ferait obstacle à l'équité indispensable pour fertiliser les interdépendances ; elle alimenterait une migration dont naissent, en Europe, des tensions périlleuses. Elle romprait la supériorité numérique du Nord. Sauf à admettre que la Turquie musulmane fait partie du Nord, la masse démographique serait en train de basculer au sud ⁵. L'arabe serait-il appelé, demain, à devenir la nouvelle *lingua franca* ?

1. A. Chevallier et V. Kessler, *Economies en développement et déficits démographiques. Algérie, Egypte, Maroc, Tunisie*. La Documentation Française, *Notes et Etudes Documentaires* n° 4878, Paris, 1989.

2. Population Crisis Committee, *Population Pressures : Threat to Democracy*, Washington, 1989.

3. B. Etienne, *L'Islamisme radical*, p. 113 et suiv., Paris, Hachette, 1987. G. Kepel.

4. Cet article fait appel tour à tour aux versions suivantes des projections de l'ONU : 1982 : *World population prospects : estimates and projections as assessed in 1982*, ST/ESA/SER.A/86, New York, 1983.

1986 : *World demographic estimates and projections 1950-2025*, ST/ESA/SER.R/79, New York, 1988.

1988 : *World population prospects 1988*, ST/ESA/SER.A/106, New York, 1989.

5. Se limitant aux Etats qui possèdent une façade méditerranéenne, les chiffres fournis par les Nations Unies pour 1950 et 2025 sont les suivants (en millions) : Europe : 142,321 et 207,591, Pays arabes : 47,533 et 253,267, Turquie : 20,809 et 89,646. Représentant 68 % des populations méditerranéennes en 1950, l'Europe n'en formerait donc plus que 38 % en 2025. Mais si l'on abandonne la notion étroitement géographique d'« Etat riverain », pour celle d'aire culturelle, ou, mieux, d'économie continent, il convient de grossir l'Europe du Sud de l'Europe du Nord et bientôt de l'Europe de l'Est, tandis que le monde arabe s'agrégera moins probablement ses confins persans ou sud-Sahariens. A l'horizon 2025, malgré une réduction des écarts actuels, le basculement annoncé n'aura pas eu lieu.

En démographie, les évolutions sont nécessairement lentes : il faut 100 ans pour renouveler une population. Il en découle d'abord une facilité apparente de prospective. Grâce aux progrès récents de l'observation démographique d'une part et de l'informatique de l'autre, les projections de population se sont banalisées. En bonne place dans l'abcédaire de la planification du développement, elles s'insinuent désormais dans celui du discours partisan. La lenteur de la démographie produit un second effet : le fatalisme avec lequel on accueille les résultats des projections, au moins dans les court et moyen termes. Puisque la population présente est déjà porteuse de celle de demain, c'est seulement après-demain que les politiques récolteront les fruits d'une action immédiate.

Mais, sommes-nous bien certains de ne pas faire dire à cette discipline plus que ce qu'elle permet de savoir, et de toujours en tirer les enseignements ?

Tableau 1 : Population présente et future des pays riverains de la Méditerranée (effectifs en milliers)

Année	1990	2025	Augmentation
Pays arabes*	133 289	253 267	90 %
Turquie	55 616	89 646	61 %
Europe**	195 686	207 591	6 %

* Maroc, Algérie, Tunisie, Lybie, Egypte, Liban, Syrie et Bande de Gaza.

** Plus Chypre et Israël

Source : Nations Unies, 1989.

II – Ce qui est tracé dans l'avenir de la population

Lorsque l'on projette une population dans le futur, on effectue trois démarches distinctes, qui comportent des marges d'erreur très variables :

1) On simule d'abord l'extinction des générations déjà nées. Avec la mortalité modérée ou faible que connaît maintenant l'Afrique du Nord, les erreurs d'anticipation affectent relativement peu le résultat final.

2) On fait ensuite naître de nouvelles générations, dont on organise à leur tour l'extinction. Pour cela, on formule des hypothèses non seulement sur la mortalité, mais sur la fécondité de demain. La variété des expériences de transition démographique montre les transformations rapides dont sont susceptibles divers facteurs sociaux, culturels, économiques et politiques auxquels répond la fécondité, la rendant ainsi difficile à projeter, y compris dans le futur proche.

3) On répartit dans cet espace ces deux sous-populations, soit en admettant qu'elles ne se déplacent pas, soit en imaginant leurs migrations, internes ou internationales. Ce phénomène capricieux ne dépend pratiquement pas des structures démographiques présentes, mais d'une conjoncture économique et politique largement imprévisible.

Auteur des perspectives démographiques les plus largement diffusées dans le monde, la Division de la Population des Nations Unies actualise ses calculs au fur et à mesure que les pays publient de nouvelles données, afin d'intégrer les éventuelles ruptures de tendance.

La comparaison pour un même pays, le Maroc, de deux versions successives de ces perspectives (tableau 2), montre bien qu'une projection est datée, c'est-à-dire qu'elle reflète l'état des connaissances et leur interprétation à un moment donné du temps. En 1982 au Maroc, on ne connaissait ni les résultats du recensement effectué cette même année, ni ceux de l'enquête sur la fécondité de 1979-1980. Ignorant encore la baisse prononcée de la natalité engagée quelques années plus tôt, on surestimait son niveau de départ, puis on faisait l'hypothèse prudente d'un fléchissement lent jusqu'en 2025. En 1986, impressionné au contraire par l'ampleur d'une baisse tout juste découverte, on supposa que la fécondité pourrait se stabiliser à 2,2 enfants par femme dès l'an 2010. Il en résulta, à l'horizon 2025, une population totale amputée de 20 millions de personnes par rapport au calcul effectué quatre ans plus tôt. Deux ans plus tard, en 1988, c'est une hypothèse intermédiaire qui sera formulée (graphique 1), relevant légèrement le niveau final de la population en 2025.

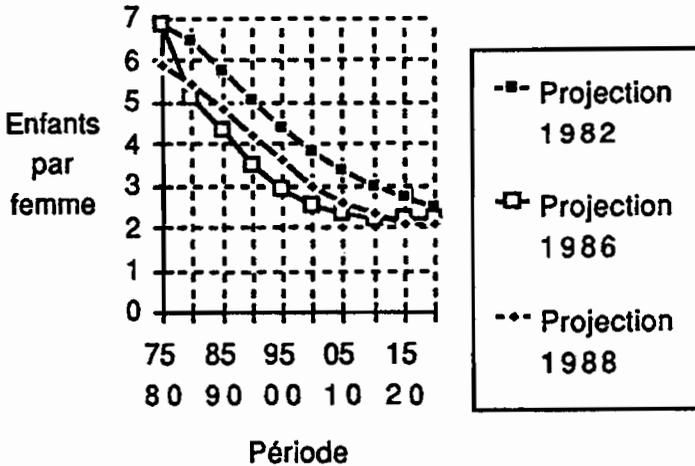
Tableau 2 : La population du Maroc dans deux projections des Nations Unies 1982 et 1986 (hypothèse moyenne, effectifs en milliers)

Date	Age	Estimation de 1982		Estimation de 1986		Ecart 1982-1986
		milliers	% total	milliers	% total	
1980	tous âges	20 050	100,0 %	19 382	100,0 %	3,4 %
1985	<i>0-4 ans</i>	<i>4 262</i>	<i>18,1 %</i>	<i>3 318</i>	<i>15,1 %</i>	<i>28,5 %</i>
	<i>5 & +</i>	<i>19 340</i>	<i>81,9 %</i>	<i>18 623</i>	<i>84,9 %</i>	<i>3,9 %</i>
	<i>total</i>	<i>23 602</i>	<i>100,0 %</i>	<i>21 941</i>	<i>100,0 %</i>	<i>7,6 %</i>
2000	<i>0-19 ans</i>	<i>18 881</i>	<i>52,0 %</i>	<i>12 862</i>	<i>43,6 %</i>	<i>46,8 %</i>
	<i>20 & +</i>	<i>17 444</i>	<i>48,0 %</i>	<i>16 650</i>	<i>56,4 %</i>	<i>4,8 %</i>
	<i>tous âges</i>	<i>36 325</i>	<i>100,0 %</i>	<i>29 512</i>	<i>100,0 %</i>	<i>23,1 %</i>
2025	<i>0-45 ans</i>	<i>46 736</i>	<i>78,1 %</i>	<i>27 711</i>	<i>69,2 %</i>	<i>68,7 %</i>
	<i>45 & +</i>	<i>13 123</i>	<i>21,9 %</i>	<i>12 351</i>	<i>30,8 %</i>	<i>6,3 %</i>
	<i>tous âges</i>	<i>59 859</i>	<i>100,0 %</i>	<i>40 062</i>	<i>100,0 %</i>	<i>49,4 %</i>

En italique, les estimations qui dépendent de la fécondité future et comportent de ce fait une part d'incertitude plus grande.

Source : Nations Unies, 1983 et 1988.

Graphique 1: la fécondité future du Maroc
dans les perspectives de l'ONU



L'exemple du Maroc (tableau 2) illustre une propriété générale des projections : seules les générations nées avant le point de départ des calculs font l'objet d'estimations relativement indépendantes de la date à laquelle on les effectue. Les autres, les plus jeunes, dépendent d'une projection de la fécondité, c'est-à-dire de l'intuition du chercheur. La représentation qu'il se fait du futur porte inmanquablement la marque de l'air du temps¹.

L'intuition tient une place d'autant plus grande que la fécondité de départ est élevée, puisque ses possibilités de déclin s'inscrivent dans une fourchette elle-même d'autant plus large. C'est ainsi que deux scénarios successifs, également qualifiés d'hypothèse « moyenne », aboutissent à un écart relatif de 28,5 % dès les 5 premières années, de 46,8 % au bout de 20 ans, et de 68,7 % à l'horizon 2025, celui que retiennent la plupart des perspectives internationales. La limite est sérieuse : les effectifs futurs des jeunes, ceux précisément dont la « montée » inquiète, sont moins bien estimés que ceux des vieux. Par voie de conséquence, l'effectif total futur des populations où dominent les classes d'âge jeunes, comme au sud de la Méditerranée, est encore plus incertain que celui des populations vieilles.

1. H. Le Bras, « Nature et limites des prévisions de population », *VIII^e Colloque national de démographie*, Cahier de l'Ined n° 116, PUF, 1987, pp. 13-28.

Lorsque l'on recherche des ordres de grandeur pour l'avenir, on doit donc arrêter la projection dès que la fécondité entre en jeu : l'an 1995 pour les effectifs scolarisables, 2025 pour les demandes d'emploi, mais 2045 pour les droits à la retraite, dates auxquelles les dernières générations d'effectif connu¹ auront franchi leurs dixième, vingtième ou soixantième anniversaire. S'aventurer au-delà, c'est se livrer à un exercice plus gratuit, parfois utile pour éclairer l'action politique. Au tableau 3, nous l'avons prolongé jusqu'à 2005, date au-delà de laquelle plus de la moitié de la population appartient aux générations à forte incertitude.

Tableau 3 :

(en milliers)

	Maroc	Algérie	Tunisie	(Libye)	Egypte	(Liban)	Syrie	Turquie
<i>Population totale</i>								
1990	25 139	25 364	8 169	4 544	54 059	2 965	12 501	55 616
2005	34 254	37 055	10 557	7 695	72 658	3 896	20 586	71 800
accr.	+36%	+46%	+29%	+69%	+34%	+31%	+65%	+29%
<i>5-14 ans (âges scolaires)</i>								
1990	6 468	6 962	1 993	1 254	13 894	657	3 630	12 206
2005	7 636	9 117	2 081	2 142	15 803	824	5 696	14 280
accr.	+18%	+31%	+4%	+71%	+14%	+25%	+57%	+17%
<i>20-29 ans (jeunes adultes)</i>								
1990	4 380	4 367	1 533	686	8 888	576	2 065	10 330
2005	6 332	6 830	1 967	1 231	13 659	648	3 562	12 019
accr.	+45%	+56%	+28%	+79%	+54%	+12%	+72%	+16%

III – Comment d'autres facteurs peuvent altérer l'influence de la démographie

Si l'on s'alarme de la croissance démographique, c'est d'abord par référence à l'économie. Parlant de « pression » démographique, on évoque tantôt le rapport du nombre des hommes au volume des ressources naturelles disponibles (terre, eau, environnement non pollué, ...), ou des biens et services (alimentation, éducation, logement, santé, ...), tantôt le rapport entre les catégories complémentaires et solidaires de la population (occupé/chômeur, actif/retraité, etc.). Implicitement,

1. Les derniers recensements de population remontent à 1985 environ.

c'est toujours à la démographie que l'on fait endosser la détérioration de ce type de rapport. Pourtant, elle n'en est pas toujours le déterminant principal, surtout dans les court et moyen termes. On va le voir dans les exemples de la scolarisation et de la demande d'emploi, deux des grands défis de demain.

D'après la projection des Nations Unies, les effectifs en âge de fréquenter l'école primaire passeront au Maroc de 3,950 millions en 1990 à 4,590 en 2005¹, soit un accroissement de 16 %. Si le taux de scolarisation restait constant, les effectifs d'élèves subiraient un accroissement équivalent. Mais afin de réaliser l'objectif qu'il s'est fixé d' « école pour tous » à cette date et sachant que 53 % seulement des enfants sont aujourd'hui scolarisés (2,111 millions en 1990), le Maroc devrait faire face à une augmentation du nombre des élèves de 117 % et non de 16 %. L'influence du progrès social aura donc, de très loin, surpassé celle de la démographie.

En Afrique du Nord, la demande urbaine d'emploi était tout récemment encore marquée du double sceau des structures patriarcales de la famille et d'un niveau moyen d'éducation relativement bas. Les femmes étaient pratiquement absentes du marché du travail tandis que les hommes y entraient jeunes. En Algérie par exemple, le recensement de 1987 continue de faire état d'une activité presque négligeable chez les femmes (7,5 % seulement des femmes de 15-49 ans participent à la population active), mais toujours précoce chez les hommes (graphique 2). Les mutations profondes qui se dessinent au Maghreb, tant en matière de rôles familiaux que de niveau d'instruction, donnent à penser que cette double caractéristique de la demande d'emploi – absence de femmes, jeunesse des hommes – ne persistera pas longtemps. Alors que la population d'âge actif est dès maintenant connue sans grande marge d'erreur à l'horizon 2005 (ceux qui auront à cette date plus de 15 ans étaient déjà nés en 1990), le volume qu'atteindra la population effectivement engagée dans l'activité économique s'inscrit dans une fourchette qui va de 7,5 millions à 12 millions de personnes, suivant l'hypothèse que l'on formule sur la féminisation et sur le retard des hommes à leur arrivée sur le marché du travail (tableau 4). Cela montre l'amplitude de l'incertitude qu'introduisent les transformations sociologiques, autour de la tendance haussière que la démographie dessine à coup sûr (+87 %).

1. C'est vers cette date qu'ils devraient culminer. La baisse de fécondité envisagée par l'ONU fait retomber à 4,126 millions en l'an 2025 la population scolarisable dans le primaire.

TAUX D'ACTIVITE EN ALGERIE - 1987

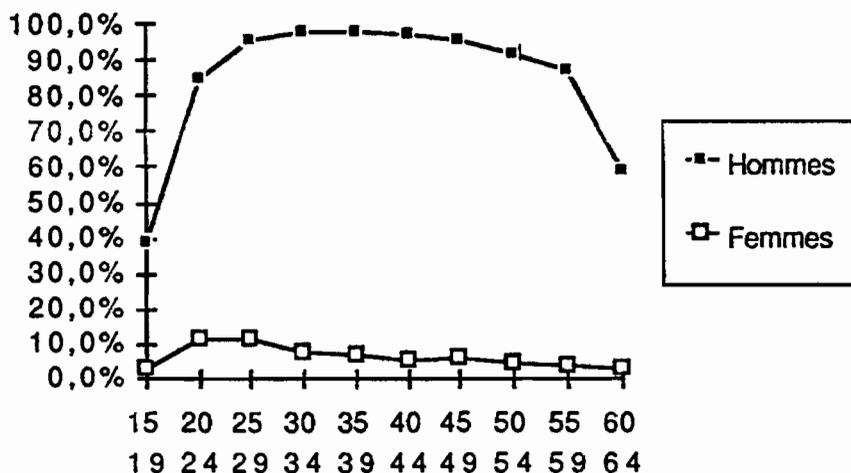


Tableau 4 : Population active d'Algérie en 2005 dans 4 scénarios

Population	Effectif total (milliers)	Augmentation 1987-2005	Prop. (%) de femmes
recensée en 1987			
âges actifs (15-64 ans)	11 759		49,9
actifs	5 279	--	8,1
projetée en 2005			
âges actifs	21 996	87 %	49,7
actifs cas I	10 045	90 %	8,0
cas II	8 320	58 %	9,6
cas III	12 079	129 %	23,5
cas IV	7 520	96 %	27,4

I : maintien pour chaque sexe des taux d'activité par âge de 1987.

II : réduction de l'activité masculine des moins de 25 ans et des plus de 65 ans au 1/3 de son niveau de 1987.

III : élévation de l'activité féminine à son niveau actuel (1984) en Tunisie urbaine.

IV : II + III.

IV – Une natalité mieux contrôlée qu'il n'y paraissait

L'image est si profondément ancrée d'une Afrique du Nord à la démographie « explosive », qu'elle résiste à l'accumulation des signes : il y a pourtant tout lieu de penser que le fléchissement de la fécondité arabe est désormais engagé de façon irréversible¹. Lorsque cette image se forgea dans les années 60, divers pays arabes connaissaient effectivement une sorte de record en la matière : le nombre final moyen d'enfants par femme dépassa 8 en Algérie ou en Syrie, et même 9 chez les Palestiniennes. Dès 1965 cependant, la Tunisie et l'Égypte inauguraient la baisse. Le Maroc les suivit de quelques années seulement, mais l'Algérie, dont le gouvernement conserva une position résolument hostile à la planification familiale jusqu'en 1982, prit une bonne décennie de retard. Elle l'a pratiquement rattrapé depuis 1985. La fécondité offre aujourd'hui un large éventail de niveaux nationaux, s'étageant de moins de 4 enfants par femme en Tunisie et au Liban à plus de 7 en Syrie. Les disparités internes, entre les groupes sociaux ou les régions, sont plus fortes encore : ainsi les femmes marocaines ne procréent-elles plus que 2,8 enfants en ville, mais 6 à la campagne².

Tableau 5 : Fécondité générale et planification familiale au Maghreb

	Algérie	Maroc	Tunisie
Taux de natalité en 1988 (p. 1000)	33,6	31,4*	27,6
Indice synthétique de fécondité			
en 1977	7,4	5,9	5,5
en 1987	4,8	4,6	4,0
Année d'entrée en application du programme de planification familiale	1983	1967	1966
Taux de prévalence contraceptive des femmes encore mariées (%)	43,9	35,9	49,8

(*) : 1987

Sources :

– Algérie : Office national des statistiques, « Démographie algérienne, édition 1989 », Collections statistiques n° 17, Alger, 1989, et CENEAP, *Enquête nationale algérienne sur la fécondité 1986*, Alger, 1989 (Document provisoire).

– Maroc : CERED, *Situation démographique régionale au Maroc*, Rabat, 1988, et Direction de la statistique : *Enquête démographique nationale...*, *op. cit...*

– Tunisie : Institut National de la Statistique, *Annuaire statistique 1987-1988* et Ministère de la santé publique, *Enquête démographique et de santé en Tunisie, 1988*, Tunis, 1989.

1. Voir à ce sujet Ph. Fargues, « La baisse de la fécondité arabe », *Population*, n° 6, 1988, pp. 995-1004, et Ph. Fargues, « Algérie, Maroc, Tunisie : vers la famille restreinte ? », *Population et sociétés*, n° 248, 1990.

2. Direction de la Statistique, *Enquête démographique nationale 1986-1988. Rapport préliminaire*, Rabat, 1989.

Le fléchissement de la natalité serait-il, face aux crises qui affectent la plupart des économies de la rive sud de la Méditerranée, un simple ajustement que les familles remettraient en cause en cas de prospérité retrouvée ? L'examen de ses facteurs incline plutôt à y voir la manifestation de mutations profondes des mentalités et de la société.

L'entrée des filles à l'école tient un rôle central. Une scolarisation primaire, qui ne s'accompagne dans d'autres sociétés d'aucune réduction de leur fécondité future, suffit déjà à réduire la fécondité des pays arabes (tableau 6). Offrant une ouverture sur l'extérieur à une jeune fille que la tradition confinait au monde familial, l'école représente en soi une rupture avec la coutume. Quant aux jeunes filles, de plus en plus nombreuses, qui prolongent leur scolarité au lycée puis à l'université, elles y contractent des aspirations irréductibles au rôle de mère et d'épouse que leurs aînées se voyaient assigné. La famille à 2 ou 3 enfants devient pour elles la norme. L'élévation du niveau des jeunes générations est d'ores et déjà acquise. Lorsqu'elles aborderont demain leur vie conjugale, ce sera, à n'en pas douter, avec l'ambition de familles plus restreintes que celles de leurs aînées, qui avaient reçu une éducation scolaire moins longue.

Tableau 6 : Fécondité* et éducation des femmes

Niveau d'éducation	Algérie 1986	Maroc 1987	Tunisie 1988	Egypte 1988
Analphabètes	7,3	5,2	5,0	5,4
Primaire	5,0	3,2	3,9	4,8
Secondaire	3,4	2,4	2,7	3,1

Sources : celles du tableau 5 et Egypt National Population Council, *Egypt demographic and health survey*, Cairo, 1989.

* indice conjoncturel durant les 5 années précédant l'enquête.

L'influence de l'école sur les aspirations féminines est cependant modulée par le contexte variable qu'offrent les pays arabes, notamment par la persistance plus ou moins forte de l'héritage des structures patriarcales de la famille traditionnelle. Révélateur de leur atténuation, l'apparition des femmes sur le marché du travail apparaît en effet comme le second facteur de la baisse de fécondité. Les pays arabes les moins féconds, Tunisie en tête, sont ceux où la femme est la plus présente dans la population active (tableau 7). La concurrence universelle entre les deux vies de la femme, professionnelle et familiale, est renforcée, dans les sociétés arabes, d'une pression familiale pour maintenir l'épouse au domicile conjugal dès le mariage, c'est-à-dire avant la naissance de son premier enfant. Cette pression s'est d'abord relâchée en Tunisie et en Egypte, puis au Maroc, c'est-à-dire dans les pays non pétroliers. Elles s'est maintenue plus longtemps en Algérie et perdure encore en Lybie comme dans l'ensemble de la Péninsule arabique. Tout

s'est passé comme si l'aisance conférée par le pétrole avait accordé un sursis aux structures sociales traditionnelles, tandis qu'ailleurs, il fallait mobiliser toutes les énergies, y compris féminines, dans le défi du développement.

**Tableau 7 : Taux d'activité
des femmes de 15-49 ans**

Algérie 1987.....	7,5 %
Egypte 1986.....	12,6 %
Maroc 1982.....	18,4 %
Tunisie 1984.....	25,7 %

Source : recensements de population

CONCLUSION

Il y a 2,5 à 3 millions d'Arabes en Europe et près de deux millions de Turcs, la majorité d'entre eux au Nord de l'aire méditerranéenne. Les faits numériques sont suffisamment bien connus, même si certains les contestent, pour n'y pas revenir ici¹. L'opinion courante avalise le postulat que ces flux migratoires résultent de la combinaison entre surpression démographique et misère au sud d'une part, et athénie démographique d'autre part. Il y a bien sûr une part de vérité : en migrant, les hommes cherchent à améliorer leur situation. Mais quitter un pays et choisir une destination n'obéissent pas à une simple mécanique des fluides, comme le laisse penser un vocabulaire emprunté à la physique. Ce sont des décisions qui participent à un système d'échanges². Si le migrant maghrébin avait cherché uniquement à maximiser le bénéfice de son déplacement, on l'aurait trouvé en Arabie et sur les rives du Golfe aussi bien qu'en Europe. Troisième grand marché du travail international après les Etats Unis et l'Europe de l'Ouest, la Péninsule arabique offrait, jusqu'à la crise commencée en août 90, des salaires comparables à l'Europe. Elle avait attiré plus de 2 millions d'Asiatiques et 3 millions d'Arabes, parmi lesquels on comptait tout au plus 10 000 Maghrébins. Le migrant cherche en effet à minimiser le coût, aussi bien psychologique que financier, de son déplacement. C'est pourquoi il ne part pas trop loin de chez lui. L'Europe attire les migrations d'un monde qui lui est proche, par la géographie et par l'histoire. Que la guerre du Golfe ressuscite la vieille cassure entre Islam et Chrétienté, et la croissance démographique du sud cessera d'alimenter une migration vers le nord. C'est alors seulement que les démographies des deux rives, parce qu'elles seraient durablement disjointes, deviendraient une menace pour l'harmonie méditerranéenne.

1. Pour les pays du Nord, on pourra consulter par exemple le rapport *SOPEMI 1989 : Système d'observation permanente des migrations*, OCDE, Paris, 1990, et pour les pays du Sud, Y. Courbage, « Effetti dell'emigrazione internazionale sul mercato del lavoro dei paesi della riva sud del Mediterraneo », in G. Ancona, *Migrazioni mediterranee e mercato del Lavoro*, Cacucci, Bari, 1990.

2. Diverses études mettent en avant la logique de complémentarité, plutôt que d'opposition, dans laquelle s'inscrit la migration sud-nord : compensant – très partiellement seulement – les déséquilibres des pyramides d'âges des populations « vieilles » d'Europe, elle contribue par exemple à atténuer la détérioration des rapports actifs/retraités. Voir sur ce point Ph. Fargues, « Immigrati ed autoctoni nell'Europa mediterranea : una solidarietà demografica », in C. Maccheroni, *Le migrazioni dall'Africa mediterranea verso l'Italia*, Giuffrè, Milano, 1989.

**LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE ET SES ESPACES :
PERTINENCES ET DYNAMIQUES SPATIALES**

Henri REGNAULT
CATT – IRSAM
Université de Pau

Qu'est-ce que la Méditerranée Occidentale aujourd'hui ? A première vue, c'est une mer bordée de sept pays, si l'on admet que le Portugal, par pure distraction, s'est trompé de mer : Italie, France, Espagne, Portugal, Maroc, Algérie, Tunisie. Mais, rien n'est plus superficiel que cette première énumération ; derrière ces sept pays il y a deux zones de construction plurinationale, très inégalement avancées dans leurs processus d'unification. La CEE, au Nord, englobe bien plus que les quatre pays cités ; l'Union du Maghreb Arabe, au Sud, qui fait ses premiers pas, d'une part compte aussi, en plus des trois pays cités, la Lybie et la Mauritanie, et d'autre part ne peut pas échapper entièrement au mythe ou à la réalité (ce n'est pas le lieu d'en débattre) d'une nation arabe. De plus, derrière ces sept pays et les processus pluri-nationaux auxquels ils participent, il y a aussi une multitude d'espaces infra-nationaux, éventuellement transfrontaliers, et si on se livrait à une typologie de ces espaces on conviendrait aisément qu'il y a souvent plus de similitude socio-économique entre des régions de pays différents qu'entre les régions d'un même pays, comme a pu le montrer, par exemple, une analyse comparative des dynamiques régionales portugaises et tunisiennes¹.

C'est dire que les discours qui sont tenus sur les relations économiques, sociales, culturelles, politiques entre ces sept pays ont toutes chances de rester très superficiels s'ils ne se positionnent qu'en termes de relations de pays à pays. Les échanges économiques entre la rive Nord et la rive Sud de la Méditerranée sont plus déterminés à Bruxelles qu'à Paris, Rome ou Madrid. De plus, telle ou telle orientation prise par la CEE va certes concerner la France, la Tunisie, l'Espagne ou le Maroc, à travers l'impact sur la balance des paiements de chacun des pays, mais va d'abord et avant tout modifier la vie d'hommes et de femmes dans la vallée de la Garonne, dans l'oliveraie sfaxienne dans les huertas ou vegas espagnoles, sur le littoral atlantique marocain, pour les productions agricoles, ou bien en matière industrielle, dans les Vosges, à Lavelanet ou à Sète aujourd'hui, sur le littoral tunisien, dans la métropole littorale marocaine, ou sur l'axe Lisbonne-Porto au Portugal.

On entrevoit donc d'ores et déjà une dialectique très serrée des différents niveaux spatiaux d'analyse dans ce bassin méditerranéen occidental : du local au plurinational. Toutefois, il faut aller plus loin encore dans l'analyse des interactions spatiales : les dynamiques des espaces du bassin méditerranéen occidental, même si elles ont leur part d'autonomie, ne sont pas indépendantes de dynamiques mondiales. Qui ne voit pas aujourd'hui que les évolutions à l'Est interfèrent déjà avec les problématiques méditerranéennes ? Qui peut ignorer qu'on ne saurait traiter des relations entre le Maghreb et l'Europe sans prêter attention au statut que l'Europe accordera, bon gré mal gré, à la Turquie. Au-delà même de

1. J.-P. Carrière, H. Régnauld, *L'Impact régional de l'élargissement de la CEE dans le bassin méditerranéen : analyse comparée des cas tunisien et portugais*, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n° 1 1988, p. 159-183.

ces premiers horizons, en définitive très proches, on peut se demander, par exemple, si les accords multifibres, en accordant des quotas d'exportations textiles méditerranéennes en Europe, n'ont pas protégé ces pays méditerranéens de la concurrence asiatique et ainsi facilité l'intégration de deux pays maghrébins (Tunisie et Maroc) à la Division Internationale du Travail (DIT) manufacturière, avec les conséquences spatiales de cette intégration.

Cette immense complexité des interactions spatiales internes et externes à la Méditerranée Occidentale étant posée, nous nous interrogerons tout d'abord sur les espaces pertinents pour l'analyse de la Méditerranée Occidentale, nous attachant notamment à bien marquer les limites de l'analyse macroéconomique. Puis il nous faudra nous pencher sur les dynamiques spatiales qui forgent les nouveaux espaces de la Méditerranée Occidentale.

I – Pertinence du concept de Méditerranée Occidentale

La première démarche qui s'impose est sans doute de s'interroger sur la pertinence du concept de Méditerranée Occidentale. Pourquoi retenir sept pays, ou neuf comme le font les démarches diplomatiques actuellement en cours, en incluant tous les pays de l'UMA ? La Méditerranée Occidentale n'est-elle pas le nouvel oripeau des vestiges néo-colonialistes français, qui à travers ce concept tenterait de recélébrer les noces franco-maghrébines, en demandant à l'Italie et à l'Espagne de faire de la figuration et au Portugal de poser pour la photo de famille ! Gageons que si l'hypothèse a pu être avancée, elle n'est pas très fondée : d'abord parce que le couple fascination-répulsion qui préside aux relations franco-maghrébines se transformerait vite en pure répulsion réciproque en cas de tête à tête trop marqué, ensuite parce que nos partenaires sud-européens n'ont rien de figurants. Forcé est donc de penser qu'il y a derrière ce concept de Méditerranée Occidentale autre chose que des arrières-pensées post-coloniales.

Toutefois il faut bien reconnaître que ce qui fait la pertinence éventuelle du concept de Méditerranée Occidentale ce n'est assurément pas son homogénéité. Au contraire saute aux yeux immédiatement une distinction Nord-Sud très claire en matière culturelle ou religieuse, mais également sur un terrain aussi fondamental, en termes de dynamique à long terme, que peut l'être la démographie : entre 1980 et 1987 le taux annuel moyen d'accroissement démographique évolue au Nord de la Méditerranée entre 0,2 % (Italie) et 0,5 % (France), alors qu'au Sud il varie entre 2,6 % (Tunisie) et 3,1 % (Algérie)¹. Quelles que soient les évolutions déjà en cours en matière de fécondité, il s'écoulera de nombreuses décennies avant que les pays de la Méditerranée Occidentale marchent du même pas en

1. Banque mondiale, rapport sur le développement dans le Monde, 1989.

matière démographique. D'ici là, les attentes de croissance économique et notamment de création d'emplois auront été considérables au sud. Précisément, en terme de développement économique l'hétérogénéité de la Méditerranée Occidentale est aussi très forte, pour autant que l'on puisse en rendre compte avec un indicateur aussi fruste que le PNB, par tête l'écart entre le Maroc et la France est de 1 à 20, en 1987 en 610 \$ et 12 790 \$; toutefois l'opposition Nord-Sud et l'homogénéité de chacune des deux rives n'est plus aussi claire qu'en matière démographique, les deux rives se rejoignant à travers les chiffres du Portugal (2 830 \$) et de l'Algérie (2 680 \$). [Espagne : 6 010 ; Italie : 10 350 ; Tunisie : 1 180]¹.

Aussi la pertinence du concept de Méditerranée Occidentale ne se fonde pas sur la moindre homogénéité. Par contre, un ensemble méditerranéen et plus particulièrement méditerranéen occidental existe bien en tant que réseau d'interactions. Ces interactions sont multiples au sens où elles touchent à des domaines très divers : mouvements des hommes, des capitaux, des marchandises. Ces interactions sont asymétriques dans la mesure où la rive Nord représente beaucoup plus pour la rive Sud que l'inverse.

Les mouvements des hommes sont doubles : émigration et tourisme. Les émigrants vont du sud vers le Nord du Bassin Méditerranéen Occidental ; mais les pays d'origine des mouvements migratoires se sont situés et se situent encore sur les deux rives de la Méditerranée. Le poids de l'Histoire fait que la France est tout particulièrement concernée en tant que pays d'accueil : elle a reçu et abrite toujours des travailleurs italiens, 114 000 en 1987², – mais ces derniers sont aujourd'hui plus nombreux en RFA et presque aussi nombreux en Belgique qu'en France – des travailleurs espagnols (120 000), portugais (393 000), marocains (176 000), tunisiens (71 000) et algériens (249 000) ; ainsi, les trois quarts de 1 525 000 travailleurs étrangers officiellement recensés en France proviennent de ses six partenaires en Méditerranée Occidentale, alors que l'Allemagne est beaucoup plus tournée vers la Méditerranée Orientale avec, sur ses 1 865 000 travailleurs étrangers en 1987, 57 % en provenance de Turquie, Yougoslavie et Grèce². Mais il faut noter une tendance récente : les mouvements migratoires Nord-Sud, au sein de la Méditerranée Occidentale, de plus en plus clandestins aujourd'hui, commencent à concerner notablement, en posant des problèmes sérieux l'Italie et l'Espagne, même si les effectifs concernés restent encore sans commune mesure avec la France.

Les mouvements des hommes concernent aussi le tourisme. Le tourisme dans le Bassin Méditerranéen Occidental, c'est d'abord le Nord de ce Bassin : à eux seuls, trois pays, France, Espagne, Italie représentent, avec 91 millions de touristes en 1986³, 34 % du tourisme mondial et 78 % du tourisme dans l'ensemble

1. Banque mondiale, rapport sur le développement dans le Monde, 1989.

2. INSEE, tableaux de l'Economie française, 1989, p. 65.

3. Michel Grenon, Michel Batisse, *Le Plan Bleu, Economica*, 1989, p. 228

du Bassin Méditerranéen. Mais il s'agit d'un tourisme à analyser dans une optique mondiale d'abord, et secondairement méditerranéenne. Par contre, où l'on conçoit mieux les interactions méditerranéennes c'est en analysant les 3 millions de touristes qui fréquentent le Maghreb. Pour le Maroc, sur 1 513 000 touristes en 1987 (marocains résidents à l'étranger exclus)¹ 57 % proviennent des quatre pays du Nord de la Méditerranée Occidentale. En Tunisie, une fois défalqués lybiens ou algériens, plus ou moins nombreux suivant les années et les humeurs politiques du moment, les provenances européennes sont tout aussi massives mais plus équilibrées, les allemands ayant rattrapé les français en 1988 – 478 000 et 493 000² – et les britanniques (227 000) étant plus nombreux que les italiens (151 000).

A côté des mouvements des hommes, et parfois en relation, il existe des mouvements de capitaux, en particulier à travers le développement des investissements directs à l'étranger, même si les données statistiques restent encore peu disponibles ou diffusées pour la plupart des pays du Bassin Méditerranéen Occidental. Là encore, les flux sont à analyser dans une logique Nord-Sud. Bien sûr il existe des investissements italiens ou espagnols en France, mais ils restent très secondaires dans l'ensemble des investissements étrangers en France : avec respectivement 29 000 et 1 000 emplois dans les entreprises à participation italienne ou espagnole (participation supérieure à 20 % du capital) ces deux pays comptent au 1.1.1988 pour 4,1 % et 0,1 % dans les investissements étrangers dans l'industrie en France³. Par contre, dans le cadre du développement considérable des investissements étrangers dans la péninsule ibérique après son entrée dans la CEE, développement qui implique tous les grands pôles du capitalisme mondial mais principalement des pays de la CEE, les investissements français en Espagne ou français et espagnols au Portugal⁴ marquent bien une hiérarchie des capitalismes nationaux mais aussi une hiérarchie des opportunités de développement des profits. D'ailleurs, ce sont bien les opportunités de profits, dans leurs dimensions fiscales et de coût de production beaucoup plus qu'en terme de marché local, qui sont à l'origine d'un développement des investissements directs dans deux pays du Maghreb, Tunisie et Maroc, l'Algérie n'ayant décidé que très récemment de s'entrouvrir aux investissements étrangers ; certes les flux de capitaux vers le Sud de la Méditerranée restent modestes : en 1987, 57 millions de \$ d'investissements directs pour le Maroc, 92 pour la Tunisie, à comparer avec

1. Annuaire statistique du Maroc 1988, Ministère du Plan, direction de la Statistique.

2. Annuaire statistique de la Tunisie, 1987-88, volume 32, novembre 1989.

3. Service de statistiques industrielles, Ministère de l'Industrie, *L'implantation étrangère dans l'industrie au 1^{er} janvier 1988*, Chiffres et Documents, Série Industrie n° 92, déc. 1989.

4. J.-P. Carrière, V. Reix, *Les investissements directs étrangers au Portugal et leurs incidences sur les disparités régionales*, Cahiers du Grerbam, n° 1, mars 1990.

306 pour le Portugal et 3 814 pour l'Espagne¹. Toutefois il faut veiller à ne comparer que des choses comparables : vu le caractère très faiblement capitalistique des investissements directs étrangers au Sud de la Méditerranée, il vaut mieux raisonner en termes d'emplois créés et de ressources en devises, non par entrées de capitaux lors de l'investissement fondateur mais par exportation des marchandises produites dans le cadre de ces investissements.

Pour en finir avec ces interactions, les mouvements de marchandises, du fait de la bonne disponibilité des statistiques, traduisent mieux que tous les autres, le caractère asymétrique des relations entre le Nord et le Sud du Bassin Méditerranéen Occidental : alors que les 2/3 du commerce extérieur du Maghreb se font avec la CEE et les 2/3 de ces 2/3 avec trois pays d'Europe du Sud – France, Italie, Espagne – le Maghreb ne représente que 3 % du commerce extérieur de la CEE, et des pourcentages de 3 à 6 % du commerce extérieur de l'Espagne, de l'Italie ou de la France.

II – Les limites de l'analyse en termes de nations

A condition de ne pas le concevoir comme un système fermé, surtout au Nord, le concept de Méditerranée Occidentale a donc une certaine pertinence du fait de la prégnance des interactions entre les pays concernés, interactions d'hier, d'aujourd'hui et certainement de demain, positives ou négatives, toujours contradictoires ou ambivalentes. Dès lors la question qui se pose est de savoir, au sein de cette Méditerranée Occidentale, quels sont les sous-espaces pertinents et en particulier quel est le degré d'opérationnalité de l'espace national pour analyser cette zone. Or, on s'aperçoit bien vite que la pertinence de l'espace national est menacée par le haut, par la nécessité de prendre en compte la mondialisation des économies, et par le bas, par la force renouvelée des disparités régionales à l'intérieur des nations, étant entendu, comme nous l'expliciterons plus loin, que mondialisation et régionalisation constituent les deux faces d'une même dynamique de développement inégal des espaces qui est elle-même la traduction des dynamiques des capitalismes nationaux dans leurs processus d'internationalisation.

Le concept de mondialisation ou d'internationalisation des économies est à la mode, à juste titre. Comme le montre le Centre d'Études Prospectives et d'Information Internationales² nombreux sont les pays et les zones mondiales pour lesquels la part des échanges courants dans le PIB dépasse 25 %, voire 33 %, sans parler des Nouveaux Pays Industriels d'Asie qui atteignent 68 %. Les pays médi-

1. Banque mondiale, rapport sur le développement dans le Monde, 1989.

2. CEPIL, G. Lafay, C. Herzog, *Commerce international : la fin des avantages acquis*, Economica 1989.

terranéens du Nord et du Sud n'échappent pas à cette tendance lourde : Europe Méridionale 26,8 % en 1986, Afrique du Nord OPEP 23,8 %, Afrique du Nord non OPEP 20,5 % (la présence de l'Égypte et surtout du Soudan dans cette catégorie minimise fortement les degrés d'ouverture des économies marocaine et tunisienne ; à titre d'exemple au seul niveau des échanges de marchandises, le degré d'ouverture de l'économie tunisienne en 1987 est supérieur à 30 %). Il est vrai que le relatif morcellement national du monde méditerranéen milite pour des taux d'ouverture élevés ; toutefois la très grande faiblesse du commerce intrazone dans l'espace de l'Union du Maghreb Arabe (moins de 5 %) confirme ces degrés d'ouverture de la rive Sud de la Méditerranée et attire simultanément l'attention sur les difficultés d'un processus d'unification économique au Sud de la Méditerranée.

Ainsi, les économistes commencent à se rendre compte que le concept de nation, niveau spatial d'analyse privilégié dans l'analyse et la théorie économique traditionnelle (y compris l'analyse *inter-nationale*) est en train de perdre en pertinence, même si ce niveau spatial constitue bien souvent le passage obligé de toute analyse parce que espace statistique par excellence :

– hormis pour les ressources naturelles, le concept de dotation en facteurs de production, avec tout ce qu'il implique en matière d'immobilité des facteurs, apparaît de plus en plus flou, au fur et à mesure que le capital gagne en mobilité internationale, avec le développement des firmes multinationales. Les grandes migrations du facteur travail avaient d'ailleurs précédé depuis longtemps celles du capital, même si la tendance présente semble plutôt être à une moindre mobilité du facteur travail avec la fermeture relative des vieilles zones d'accueil ;

– dans les zones de construction supra-nationales, comme c'est le cas actuellement en Europe et demain peut-être sur la rive Sud de la Méditerranée, la probable construction monétaire commune et l'indispensable convergence des politiques économiques qu'elle implique (fiscalité, dépenses publiques) tendent à enlever aux Etats-Nations les attributs essentiels de leur souveraineté économique, sauf retour en arrière que l'on a du mal à imaginer aujourd'hui.

Mais, les concepts de mondialisation ou d'internationalisation des économies, s'ils ont le mérite de bien marquer les limites de la nation en tant qu'espace d'analyse, risquent, s'ils sont mis en avant d'une façon unilatérale, de masquer un autre phénomène qui nous semble tout aussi fondamental dans le monde méditerranéen, et sans doute ailleurs aussi : la régionalisation des économies, la région étant entendue ici au sens d'espace infranational, éventuellement transfrontalier.

Internationalisation des économies, transferts de souveraineté nécessaires, convergences des politiques budgétaires et monétaires : tous ces éléments sont certains, mais peut-être ne remettent-ils pas en cause la pertinence du niveau national d'analyse si les nations sont des espaces relativement homogènes, en clair si les moyennes nationales rendent compte d'un vécu national.

Or l'observateur ne peut qu'être sceptique tant au Nord qu'au Sud de la Méditerranée.

Au Nord nous avons l'avantage de disposer d'un outil d'observation commode avec l'Annuaire Statistique des Régions d'Eurostat¹. Que signifie en Europe un taux de chômage national ? Pas grand chose en fait, quand on voit que selon les régions il peut varier de 1 à 3, de l'acceptable à l'intolérable :

– En Espagne pour une moyenne de 20,8 % en 1987, l'Aragon est à 12,6 % et l'Andalousie à 31,3 % ;

– en Italie : moyenne 10,6 %, Lombardie 6,1 %, Campanie 21,2 % ;

– en France : moyenne 10,4 %, Alsace 7 %, Languedoc-Roussillon 14,3 % ;

– au Portugal : moyenne 7,9 %, Nord 4,9 %, Algarve 12 %.

Que signifie un PIB par habitant calculé au niveau national lorsqu'on sait qu'il peut varier de 1 à 2,5 à l'intérieur d'un pays. La hiérarchie des chiffres nationaux peut sembler rassurante dans la mesure où elle conforte les idées reçues : pour une moyenne CEE de PIB 1986 par habitant (exprimé en standard de pouvoir d'achat) à l'incide 100, la France est à 112, l'Italie à 103, l'Espagne à 72 et le Portugal à 52. Rien n'est plus trompeur qu'une telle hiérarchie : par rapport au classement des 22 régions françaises, 5 régions italiennes (Piémont, val d'Aoste, Ligurie, Lombardie, Emilie-Romagne) s'inscriraient entre la première et la deuxième régions françaises (Ile-de-France 164, Haute-Normandie 129). Le Languedoc-Roussillon, à l'indice 86, en dessous de la moyenne italienne, est dépassé par quatre régions espagnoles (Pays Basque, Navarre, Rioja, Baléares). Seul le Portugal ne peut placer aucune de ses régions dans le classement français mais il vient s'intercaler dans le Sud des hiérarchies espagnole et italienne ; c'est d'ailleurs le pays le plus homogène sur cet indicateur, entre 42 et 68, alors que l'Espagne varie entre 55 et 92, la France entre 84 et 164, et l'Italie, comble de l'hétérogénéité, entre 62 et 156.

Au Sud de la Méditerranée, les appareils statistiques ne sont pas suffisamment développés ou fiables pour fournir des indicateurs aussi précis. Cependant les quelques recherches ou études qui ont été faites sont unanimes sur l'importance des disparités régionales. En Tunisie, sur une vingtaine de gouvernorats, cinq ou six – Tunis, Monastir, Sousse, Nabeul, Sfax – ont monopolisé l'essentiel des emplois créés, des investissements et se sont véritablement développés au cours des vingt dernières années^{2, 3}. Pour le Maroc, un seul chiffre suffira à édifier le lecteur : Casablanca, avec moins de 13 % de la population regroupe plus de la

1. Eurostat, Annuaire statistique des régions 1988.

2. H. Régnault : un découpage régional pour l'analyse de l'inégal développement tunisien, Revue Marocaine de Droit comparé, n° 8, 1987, p. 39-54.

3. J.-P. Domecq, H. Régnault ; *Tunisie ; DIT, développement littoral, stagnation intérieure*, Cahiers du Grerbam, n° 2, mai 1990, p. 48-57.

moitié des établissements de dix employés et plus ¹. De moins en moins souveraines, de moins en moins autosuffisantes, de plus en plus hétérogènes en termes de structures productives régionales et inversement homogénéisées en termes de modes ou d'aspirations de consommation s'alignant sur un standard international véhiculé par des médias de plus en plus omniprésents et transfrontaliers : telles sont les nations du bassin méditerranéen occidental. Certes, les pertes de souverainetés sont plus sensibles au Nord qu'au Sud, mais elles vont demain s'accroître, au Nord, par exemple avec la mise en place et l'extension progressive des accords de Schengen sur la libre circulation, au Sud si l'Union du Maghreb Arabe progresse. Lorsque les systèmes monétaires, fiscaux ou de protection sociale auront notablement convergé, que restera-t-il des Etats-Nations ? Un passé en commun, mais parfois fait de dominations et ressentiments, une langue en commun, mais parfois plusieurs langues dans un même pays ou une même langue pour plusieurs pays, un président ou un parlement à élire ou un roi à respecter suffiront-ils à faire de l'Etat-Nation le niveau d'analyse spatiale à privilégier ?

III – Quelles dynamiques spatiales en Méditerranée Occidentale

Voilà donc la photographie grossière que l'on peut proposer des articulations spatiales en Méditerranée Occidentale. Peut-être ne faut-il pas enterrer trop vite le niveau d'analyse national dont la pertinence subsiste en partie ; mais son hégémonie ne peut que s'incliner devant les faits : le processus de mondialisation-régionalisation des économies et sociétés impose pour une bonne analyse du monde méditerranéen de savoir naviguer en permanence entre des niveaux spatiaux d'analyse différents : régional, national, supranational, mondial. Mais cette navigation spatiale, pour indispensable qu'elle soit, ne garantit pas automatiquement d'atteindre à l'essence des articulations spatiales : l'observation des évolutions spatiales débouche certes sur des typologies, des traits communs ; le thème de la revanche des Suds a été mis en avant ; la littoralisation constitue une grille de lecture stimulante. Mais l'espace social est d'abord et avant tout la résultante des dynamiques de localisation des activités humaines – au premier rang desquelles les activités économiques – en interaction avec le milieu physique qui peut intervenir à la fois en tant que contrainte technique et en tant qu'environnement socialement plus ou moins valorisé. Aussi la compréhension fondamentale des évolutions spatiales est-elle à rechercher dans l'évolution des modalités selon lesquelles les sociétés produisent, échangent et consomment les biens et les services.

1. A. Trachen, K. El Ghazouani ; L'attrait du littoral : *la métropolisation de Casablanca*. Cahiers du Grerbam, n° 2, mai 1990, p. 131-144.

Existe-t-il des similitudes spatiales, des invariants spatiaux en Méditerranée Occidentale au-delà de la simple constatation d'une différenciation de plus en plus forte des espaces régionaux, généralement analysée sous l'angle des disparités ? Des similitudes ont pu être repérées entre plusieurs pays ou sur l'ensemble du bassin, mais toute règle générale appelle ses exceptions... et parfois elles sont nombreuses.

Le thème de la montée des Suds, de la revanche des Suds a été mis en exergue, en ce qui concerne l'Europe du Sud, notamment en France, réminiscence peut être d'un parallèle californien. Il est permis de se demander si ce thème n'a pas été le résultat d'une illusion d'optique ; la crise mondiale, amplifiée par les chocs pétroliers des années 70, peut être lue sous l'angle d'une redistribution des cartes industrielles à l'échelle mondiale. Les vieilles spécialisations européennes, sidérurgie, construction navale, textiles, ont été mises à mal par la montée des pays neufs. En France, le Nord et la Lorraine notamment, en Espagne, le Pays Basque et les Asturies tout particulièrement ont souffert de cette conjoncture. Historiquement, dans les pays d'Europe du Sud les régions du Nord l'avaient emporté dans le développement économique, assurant ainsi un parallèle avec le basculement du XVI au XVIII^e siècle, vers la Mer du Nord et la Baltique, du développement des nations européennes (en liaison avec l'idéologie protestante ?, selon la thèse chère à Max Weber). Ces régions du Nord ayant été particulièrement affectées par leur longue crise des années 70 et 80, les régions du Sud n'ont-elles pas vu trop facilement s'améliorer leurs positions relatives ?

D'ailleurs, l'analyse que fait Pierre Delfaud des positions relatives des régions du Sud de l'Europe¹ montre qu'il faut être très nuancé dans les conclusions et qu'il n'y a pas d'invariants notables dans une remontée des Suds, au sein de l'Europe du Sud :

« Au total, l'homogénéité des Suds de l'Europe par référence à leur position relative dans les espaces nationaux respectifs n'est pas, *a priori*, manifeste.

Une gradation peut être établie entre les Suds du Sud, en fonction de stades historiques de développement :

– le Sud de la France, déjà, a comblé une partie significative de son retard et apparaît désormais comme une région plus dynamique que la moyenne nationale ;

– le Sud de l'Espagne n'en n'est pas encore là mais révèle de telles potentialités qu'il ne devrait pas tarder à connaître une évolution similaire ;

– le Sud de l'Italie, en dépit de l'arrêt (ou du ralentissement pour la Puglia) de son hémorragie démographique, est encore loin de rejoindre les moyennes nationales et *a fortiori* communautaires ;

1. P. Delfaud, Position relative des régions du Sud de l'Europe, communication au colloque Arethuse, Montpellier, septembre 1989, 14 p.

– les Suds du Portugal (ce qui n'est peut-être déjà plus vrai pour l'Algarve) et de la Grèce présentent encore toutes les caractéristiques de régions en déclin, tant que leurs structures agricoles dominantes ne se sont pas transformées. »

La seule remarque que nous ferons au constat de Pierre Delfaud c'est d'avoir rendu compte de tendances peut être déjà dépassées, pour des raisons de disponibilités statistiques, mais aussi de bouleversements géo-politiques imprévisibles un an à l'avance. En ce qui concerne la France, la montée du Sud n'est-elle pas d'ores et déjà à ranger dans le musée des tendances courtes ? En 1989 les investissements étrangers en France se sont répartis à raison de 13 % pour le Nord, 12 % pour l'Alsace, 10 % pour la Lorraine, alors que les quatre régions du Sud, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, PACA, n'en recevaient que 19 %¹.

D'ailleurs, les perspectives du marché unique européen auxquelles s'ajoute désormais celle de la stimulation d'une croissance européenne décalée à l'Est, ne condamnent-elles les Suds de la France et de l'Italie et la totalité de l'Espagne et le Portugal à une périphéricité accrue ?

La littoralisation constitue probablement un invariant spatial méditerranéen plus opératoire que celui de la montée des Suds. La dynamique spatiale espagnole, par exemple, semble plus lisible dans l'optique d'une littoralisation méditerranéenne² que dans le cadre d'une remontée des Sud : le Sud remonte en tant que Sud littoral. Le Portugal³,⁴, La Tunisie⁵,⁶, le Maroc⁷ sont aussi analysables dans cette logique de la littoralisation. Mais, la pertinence du concept n'est pas totale. En Algérie, parler de littoralisation n'est-ce pas traiter de la seule prépondérance de la capitale ? La France, avec sa fameuse ligne le Havre-Marseille, tourne le dos à ses littoraux atlantiques et méditerranéens. L'Italie ne compense-t-elle pas la longueur de ses côtes méditerranéennes par un tropisme nordique et intérieur de son développement économique.

1. Source DATAR, cf. (note 5 p. 14).

2. A. Mellerio Guillo, J. de Unamuno Hierro, El desarrollo socio-economico de España, una huida hacia el sol ? Communication au colloque Arethuse, septembre 1989, 26 p.

3. J.-P. Carrière, H. Régnauld, L'Impact régional de l'élargissement de la CEE dans le bassin méditerranéen : analyse comparée des cas tunisien et portugais, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n° 1 1988, p. 159-183.

4. J.-P. Carrière, V. Reix, Les investissements directs étrangers au Portugal et leurs incidences sur les disparités régionales, Cahiers du Grerbam, n° 1, mars 1990.

5. H. Régnauld : un découpage régional pour l'analyse de l'inégal développement tunisien, Revue Marocaine de Droit comparé, n° 8, 1987, p. 39-54.

6. J.-P. Domecq, H. Régnauld ; Tunisie : DIT, développement littoral, stagnation intérieure ; cahiers du Grerbam, n° 2, mai 1990, p. 131-144.

7. A. Tradchen, K. El Ghazouani ; L'attrait du Littoral : la métropolisation de Casablanca. Cahiers du Grerbam, n° 2, mai 1990, p. 131-144.

Pourtant, la prégnance du thème de la littoralisation conduit à mettre en avant, au Nord de la Méditerranée, le concept d'un arc latin, qui partant de Naples ou Rome irait, tout au long de la côte, jusqu'à Barcelone, si l'on est catalan, ou jusqu'à Valence, voire même Malaga pour les andalous. Il faut ici encore se demander si l'on n'a pas affaire à une illusion d'optique. Cet arc existe bien sur les cartes, mais pas dans la réalité économique. La réalité, c'est celle de deux axes de communication, d'origine espagnole et italienne, tous deux orientés vers les grands centres de l'Europe du Nord. Mais ces deux axes ne se rejoignent pas sur le littoral méditerranéen, où il ne se passe rien entre Marseille et Gênes, ne concernent pas le Littoral méditerranéen français sinon pour un transit ibérique, Lyon étant le premier point de contact de ces deux axes.

La littoralité méditerranéenne n'est donc pas en elle-même porteuse de développement. Si celui-ci se trouve littoralisé dans plusieurs pays du bassin méditerranéen, il s'agit là d'un phénomène complexe, au carrefour :

- de la structuration spatiale, dans l'histoire, des différents pays : histoire notamment de puissances coloniales ou à l'inverse de pays colonisés ;
- de leur insertion actuelle, grâce à un milieu plus ou moins réceptif, dans la dynamique mouvante de la division internationale du travail (DIT).

La DIT n'est pas le nouveau Deus ex machina de l'économie spatiale, qui apporterait *in extremis* une cohérence, un invariant, longuement recherché et jamais trouvé, à l'articulation spatiale des différents pays. Mais d'abord, voyons ce qu'est la DIT. Elle constitue un processus qui, depuis le traité de commerce franco-anglais de 1860, semble irréversible, tantôt freiné, jamais remis en cause. Ce processus se traduit par une interpénétration internationale de plus en plus forte des espaces économiques. La DIT est agricole, industrielle, mais elle concerne aussi les services, et le tourisme n'est pas négligeable en Méditerranée. Elle se traduit par des mouvements de marchandises, de capitaux, éventuellement porteurs de technologies nouvelles, d'hommes, considérés comme facteurs de production, mais aussi comme consommateurs de services. Cette DIT trouve ses ressorts dans des facteurs divers :

- la valorisation des avantages comparatifs : ceux-ci peuvent être naturels ou sociaux. Naturels, ils concernent les dotations en telle ou telle ressource minérale, organique ou vivante, mais ils relèvent aussi de la durée et de la force de l'ensoleillement, pour la photo-synthèse des plantes ou le bronzage des peaux touristiques. Sociaux, ils s'appliquent au coût des facteurs, homogénéisés par des taux de change monétaires, relativisés par la productivité de ces facteurs, étant entendu que cette productivité est une donnée sociale globale, non compréhensible dans la seule instance économique ;
- la dynamique des marchés locaux : les perspectives de croissance des différents marchés sont très inégales. L'augmentation prévisible de la demande soluble d'un marché peut se traduire par des investissements d'origines diverses, créant ainsi un cercle vertueux, par un emploi accru, donc une solvabilité accrue ;

– la position des régions au sein de l'espace économique international. Cette position n'est pas une simple donnée géographique ; elle est une position administrative, douanière, réglementaire, fiscale ; elle est aussi une position dans l'espace-temps de l'économie mondiale, position qui détermine les coûts de transferts : rien n'est plus discontinu que cet espace-temps, structuré par les réseaux de transports, par les modes de transports suivant les délais à respecter et les coûts d'immobilisation.

Tous ces facteurs, très divers, convergent dans le calcul économique de l'investisseur. D'ailleurs on pourrait donner de la DIT une définition simple en disant que c'est la résultante spatialisée des calculs d'optimisation des agents économiques en univers multinational, univers caractérisé notamment par ses discontinuités, ses incertitudes, un état donné des techniques disponibles.

Ainsi comprise, la DIT rend compte de nombreux phénomènes spatiaux. Elle rend compte du développement inégal des nations. Les forts taux de croissance ibériques, supérieurs à la moyenne communautaire dans la période récente traduisent le fait que les pays ibériques se situent au confluent des différents facteurs que nous avons énumérés : position au sein de la zone CEE, coûts de travail bas par rapport aux normes CEE, conditions de stabilité socio-politique. A l'inverse l'Algérie constitue dans les années quatre-vingts un bon contre-exemple à la péninsule ibérique : marché solvable déclinant du fait de la diminution de la rente pétrolière, coût de main-d'œuvre excessif du fait d'un taux de change irréaliste, absence de statut motivant pour les investissements étrangers, refus de valoriser les avantages comparatifs touristiques, perspectives politiques incertaines.

Au-delà du développement inégal des nations, la logique de la DIT, explique encore plus le développement inégal des régions et le renouvellement voire l'accroissement des disparités régionales. En effet, les pays n'entrent pas dans, ou n'approfondissent par leur insertion à la DIT avec un espace vierge, mais au contraire en tant qu'espace national déjà inégalement structuré, hétérogène, caractérisé par ses différents milieux, synthèses de l'histoire et ferments de l'avenir. Dès lors, des zones bien définies, des régions le plus souvent déjà favorisées, équipées ou dynamiques vont monopoliser les effets bénéfiques de l'insertion à la DIT :

– soit par leurs propres forces, par leur capacité à bénéficier des opportunités internationales dans une optique de diffusion extérieure des marchandises ou services produits par des facteurs de production locaux, accentuant ainsi un processus de développement régional endogène ;

– soit par des capitaux extérieurs venant mettre en œuvre les avantages comparatifs de la région, à condition que cette région possède des attraits suffisants pour recevoir ces apports externes ;

– soit par la combinaison des deux modalités précédentes.

Aussi, pour nous, n'y-a-t-il pas d'opposition entre la logique de la DIT et la logique du milieu¹ : les régions économiques qui se développent sont celles dont le milieu dispose des forces, ou possède des atouts pour recevoir les forces qui lui permettront une large extraversion économique internationale. Dans une économie mondialisée, les régions qui ne peuvent s'internationaliser – dans une ou plusieurs des variantes de l'internationalisation – n'échappent pas à la stagnation et au déclin. Ainsi, la DIT constitue un multiplicateur des disparités régionales, les régions qui trouvent à s'y insérer bénéficiant elles, à l'inverse, d'un développement à grande vitesse. C'est ainsi que les littoraux méditerranéens tunisien², ou espagnol³, atlantiques marocain ou portugais⁴ bénéficient à la fois des investissements industriels⁵ et touristiques, éventuellement des exportations agricoles, et contribuent par leurs évolutions, à une forte accentuation des disparités régionales dans leurs pays : les calculs économiques de maximisation à l'échelle internationale conduisent dans un même mouvement au bouleversement des hiérarchies internationales et à la pérennisation ou l'accentuation des hiérarchies inter-régionales à l'intérieur des nations.

Hors l'insertion à l'économie mondiale, point de développement ; avec la division internationale du travail, bonjour les disparités régionales. Ainsi peut-être caricaturée la dynamique des espaces méditerranéens. S'agit-il vraiment d'un insupportable dilemme ? Nous ne le pensons pas : mieux vaut le développement dans la disparité que l'égalité par le bas. En effet, on peut parfois avoir envie d'écrire un éloge des disparités régionales face à des discours nostalgiques d'espaces homogènes, dont on peut se demander s'ils ont jamais existé ! Heureusement que l'espace n'est pas homogène, car « de l'uniformité naquit un jour l'ennui ».

Toutefois, à l'inverse, il est clair que l'internationalisation des économies laisse entrevoir de véritables catastrophes territoriales, des concentrations très fortes des activités sur quelques zones, avec tous les dégâts sociaux et environnementaux qui vont de pair, aussi bien dans les zones surdensifiées que dans les zones abandonnées, dégâts qui conduisent à une hausse des coûts de fonctionnement des sociétés, même si nous ne savons que très imparfaitement les mesurer. L'insertion à la DIT rend donc plus que jamais nécessaire la mise en œuvre d'une

1. B. Lecocq, D. Maillat, *La dynamique régionale en Méditerranée : une approche en termes de milieu*, Cahiers du Grerbam, n° 2, mai 1990.

2. F. Charfi, A. El Habaieb, *Les entreprises manufacturières exportatrices en Tunisie : d'un effet macro-économique à un effet méso-économique*, Cahiers du Grerbam n° 1, mars 90.

3. A. Lopez, J.-M. Mella Marquez *Inversiones extranjeras en España y dinamica regional*, Cahiers du Grerbam, n° 1, mars 90.

4. J.-P. Carrière, V. Reix, *Les investissements directs étrangers au Portugal et leurs incidences sur les disparités régionales*, Cahiers du Grerbam, n° 1, mars 1990.

5. E. Albergaria, J.-P. Carrière, *Investissements étrangers et dynamique littoral-intérieur*, Cahiers du Grerbam n° 2, mai 1990, p. 3-14.

politique très volontaire d'aménagement du territoire pour le bien commun, y compris pour le maintien d'une bonne productivité globale, favorable à une bonne rémunération effective des facteurs de production.

Et c'est là que surgit le vrai dilemme. La mondialisation des économies se fait dans :

- le triomphe du libéralisme, de l'idéologie de la baisse des prélèvements obligatoires ;

- la montée des pouvoirs plurinationaux et donc l'éloignement des centres de décisions des territoires laissés pour compte ;

- l'affaiblissement des Etats-Nations et donc dans la diminution programmée de leurs capacités d'intervention par une politique d'aménagement du territoire que ne remplacera jamais un Feder quelconque ;

- le renforcement des régions les plus fortes et donc la démission probable des régions les plus faibles.

Ne nous laissons pas gangrener par l'idéologie libérale ; s'il est bien un domaine où les Etats-Nations ont le devoir de ne pas abdiquer, c'est l'aménagement du territoire, sous peine d'être accusés de non assistance à territoires en danger. Mais, pour que les Etats-Nations puissent gérer leurs territoires, ne faudra-t-il pas que les pouvoirs plurinationaux soient capables d'aménager la DIT, en orientant les calculs d'optimisation à l'échelle mondiale. La logique du capital et du profit s'avère historiquement la seule logique du développement : prenons en acte ! Mais sachons que c'est une logique de myope, car incapable d'intégrer le long terme : actualisé au taux de 5 % une recette ou un coût de 1 F dans trente ans, ne vaut que 0,23 F ; au taux de 10 %, 0,057 F seulement.

Certes, quels que soient les taux d'intérêt, dans 30 ans beaucoup d'entre nous seront morts, mais les territoires toujours là, et nos enfants aussi. Pour eux n'abandonons pas de nos responsabilités, ne renonçons pas à faire payer aujourd'hui les coûts de demain, en orientant le calcul économique. Ce n'est certainement pas possible à l'échelle de la planète entière : l'ensemble européen-méditerranéen peut constituer à la fois une zone de DIT et simultanément une zone de concertation et d'orientation du calcul économique.

**RUPTURE DE L'EQUILIBRE VILLE-CAMPAGNE
DANS LE BASSIN
DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE**

Jean. LE COZ

L'expression « rupture d'équilibre » est ici marquée d'une certaine ambiguïté qu'il s'agit de lever, dès le départ. Le terme « équilibre » peut comporter, dans le langage courant, une connotation qualitative plus ou moins forte et signifier alors « répartition harmonieuse des phénomènes ». Nous récusons cette interprétation qui semblerait faire référence à un passé dans lequel aurait régné, dans la relation ville-campagne, une telle « harmonie » que cette ère révolue prendrait valeur de paradis perdu. Nous donnerons donc à l'expression « rupture d'équilibre » simplement valeur de constat d'une double réalité :

- réalité statistique : jusqu'au début du xx^e siècle la population rurale représentait généralement autour des 4/5 de la population totale des nations, et voilà que cette proportion a tendance à s'inverser au profit de la ville ;

- réalité de la dynamique territoriale : la relation ville-campagne a été longtemps perçue dans le cadre d'un binôme régional associant à une agglomération centrale un bassin alimentaire, un bassin d'emploi, un bassin de chalandise ; mais aujourd'hui, au temps des technopoles, les rapports de proximité tendent à céder à des échanges plus lointains et de type interurbain. C'est donc dans une perspective large et à facettes multiples, celle du « développement », que doit être remplacée l'analyse de la « rupture ville-campagne ».

I – Ruralité et urbanisation comme indicateurs et comme acteurs du développement

Campagnes et villes se définissent au départ par la spécificité de leurs paysages (plus biologiques et à l'habitat plus ou moins lâche d'une part, plus minéraux et à l'habitat plus ou moins concentré de l'autre) et de leurs fonctions (agricole et vivrière d'un côté, commerciale et politique de l'autre).

Mais en fait, quelles que soient l'originalité et l'autonomie de l'une et de l'autre parties, celles-ci ne fonctionnent que dans le cadre d'un système englobant correspondant au degré et aux formes de la civilisation concernée : villes et campagnes en elles-mêmes, et dans leurs relations, sont les composantes indissociables d'un certain « développement ».

Par développement l'on entend l'ensemble des activités et des procédures qui conduisent à l'élévation du niveau de vie matériel des populations, en même temps qu'à l'amélioration des rapports entre groupes sociaux et à la diffusion de la culture, ainsi qu'à la maîtrise collective de l'environnement. Ce qui peut être traduit par l'équivalence : développement = équipement technique et croissance + démocratie et culture + écologie.

La « richesse » étant considérée comme le signe et comme la clef du développement, la donnée « Produit national brut par habitant » fournit en la matière une première classification des divers pays. Et si l'on compare cet indicateur à celui qui est fourni par la distribution des activités socio-professionnelles entre sec-

teurs primaire, secondaire et tertiaire, on constate une relation simple entre les deux critères : le taux de richesse (indice du développement) est inversement proportionnel au taux d'agricolité.

1) *Le grand basculement contemporain : transferts et subordination*

Le « progrès » de la société moderne a pour fondement un immense transfert de la campagne à la ville, de population (exode rural), de produits (base de l'alimentation), de capitaux (épargne rurale), avec, en effet retour, un transfert inverse et à valeur moindre de personnes (techniciens, retraités, touristes), de machines et de procédés divers, d'investissements (redistribution étatique).

La mutation d'un élément du système suffisant à perturber l'ensemble, l'action cumulative des facteurs de changement a entraîné une crise grave qui a affecté avec une force particulière le cœur de l'édifice : le sous-système agricole. Sous la pression des événements celui-ci a dû s'adapter, connaissant également des effets de croissance, fondés sur des gains de productivité, une certaine revalorisation de la rente foncière, des mutations structurelles d'intensités variables.

Une illustration particulièrement significative de l'ampleur qu'a pu prendre le phénomène peut être trouvée dans le cas de l'Andalousie méditerranéenne, décrit avec un grand bonheur d'expression par C. Mignon¹.

Le dispositif géographique binaire de cette région lui a fait enregistrer avec netteté le jeu des forces contraires que la crise a engendré :

« L'Andalousie méditerranéenne, à la fois pays de pauvreté et de rivages ensoleillés, était particulièrement sensible à l'attraction des villes industrielles du Nord espagnol ou de l'Europe, comme elle était propice, sur place, au succès du grand tourisme. Aussi le tournant des années 1956-1960 a-t-il eu ici un retentissement formidable. »

Dans la zone interne, apparaît « en toile de fond, l'effondrement des campagnes traditionnelles », conséquence d'une « émigration vidange » : si « l'émigration temporaire brève, sans récurrence » a des effets au total profitables à la région, « l'émigration-système, véritable genre de vie d'errance, de semi-nomadisme », désorganise l'économie locale, raréfie la main-d'œuvre, accroît l'abandon : l'émigration définitive, fondamentalement familiale, conduit à un exode massif.

« Aux origines de la crise : l'impuissance de l'agriculture traditionnelle... dévoreuse de travail. Ses besoins sont ceux d'une agriculture à la bêche... L'exiguïté des exploitations apparaît aussi bien comme le résultat des nécessités fonctionnelles que comme une conséquence de la montée démographique. »

1. Cet article reprend, pour l'essentiel, les faits et les idées développés dans notre ouvrage : *Espaces méditerranéens et dynamiques agraires. Etat territorial et communautés rurales, Options méditerranéennes*, I.A.M., Montpellier, 1990, 393 p. (avec bibliographie).

A la médiocrité des rendements (moins de 10 quintaux/ha pour le blé) s'ajoutent les déficiences de la commercialisation, ce qui débouche sur « le cercle vicieux de la pauvreté » et la généralisation de l'agriculture « marginalisée ».

Par contraste, sur le littoral, les avantages thermiques d'un climat d'abri et un meilleur usage de l'eau et du soleil, combinés avec certaines données positives du tourisme, ont conduit à des formes de « sur-intensification » dont l'*enarenado* (technique savante de culture sur sable) est l'exemple le plus spectaculaire.

Le tableau ci-dessous, dressé par L. Malassis il y a une quinzaine d'années, donne un raccourci saisissant des bouleversements introduits dans la société occidentale par le phénomène d'industrialisation. Il met particulièrement en valeur deux phénomènes :

- un fort gain de la productivité agricole : entre la fin du XVIII^e siècle et du XX^e, la capacité de l'agriculteur à alimenter la population est passée du coefficient 1,25 au coefficient 10, avant de parvenir à 20 pour le siècle prochain ;

- en matière de mode de production et de structures d'organisations un net décalage dans le temps entre le domaine agricole et celui de l'économie globale, le premier présente au moins une phase de retard sur le second : économie de subsistance contre préindustrialisation, commercialisation contre industrialisation..., ce qui témoigne de l'inertie du secteur primaire par rapport au secondaire et au tertiaire.

Agriculture et développement dans les pays occidentaux (d'après M. L. Malassis)

Périodes	a	na	$\frac{na}{a}$	$\frac{h}{a}$	Economie globale	Economie agricole	Organisation socio-économ. globale	Organisation socio-écono. agricole
xviii ^e siècle	8C	20	0,25	1,25	Agricole pré-industriel	de subsistance	Artisanat Capital commercial	Féodale ou seli-féodale
xix ^e siècle	50	50	1	2	En cours d'industrialisation	En cours de commercialisation	Capitalisme industriel	Artisanal (familial)
xx ^e siècle	a)	20	80	4	Industrialisation	Commercialisée En cours d'industrialisation	Capitalisme industriel	Néo-artisanat Capitalisme Coopératives Semi-public Socialiste
	b)	10	90	9				
Avenir	5	95	19	20	Fortement Industrialisée	Agro-industrie	?	?

2) Les trois âges de l'organisation socio-territoriale

En prenant comme référence l'ère industrielle qui est celle du grand basculement, on peut ainsi distinguer trois âges socio-territoriaux, avec, de part et d'autre de l'âge repère, l'âge archaïque ou agro-urbain et l'âge écologique et des technopoles, en train d'apparaître.

a) Dans *l'âge agro-urbain ancien*, celui de l'obsession frumentaire et des réseaux marchands, la simplicité des techniques fait de la force musculaire de l'homme le fondement du travail organisé en mini-ateliers, et se traduit par le caractère diffus de l'occupation spatiale. Si elle s'ouvre parfois à de larges horizons jusqu'à créer de véritables empires (les exemples sont multiples, de Tyr à Venise), la ville exerce son commandement d'abord sur son arrière pays immédiat, réduisant ainsi la campagne à un état de subordination, comme le note G. Duby pour la France dès le début du XIII^e siècle.

« L'économie des campagnes s'établit en position subordonnée, destinée à ne plus subir désormais que des incitations, des appels, des sujétions : bref une exploitation toujours plus pesante : la domination de l'économie urbaine. »

b) *L'âge industriel* est aussi celui de la grande rupture ; il a pour corollaire un bouleversement de l'emploi : en moins de deux siècles on passe d'une situation dans laquelle 80 % des actifs étaient occupés à pourvoir pour l'essentiel, à l'alimentation des gens, à une situation dans laquelle seulement 5 % des actifs suffiront à cette même tâche vivrière (et avec des régimes alimentaires nettement supérieurs).

C'est le dégageant de cette main-d'œuvre mise en disponibilité par le secteur primaire qui a permis l'élargissement du secondaire et du tertiaire..., tout en laissant place à une forte augmentation de la production agricole par le fait de la conquête de nouvelles terres et de l'accroissement des rendements.

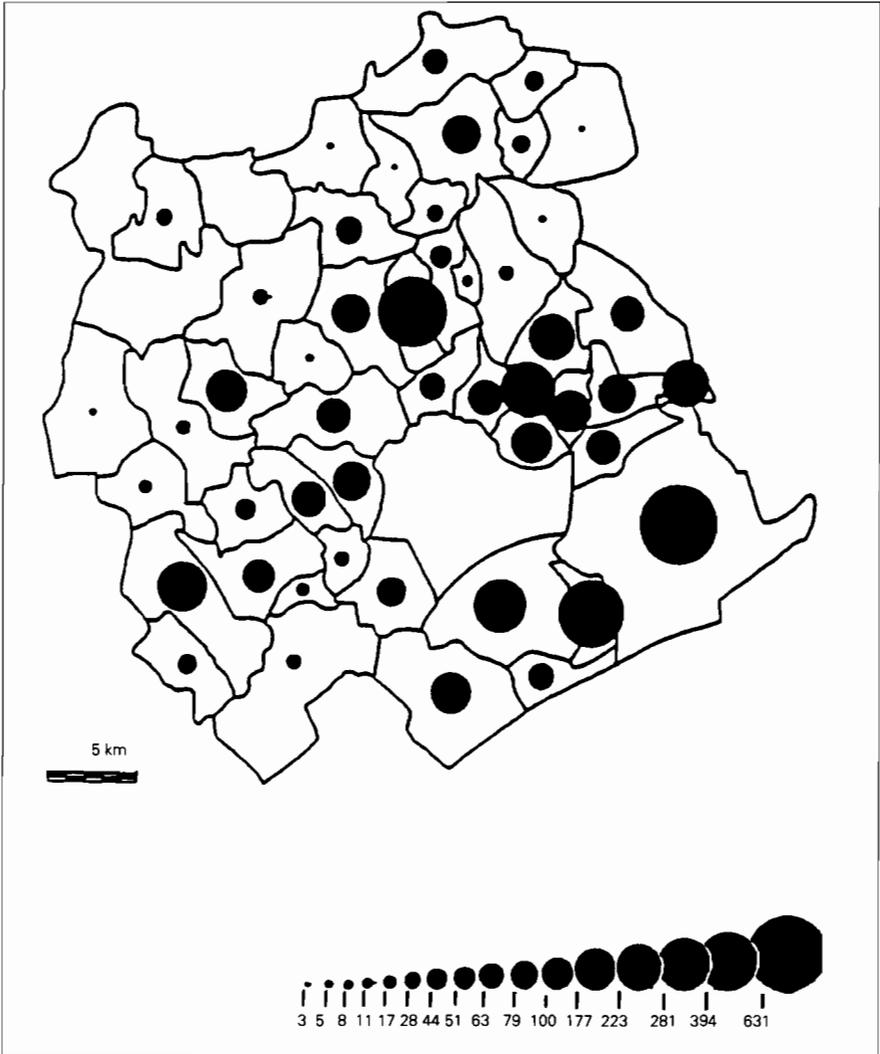
c) Avec *l'âge de l'écologie et des technopoles* ce n'est pas seulement la correction des déviations du système hérité qui est en cause, mais bien la mise en place d'un ordre nouveau dans sa globalité. D'un côté les villes de commandement, fondant leur pouvoir sur la maîtrise et la diffusion de la technologie, tendent à s'organiser en réseaux inter-dépendants et à prendre quelque distance par rapport à leur arrière-pays, de l'autre la valorisation de l'environnement comme élément de choix du lieu de vie pousse à affirmer les relations de proximité.

L'élévation générale du niveau de vie et l'élargissement des besoins des populations conduisent à la diversification des fonctions de la campagne comme de la ville : résidence et tourisme d'une part, services de plus en plus sophistiqués de l'autre. Le rural fréquente de plus en plus la ville, le citadin séjourne de plus en plus largement en campagne.

La combinaison de l'élan de la croisade verte, des pratiques de la décentralisation et de la régionalisation, ainsi que de la poussée vers la démocratie directe participent au renouveau de l'intérêt des populations pour leur territoire.

Et pour impulser et réguler ce mouvement, des cités-phares, se fondent sur les méthodes et les ressources de la recherche scientifique pour s'affirmer comme technopoles et entraîner villes et campagnes dans des formes nouvelles de relations spatiales.

**La ville comme facteur de destruction-restructuration de la campagne :
la création des lotissements résidentiels
autour de Montpellier (1976-1982)**



Source : Laboratoire de géographie rurale. Université de Montpellier III, 1980. In CNRS. *Les gar-rigues du Montpellierais.*

II – La Méditerranéité : zonage et marginalité

Dans la relation ville-campagne, le Monde méditerranéen présente de nombreux traits particuliers, qui tiennent tant à son milieu naturel, son zonage, qu'aux rythmes de son histoire.

1) Label paysager et carrefour de flux

Sa position en latitude, aux confins de la circulation atmosphérique des aires tempérée et tropicale, avec l'inversion saisonnière des courbes thermique et pluviométrique, lui confère une marque (une « livrée ») paysagère incontestable, avec des terroirs bien typés, de la steppe à la huerta, l'empreinte de l'aridité et l'acuité du « problème de l'eau ». La place de l'olivier, emblème de cette « méditerranéité » de la vigne, « plante de civilisation », mais aussi celle des vergers d'agrumes, du maraîchage... valent au monde méditerranéen un label du « Sud », avec :

- la spécificité des produits agricoles, faisant du pourtour de la Méditerranée le jardin et le verger des régions voisines, appelant donc aux échanges,

- mais aussi le caractère capricieux de cette production, donnant un rôle important aux pratiques anti-aléatoires, donc aux techniques agronomiques, savantes et à l'investissement,

- l'attrait de son climat et de ses paysages créant pour les populations de la zone tempérée plus fraîche un exotisme de proximité et suscitant des courants touristiques.

Tropisme solaire et tropisme hydraulique constituent des lignes de force du nouvel ordre méditerranéen, commandant ses focalisations, mais aussi ses marginalisations.

De la si riche histoire du Monde méditerranéen, nous retiendrons ici trois faits marquants : les vicissitudes des destins urbains, les coupures introduites dans les relations entre les deux rives maritimes, et au total la situation de marginalité, de périphérie, dans laquelle cet axe des empires anciens a été longtemps confiné au cours des temps modernes.

Présentant, au sein de la CEE, « la ville méditerranéenne : entre traditions et modernités », G. Burgel dresse le constat suivant :

« Le Monde méditerranéen est de civilisation urbaine. C'est une banalité de le rappeler. Ce serait une plus grande erreur de pas le souligner d'entrée de jeu. La plupart des villes de la Méditerranée européenne ont des millénaires d'existence. Au delà de la continuité des sites et de la permanence des monuments, magnifiée par les goûts contemporains, c'est beaucoup plus la pérennité des significations de la ville qui est importante. Avant d'être un outil fonctionnel de production des biens et même de commercialisation des richesses, la cité méditerranéenne est un fait politique, liée à l'Etat, au moins

à l'organisation collective des hommes, et une réalité sociale, inséparable de leurs relations quotidiennes, de leurs pratiques individuelles et de leurs échanges d'idées et de coutumes. »

Et G. Burgel note encore

En même temps, jamais l'échange n'a cessé d'être au cœur de ces cités méditerranéennes. Mais pas l'échange proche, pas celui qui unissait la ville occidentale d'abord à sa région proche, mais l'échange lointain, celui qui porte sur les produits rares : l'or, l'argent, les épices, les étoffes précieuses, les vases, le vin. »

La nature de ce commerce qui fit la splendeur de certaines cités en fit également la fragilité. De Tyr à Venise le destin des grands empires subit les dégradations des empires qui leurs étaient liés. Et l'on sait dans quelles conditions les mouvements de l'histoire déportèrent les grands courants d'échanges vers d'autres axes, jusqu'à ce qu'apparaissent récemment les effets du « *retournement des conjonctions longues de la ville méditerranéenne* ».

Sur la rive sud, un élément culturel fondamental contribua à donner à la distribution des villes et à leur relation avec la campagne environnante une tonalité particulière : l'impact de la religion musulmane. Développé comme religion de la ville et diffusé par des conquêtes de nomades des franges désertiques, l'Islam a trouvé ses points d'ancrage dans les villes et son alliance avec le pouvoir politique entraîna l'existence de situations très différenciées dans le développement du binôme ville-campagne :

- renforcement des villes capitales ou à valeur stratégique particulière par l'établissement dans leur banlieue de tribus miliciennes de soldats laboureurs à statut foncier spécial (tribus beyliks, guichs...);
- diffusion prolongée de la civilisation bédouine antinomique de la ville ;
- maintien (surtout en montagne) de certains pôles de résistance paysanne de sédentaires villageois organisés autour de bourgs et présentant une grande stabilité.

En cette fin du XX^e siècle, la fondation d'une mosquée à allure plus ou moins monumentale revêt un symbole de promotion vers l'urbanité.

Les déphasages de l'histoire ont fait que sur la rive sud-méditerranéenne, les héritages de « l'âge archaïque » sont plus marqués que sur la rive Nord et la politique de modernisation et d'intégration suivie par les Etats a consisté à imaginer des systèmes agro-territoriaux susceptibles d'aider leurs interventions purement techniques : création de villages socialistes en Algérie, de groupements ruraux en Tunisie, promotion de certains douars au Maroc, et généralement essais de mise en place de communes de type moderne.

Ces corps intermédiaires seront-ils les creusets de la démocratie et les fondements d'une régionalisation ascendante ou les simples instruments de la déconcentration du pouvoir de l'Etat relayée par les villes chefs-lieux et les fonctionnaires d'autorité ?

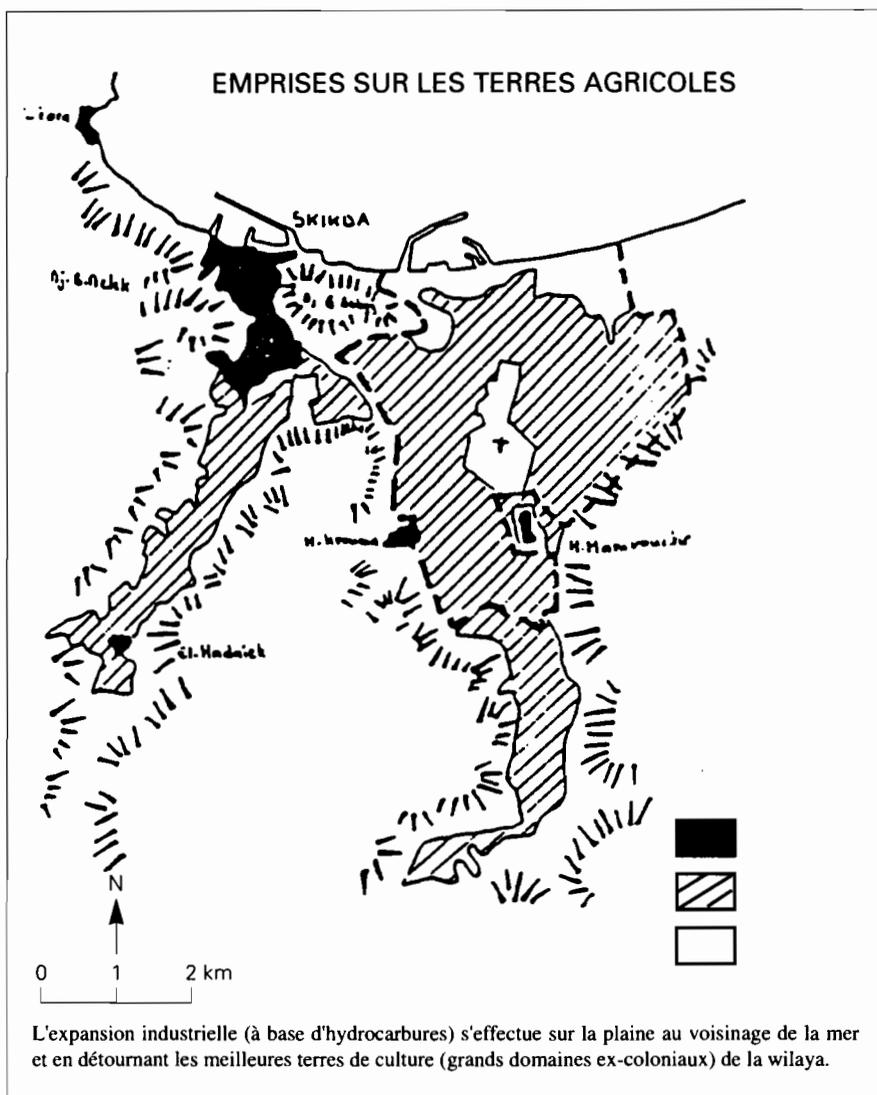
**Evolutions démographiques nationales
de 1960 à l'an 2000 (prospective)**

	1960	1983	2000	Taux moyen annuel accroissement
Espagne	28 000	38 200	42 000	0,6
France	41 800	54 700	54 000	0,4
Italie	41 800	56 800	54 000	0,1
Nord Méditerranée	11 600	149 700	160 000	0,4
Maroc	9 000	20 800	31 000	2,4
Algérie	8 800	20 600	38 000	3,5
Tunisie	3 000	6 900	10 000	2,2
Maghreb	20 800	48 300	79 000	2,9

**Population active agricole/Population active totale
(en %)**

Pays	1961-65	1970	1975	1980
France	19,66	14,83	10,91	8,64
Italie	27,27	21,34	14,56	11,15
Espagne	37,36	35,41	21,26	17,20
Grèce	52,88	44,15	41,35	37,22
Portugal	40,73	33,67	29,62	26,19
Algérie	64,89	58,62	55,36	49,85
Maroc	60,53	60,58	54,00	51,15
Tunisie	54,64	48,56	45,15	40,56

Urbanisation, industrialisation et déperdition des terres agricoles dans le secteur de Skikda



Source : Boukerzaza H., 1985. *Décentralisation développement local et aménagement du territoire, wilaya de Skikda.*

2) La Méditerranée, une frontière

La Méditerranée après avoir tenu à plusieurs reprises le rôle d'un actif agent de liaison est apparue, spécialement à partir du XVI^e siècle, lorsqu'elle fixa, dans sa partie occidentale, la frontière entre Islam et Chrétienté, comme une coupure majeure que l'épisode colonial français ne parvint pas à oblitérer.

Le fossé culturel ainsi créé entraîna toute une série de distorsions entre les deux rives :

- clivage organique entre les pays parvenus à des niveaux décalés du développement : lorsqu'elle est accentuée, la différence entre pays développés et pays sous-développés crée des dysfonctionnements dans leurs relations, non seulement du fait des inégalités dans les niveaux de vie, mais encore à cause des disparités dans les rythmes démographiques ;

- frontière politique : la constitution de la Communauté Européenne et ses velléités de se transformer en une « forteresse » pousse les pays tiers à s'organiser de leur côté (Grand Maghreb, Pays Arabes...) et cette politique des « blocs » peut conduire à de regrettables affrontements ;

- élément d'une ligne de front planétaire entre Nord et Sud : le sillon méditerranéen devient jalon d'une séparation s'étendant à l'ensemble du globe entre pays détenteurs de capitaux et pays dont l'endettement hypothèque plus ou moins gravement l'avenir.

De la sorte se trouve renforcée la situation de marginalisation (de périphérie) par rapport aux centres de décision du monde contemporain, laissant aux pays méditerranéens des marques variables du sous-développement : au sein de la Communauté Européenne, ce « *syndrome de la périphéricité* » est tellement pris en considération qu'il entraîne la préoccupation du « *désenclavement des régions méditerranéennes* ».

3) Des déphasages démographiques marqués

Les différences dans la vitalité des populations de part et d'autre de la Méditerranée sont telles que l'on peut parler à ce propos des deux blocs démographiques contrastés.

Ainsi pour les trois pays nord-méditerranéens la population globale est en quasi stagnation (croît normal moyen de l'ordre de 0,4 %) tandis qu'au Maghreb, elle tend à doubler en une génération.

Pour la population rurale : en Europe la poursuite de l'exode vers la ville, bien que ralenti, fait qu'en valeur absolue comme en valeur relative sa part diminue, au profit il est vrai de plus en plus des villes moyennes ; au Maghreb le transfert vers la ville se poursuit à un rythme soutenu mais le croît naturel reste tel qu'en valeur absolue l'augmentation annuelle se maintient à plus de 1 % en moyenne.

Le cas de l'Afrique du Nord mérite une analyse plus fine, tant ces phénomènes prennent de l'importance pour l'ensemble de la société.

La grande famine de 1945 consécutive à une sécheresse quasi absolue entre février et l'automne, atteste qu'au milieu de ce siècle, le Maghreb en était encore au stade des crises démo-alimentaires d'ancien régime, qui avaient disparu en Europe depuis une centaine d'années.

Cet accident ne fait que mieux ressortir le phénomène de transition démographique en deux temps dans laquelle s'étaient installés les trois pays depuis 1920, avec un premier temps, de 1920 à 1970 où le ciseau entre courbes de natalité et de mortalité s'ouvre de plus en plus largement, et un deuxième temps après 1970, où une certaine régression de la natalité apparaît. Mais cette dernière évolution se manifeste très inégalement entre les trois pays du Maghreb, si bien que, pour les deux dernières décennies de ce siècle, le taux de croissance du Maroc devrait descendre à 2,4 % par an, celui de la Tunisie à 2,2 %, tandis qu'en Algérie il s'élèverait à 3,5 %.

L'état de « rupture entre ville et campagne » déjà lourd de conséquences néfastes multiples (exode rural sauvage, taux national de couverture alimentaire en baisse catastrophique...) est donc appelé à s'accroître de façon très inquiétante dans le proche avenir.

Selon que l'on est, comme dans les pays de la CEE, au temps de la quasi stagnation démographique et aussi des quotas agricoles et de la friche volontariste, ou, comme dans les pays de l'UMA, au temps de la conquête agraire et de la désertification subie, c'est l'ensemble de la dynamique spatiale et donc les termes de la relation ville-campagne qui sont en cause dans des formes adaptées à la situation.

III – Les interfaces ville-campagne : de la consommation d'espace à la périurbanisation, à l'organisation régionale et au réseau de technopoles

L'effet de destructuration-restauration provoqué par l'emprise de la ville sur la campagne revêt des intensités variables qui se traduisent dans le paysage, spécialement dans l'habitat. Le dessin des lignes isoprix du foncier est l'expression du jeu de forces en cause qui concerne en fait l'ensemble de l'organisation socio-économique locale.

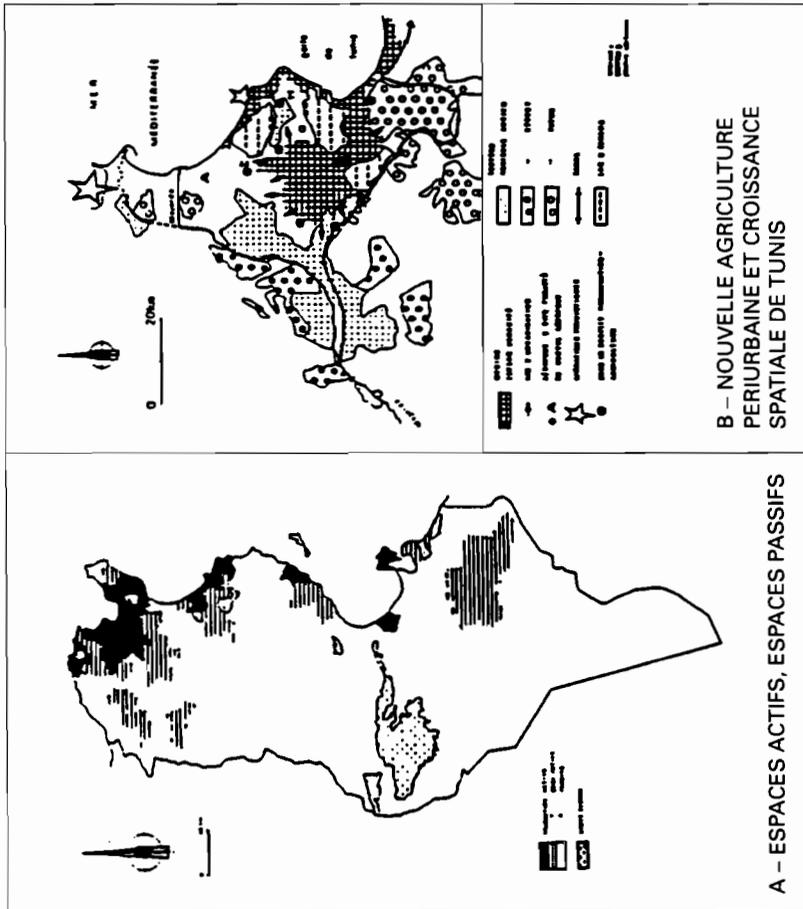
« Ainsi, pour la France, depuis une quinzaine d'années, la formation de couronnes périurbaines, interfaces entre villes et campagnes-espaces de transition où s'enregistrent des changements rapides d'usage des sols et de composition socio-démographique, conduit plus encore à dépasser les approches dichotomiques et à prendre en compte l'ensemble du système urbain/périurbain/rural comme révélateur des transformations de l'appareil productif et des rapports sociaux et expression de nouvelles formes de division sociale de l'espace. » (N. Berger).

1) « Espaces actifs » et « espaces passifs » : le cas tunisien

Pour les pays en voie de développement, ces mécanismes trouvent leur illustration dans la présentation que donne J.-M. Miossec de « l'urbanisation des campagnes et ruralisation des villes en Tunisie ».

Aspects de la relation ville-campagne en Tunisie

- a) Espaces actifs bien animés par les villes et espaces passifs à fortes poches de pauvreté.
- b) Dynamique urbaine et dynamique agraire autour de Tunis.



Source : Miossec J.-M., 1983. Urbanisation des campagnes et ruralisation des villes en Tunisie. *Ann. Géogr.*

Faisant de la dynamique urbaine le moteur de l'évolution des campagnes, il propose d'en analyser les composantes à travers « une évaluation typologique des délégations » (arrondissements) en distinguant les ensembles territoriaux « actifs », bien irradiés par les villes, et les délégations « passives » à fortes poches de pauvreté.

Le schéma tunisien s'applique particulièrement aux pays où le seuil de pauvreté est bas et le contraste très marqué entre des espaces réduits de richesse et de dynamisme et des espaces étendus de misère et d'inertie ; cette situation caractérise les pays marqués par un double phénomène : d'une part un fort gradient de zonage entre secteurs biogéographiques, comme c'est le cas en Tunisie et dans les pays sud-méditerranéens entre zone (sub-) humide et zones arides, d'autre part une excessive concentration de pouvoir dans une agglomération capitale, conduisant aux inconvénients de la macrocéphalie.

Ce mécanisme implique l'absence (ou du moins la nette insuffisance) de l'initiative locale ; et il est vrai qu'en ce domaine un seuil fondamental existe également en deçà duquel la structure de la société (inégalitaire) et du pouvoir (émanation du centre) bloque toute velléité d'intervention ; l'analyse de J.-M. Miossec montre comment il a fallu attendre l'essor économique récent, accompagné par la densification du maillage administratif (« promotion urbaine ou création de communes ex nihilo ») pour susciter « certaines opérations de déconcentration administrative, industrielle et d'autres services » qui animent les petites villes où s'effectue « le contact entre la civilisation urbaine et le monde des steppes, héritier des traditions bédouines ».

2) La steppe algérienne, un « espace difficile » : la tribu rebelle au quadrillage étatique

Dans leur effort pour corriger les insuffisances et les dysfonctionnements hérités de l'ère coloniale, les planificateurs algériens ont eu en particulier le souci d'aménager la steppe et de mieux l'intégrer à l'ensemble national, mais également de retenir le maximum de population sur place.

A cet effet deux séries de mesures ont été prises : d'une part renforcement des mini-pôles locaux par la diversification des activités, création « d'industries locales », expansion du tertiaire social..., de l'autre maîtrise de l'espace agropastoral.

Ces deux types d'interventions n'aboutissent qu'à des résultats mitigés. La politique de redéploiement industriel connut vite ses limites : faibles ressources locales, réticences des cadres à se fixer dans un milieu ingrat, et aussi blocage par insuffisance de réserves en eau.

Quant à la politique d'intensification agro-pastorale, elle se donnera pour objectif de résoudre la contradiction entre deux nécessités : celle du groupement des familles au sein de villages dotés des équipements indispensables (école, services de santé, boutiques d'alimentation...) et celle des inévitables dispersion et

mobilité des troupeaux sous la garde des bergers. A cet effet on a eu recours à diverses solutions sur la base du découpage de la steppe en aires d'intervention spécifiques : ADEP (Association pour le Développement Pastoralisme) en 1968, ZDIP (Zones de Développement Intégré Pastoral) en 1972, CEPRA (Coopératives d'Elevage et de Production de la Révolution Agraire) en 1976.

Mais ces diverses formules adoptées pour essayer de satisfaire les besoins contradictoires des populations ne furent pas acceptées par celles-ci : les systèmes périclitèrent.

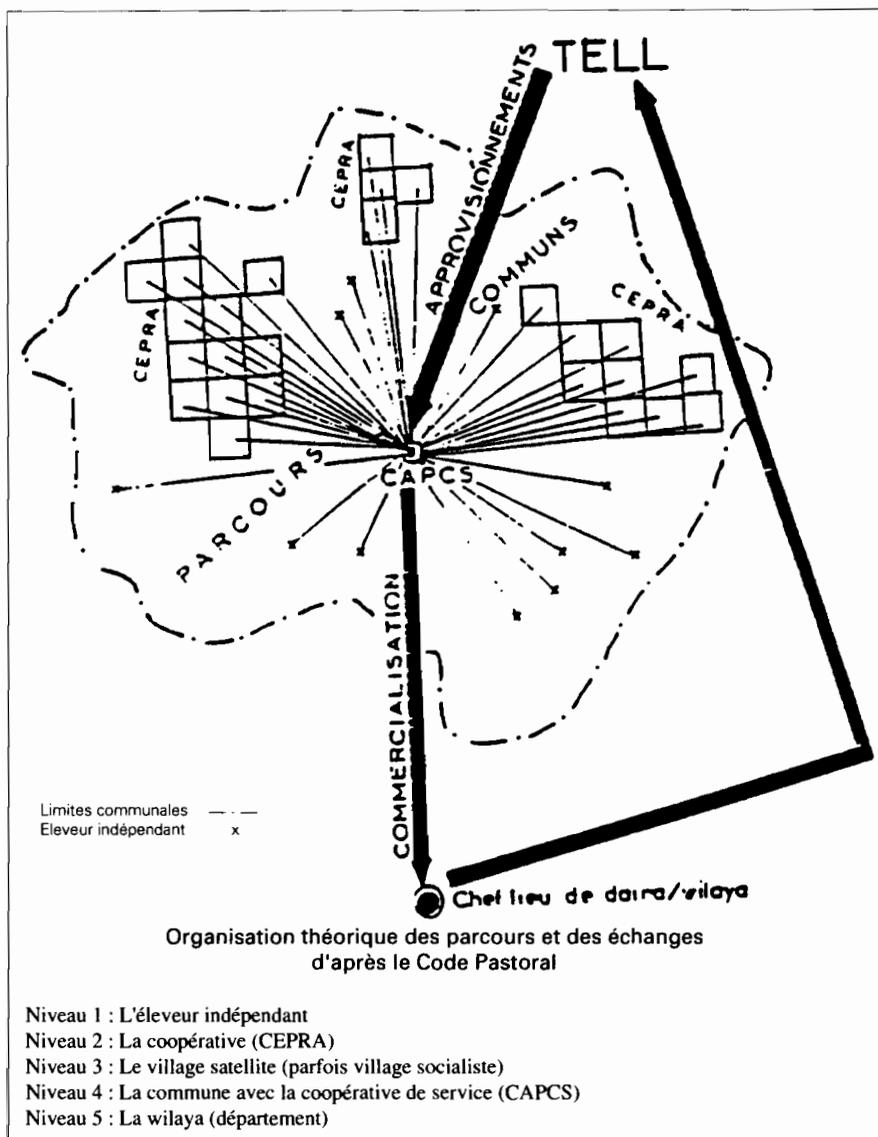
Instruit par ces échecs, le Haut Commissariat au Développement de la Steppe, créé en 1985 et dont le siège a été fixé à Djelfa, donne plus de souplesse à l'action de l'Etat :

- le maillage territorial reprend les limites des anciennes organisations tribales : unités pastorales et districts se moulent dans les frontières des fractions et tribus (le nouveau cadastre reprend les lignes des cartes accompagnant le Senatus Consulte octroyé par Napoléon III) ;

- l'incitation à la modernisation s'effectue par l'octroi de subventions et de prêts aux éleveurs créant sur les aires de bas-fonds alluviaux, des îlots d'irrigation dans le cadre de la politique « d'accession à la propriété foncière » (APF).

Exemple original de la combinaison entre les principes de l'ordre tribal et des lois du marché libre.

**La commune algérienne unité d'aménagement
équivalant à « une petite région »**



Source : Couderc, R., 1978. Les Hautes Steppes sud-oranaises.

3) Intensification et densification agraires et nouvelles alliances ville-campagne

Le passage à l'ère agro-industrielle avec ses deux aspects majeurs : mécanisation et intensification des pratiques culturelles d'une part, transformation et conditionnement des produits agricoles d'autre part, peut avoir des effets tout à fait inverses sur l'organisation spatiale selon que ces opérations provoquent le départ des travailleurs concurrencés par la machine et des produits expédiés à l'extérieur sous forme brute, ou au contraire qu'elles introduisent sur place des conditions d'accroissement de l'emploi dans les champs comme à l'usine.

Dans ce deuxième cas peuvent se nouer de nouvelles formes d'alliance entre ville et campagne contribuant à la focalisation de l'espace.

Les deux exemples de l'Italie centrale et du Gharb, s'inscrivant dans des perspectives historiques tout à fait différentes, illustrent parfaitement ce propos.

3.1 – La « Troisième Italie » : imbrication ville-campagne et développement régional

Entre l'Italie du Nord pour laquelle la richesse de l'agriculture padane et le dynamisme des technopoles du tripode Milan, Turin, Gênes, ont été depuis longtemps les sûrs fondements du système capitaliste, et l'Italie du Sud, sortant difficilement de sa misère et gouffre à milliards pour les finances de l'Etat, l'Italie moyenne a eu, à l'époque moderne, de la peine à s'affirmer, jusqu'à ce que, dans les deux dernières décennies, elle ne dessine sa propre voie de développement en se fondant sur le vieil héritage d'une imbrication entre ville et campagne, responsable de ce type achevé des « paysages humanisés » qu'est celui de la *coltura promiscua*.

La complexité des relations ville-campagne est le fruit d'une longue continuité historique. La vigueur du mouvement communal des XII^e-XIII^e siècles retentit encore sur l'ensemble de l'organisation agro-territoriale : le système de la Cité-Etat qui prévalut à cette époque et fit la gloire de Florence donne encore sa marque à la structure de l'habitat, de la propriété.

Le renouveau de l'économie italienne dans la décennie 1960, le « miracle italien », s'il reposa pour beaucoup sur l'esprit d'entreprise en matière industrielle concerna aussi profondément le secteur agricole marqué par un important délestage démographique, des mutations structurelles dans le statut des exploitants aboutissant à un véritable effondrement du métayage, l'amélioration du système de gestion associant représentants de l'Etat et divers organismes professionnels, dans le cadre de *conzorsii*, multipliant dans le pays le nombre des petites unités d'équipement et d'aménagement de l'espace rural.

Conjointement avec ce qui se passe dans le secteur industriel, l'agriculture devient de plus en plus le fait de PME s'adaptant au marché et ouvertes à l'innovation technique. Les filières agro-industrielles sont l'un des domaines privilégiés de cette transformation.

Et l'Italie centrale est également l'une des aires où ces phénomènes revêtent le plus de signification. Une « Troisième Italie » est ainsi en train de s'affirmer, fondant son essor sur des recettes économiques et des mécanismes de relations sociales qui lui sont propres, avec en particulier le renforcement des relations villes-campagnes bouleversées par le renouveau des activités industrielles et agricoles, qui s'ajoutent à l'essor de la fonction résidentielle et touristique et à la multiplication des formes de pluriactivité, le tout se traduisant par un essaimage de l'habitat.

L'équilibre écologique (biologique et esthétique) en est menacé. Ce qui a conduit à la création en Toscane d'un Parc Régional de Protection de la Nature. Il s'agit là d'une expérience particulièrement riche de signification de protection-aménagement dans une région de forte interpénétration entre ville et campagne.

3.2 – Agro-industrie et stratification sociale dans la plaine du Gharb

Au début de ce siècle, à l'intérieur du triangle Tanger-Ksar el Kébir, Fès Meknès, Rabat, il n'existait pas de ville. Seuls quelques points fixes ; des ksar (forteresses) : Kénitra, Sidi-Kacom, et des karia (résidences caïdales) : Ben Habassi, Gueddari..., apportaient avec la constellation des souks (marchés hebdomadaires sans installations consolidées) des éléments simples de structuration semi-extensive de terroirs complémentaires, dans le cadre d'une étroite association agriculture-élevage.

Entre 1912 et 1930, l'installation dans la plaine du bas Sebou d'agriculteurs européens sur 200 000 ha, entraîna une mise en culture continue et complétée par la création d'une dizaine de centres de colonisation, embryon d'un réseau de services gravitant autour du chef-lieu.

Depuis l'indépendance, le Maroc, se fondant sur le choix du libéralisme et la primauté de l'économique sur le social, a pratiqué une politique de zonage sélectif en focalisant ses interventions, en matière de développement agricole, sur un certain nombre de périmètres de grande hydraulique sous l'égide d'Offices régionaux de mise en valeur.

Le bassin de Sebou, et plus particulièrement la basse plaine alluviale du Gharb, est avec le Tadla, l'un des fleurons de cette politique d'aménagement sur la base de l'agro-industrialisation.

La production, le traitement, la transformation et la commercialisation des produits agricoles (sucre de betterave et de canne, riz, agrumes, maraîchage) ont fixé des populations en distribution si denses que villes et campagnes vivent en étroite symbiose.

De cet ensemble de circonstances découle le renforcement des inégalités dans la stratification sociale et dans la redistribution géographique des classes. Les riches, notables et gens des catégories moyennes, construisent à la ville, vivent à la ville pour bénéficier des divers avantages que l'on y trouve. Les pauvres, les prolétaires, ne bénéficiant plus du soutien de la collectivité traditionnelle, voient leur condition se dégrader. Les douars victimes de la rurbanisation de la région sont ravalés à l'état de bidonvilles.

IV – Les ceintures périurbaines : espaces conflictuels

L'aire enveloppant immédiatement la ville et ses murailles présentait un intérêt si particulier qu'on lui reconnaissait autrefois un statut juridique spécial : celui de « banlieue ».

Avec l'explosion urbaine des temps modernes ces défenses ont disparu. La banlieue est devenue projection de la ville, traduisant par son étendue le dynamisme du noyau initial, par ses fonctions (industrielle, de résidence, de loisirs...) la nature des services que l'on en attendait.

Au-delà, l'effet de destructuration-restructuration de la campagne par l'urbanisation dépend de multiples facteurs, en particulier de la capacité de défense et d'adaptation de l'ordre rural et agricole lui-même, dont nous n'évoquerons ici que quelques composantes :

- le statut juridique du sol : l'existence de terres collectives, inaliénables et non aménageables, autour de grandes capitales historiques marocaines, Rabat, Meknès, Fès a d'abord gêné la création d'une banlieue maraîchère, puis a perturbé l'expansion de ces villes, avant que l'Etat n'intervienne par le recours à l'expropriation ;

- la taille de la propriété : les grands domaines avaient des effets de blocage à cause du volume de capital en cause : maintenant la grande dimension du support foncier favorise au contraire les interventions des autorités publiques pour réaliser de vastes programmes d'aménagement. (Le quartier de la Paillade a eu pour cadre une grande propriété aristocratique aux portes de Montpellier) ; en Algérie, les planificateurs vont trop souvent au plus facile, en installant quartiers industriels ou quartiers résidentiels sur des terres domaniales, les domaines socialistes ;

- la cohérence du système agraire en place : le cas de la région de Valence montre comment la compacité de la *huerta* constitue un facteur important de sa défense contre l'agression urbaine.

Mais joue également la volonté de défense de la communauté rurale concernée, s'exprimant par des stratégies variables qui vont du refus obstiné à accepter toute « compromission », entraînant le blocage des projets de construction, à une collaboration raisonnée avec la métropole voisine, en passant par la prise en compte du phénomène sur son propre territoire communal et la création strictement contrôlée d'activités nouvelles créatrices d'emplois et de lotissements résidentiels harmonieusement intégrés dans le tissu urbain existant.

Lorsque la ville prolifère et s'étale au point d'engendrer une véritable région urbaine, comme entre Casablanca, Rabat et Kénitra, le recul de l'agriculture est tel que sa place se réduit dans le paysage à quelques îlots interstitiels. Ainsi, faut-il dépasser les 30 km au sud de Rabat, les 40 km au nord de Casablanca pour retrouver, vers Skhirat, les restes d'une véritable organisation agraire.

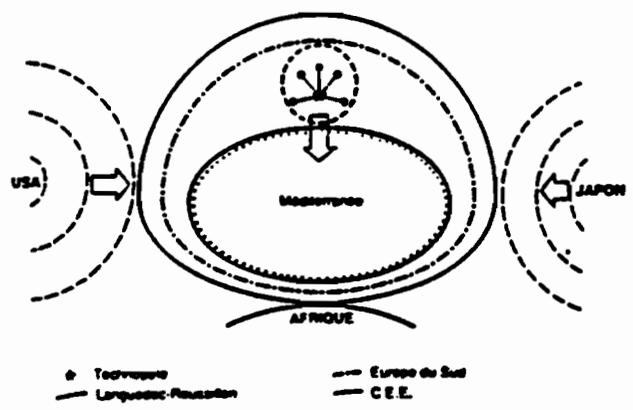
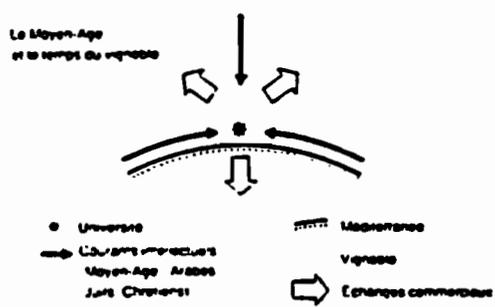


Figure 3. L'image de Montpellier « à l'ancienne » et l'image de la technopole

Source : R. Brunet et alii *Montpellier Europolé*, GIP Reclus, 1988.

V – Montpellier capitale régionale et technopole

Le cas de Montpellier illustre bien la diversité des fonctions qu'une ville méditerranéenne a pu remplir au cours des deux derniers siècles et du coup les types de relations qu'elle a pu nouer avec ses campagnes et sa région.

Au XIX^e siècle le Languedoc dans son ensemble et Montpellier en particulier ont mal réagi à la révolution industrielle. Par contre la plaine et ses villes participèrent de façon active à la « révolution agricole » : la monoculture viticole languedocienne devint un modèle exceptionnel de spécialisation culturelle et spatiale.

Et la ville joua en l'affaire un rôle déterminant, la part de l'appropriation foncière des trois cités Montpellier, Béziers, Nîmes dépassant souvent les 30 % et même les 50 %. Mais la grande propriété aristocratique ou bourgeoise absentéiste de prestige ne s'est pas adaptée aux dures lois de la concurrence.

On voit apparaître chez les viticulteurs, en cette fin de siècle, un phénomène de « décantation » faisant émerger les catégories de créateurs d'entreprises et d'agrimanagers. Pour ceux-ci la fréquentation de la ville est essentiellement d'ordre professionnel et technique et concerne les chambres d'agriculture, les laboratoires et instituts de recherche... et également les aéroports pour la liaison avec Paris ou Bruxelles.

Dans une effervescence d'innovations, de créations... et de baptêmes, Montpellier multiplie ses pôles technologiques, à sa propre initiative, tandis que la Région met en place depuis 1988, le Multipôle Technologique Régional Languedoc-Roussillon.

Pour Montpellier même, cinq pôles de base ont été définis : Euromédecine, Communicative, Antenna (nouveaux médias), Héliopolis (tourisme et loisirs) et Agropolis.

Avec ce dernier organisme réunissant outre les trois universités locales, une quinzaine d'organismes tels que l'Ecole Nationale d'Agronomie, l'ORSTOM, le CIRAD et l'Institut agronomique méditerranéen, la boucle de l'évolution dialectique ville-campagne que nous avons déroulée semble se fermer.

Ayant ses principaux laboratoires en ville, mais ses terrains d'expérimentation et d'étude, par définition, à la campagne, inclus dans une agglomération qui s'organise en tant que technopole, et donc liant des rapports selon des filières extrarégionales, en vue de contribuer spécialement au développement de l'agriculture méditerranéenne, Agropolis devient comme le symbole de la grande mutation en cours dans le rapport ville-campagne et la recherche d'un nouvel équilibre spatial.

Si la relation avec l'aire viticole reste forte, celle que développe la métropole avec la Garrigue voisine se renouvelle et se diversifie : ce vaste espace vert devient, avec la plage, la grande zone de loisir de proximité pour les citadins, et de plus en plus, dans un horizon s'élargissant d'année en année, une zone résidentielle, avec prolifération des lotissements. En quinze ans la Garrigue est passée de l'état de marginalisation à celui de périurbanisation. Qualité de la recherche et

qualité de l'environnement sont les deux atouts majeurs de Montpellier technopole.

Et au-delà, l'aménagement du territoire de l'ensemble du Languedoc doit être repensé en fonction de la dynamique de la technopole montpelliéraine. Dans les premiers temps ne serait-il pas nécessaire de mettre à l'étude un POS départemental pour l'Hérault ?

CONCLUSION

Vers une « science des territoires »

Au temps de la mise en place des réseaux de technopoles et de l'épanouissement de la « croisade verte », les rapports entre ville et campagne ne peuvent être conçus dans les termes où ils ont été vécus il y a quelques générations. Les conséquences du grand basculement de l'ère industrielle, avec le transfert massif de populations rurales vers les cités, sont, localement, en train de s'atténuer et les campagnes se revalorisent en tirant parti de leurs qualités paysagères et en développant leurs fonctions touristique et résidentielle.

Dans le monde méditerranéen les décalages dans l'aridité et les déphasages de l'histoire font que les problèmes ne sont pas les mêmes dans les différents Suds. Mais ceux-ci, en dépit du rôle de coupure encore représenté par la Méditerranée, sont emportés dans le grand courant de transformation qui touche les sociétés dans leurs relations à l'espace.

Gestion économique, gestion écologique et gestion démocratique de l'espace impliquent que soit créée une véritable *science des territoires*, avec en particulier une section zonale concernant les pays de la Méditerranée occidentale.

**ESPACE MEDITERRANEEN
ET DIMENSION CULTURELLE :
MUTATIONS SOCIALES ET DYNAMIQUES IDENTITAIRES (*)**

Nadji SAFIR
Institut de Sociologie de l'Université d'Alger

« – Rompons dit le veillard, rompons l'argument. Que cette grande mer nous lave de lâcheté. Un univers à un moment, égal à lui-même, fermé sur soi et contenant tout ce qu'il développera, c'est un univers auquel nous ne pouvons attacher l'existence, elle ne s'y accroche pas ; cela ne se peut, si nous savons ce que nous pensons. Ce n'est que vase clos, comme le triangle ; et en effet, tout ce qu'enferme le triangle semble y être déjà contenu. Mais nous avons mieux regardé ; il n'y a point d'intérieur du triangle ; tout y est extérieur ; c'est comme un avertissement de l'existence et une expérience qui cherche contenu. Revenons à notre univers ; rien n'y est fait d'avance, rien n'y est prédit, et chaque instant est neuf.

– Ainsi, ajoutai-je, le temps trouve son contenu propre, et ne se perd plus dans l'éternel. Car l'avenir déjà fait, ce n'est pas l'avenir ; et rien n'arriverait. »

ALAIN – « LES PASSIONS ET LA SAGESSE »

(ENTRETIENS AU BORD DE LA MER).

BIBLIOTHEQUE DE LA PLEIADE.

EDITIONS GALLIMARD – PARIS – 1986 – Page 1360.

L'évolution récente du monde est notamment caractérisée, de plus en plus, par l'importance des facteurs culturels qui bénéficient d'une nouvelle dynamique, dictée par des mutations en profondeur, remarquables dans toutes les sociétés.

Afin de dissiper tout malentendu, nous définirons, malheureusement de manière sommaire, car là n'est pas notre propos, les facteurs culturels comme étant l'ensemble des phénomènes articulés autour des systèmes de normes et de valeurs ainsi que des productions matérielles et idéologiques à finalité symbolique sociale globale.

Donc, quels que soient leur aire de civilisation, leur niveau de développement ou leur système politique, dans bien des pays les variables d'ordre culturel apparaissent, de plus en plus, comme déterminantes.

Il n'entre pas dans notre propos, ici, d'analyser dans le détail les causes réelles d'une telle évolution. Cependant, il n'en est pas moins nécessaire de s'interroger, ne serait-ce qu'en fournissant des réponses brèves, sur les raisons qui y ont conduit et ce, d'autant plus qu'elle façonne sous nos yeux, déjà, le monde de demain.

Présentées de manière succincte, les raisons de l'évolution remarquée nous paraissent, pour l'essentiel, pouvoir être ramenées à trois :

Il y a d'abord, la domination écrasante d'un modèle culturel, celui correspondant à la civilisation productiviste occidentale, qui menace, pour le moins, de marginalisation et peut-être même d'extermination les autres modèles, les conduisant ainsi à la seule attitude possible pour survivre : celle d'affirmer leur singularité.

Cette évolution d'ensemble n'exclut pas, bien sûr, qu'au sein des différentes aires culturelles, et donc au sein même du modèle culturel dominant, il y ait des dynamiques internes conduisant à la domination d'un élément sur les autres, entraînant par là même, des réactions de rejet par l'affirmation de la singularité.

C'est ainsi que le modèle culturel dominant à l'échelle mondiale est caractérisé par une prédominance anglo-saxonne suscitant des réactions telles, par exemple, que la « francophonie » ou l'« Hispanidad », très significatives de la volonté d'affirmation d'une personnalité culturelle autonome.

Il y a ensuite la prise de conscience croissante de la précarité des valeurs articulées autour de la seule accumulation de biens matériels, dictée pendant longtemps par des approches économicistes.

A cet égard, il est remarquable de constater que cette prise de conscience s'affirme aussi bien au Nord qu'au Sud de notre planète, dans un cas face à un succès, même relatif et dans le second, face à un échec quasi-patent.

Tout se passe en réalité comme si l'on assistait à la crise d'un système productiviste ne faisant plus l'unanimité et conduisant à la recherche de valeurs paraissant plus essentielles, celles articulées autour de la culture.

Il y a enfin une perception nouvelle des problèmes de culture, dans la mesure où ils apparaissent, de plus en plus, comme structurant par delà les différentes entités nationales, dévoilant leurs limites, des ensembles régionaux, seuls en mesure d'affronter les problèmes de notre époque.

En effet, pendant longtemps, les variables culturelles n'ont jamais été présentées comme intervenant dans le processus d'émergence à l'échelle mondiale d'ensembles régionaux, formellement articulés, en règle générale, autour de l'économie. Alors qu'elles étaient bel et bien présentes, mais fonctionnaient comme une espèce de « dimension cachée ».

Aujourd'hui, elles s'affirment de plus en plus et jouent un rôle essentiel, y compris dans l'émergence des dynamismes économiques, qui ne trouvent leurs fondements réels que dans la constitution de véritables « zones de créativité » à l'échelle mondiale.

Et c'est pourquoi l'évaluation de l'espace méditerranéen, en tant qu'ensemble singulier, repérable par rapport à d'autres espaces possibles suppose la prise en considération des multiples dimensions qui le structurent et, donc, la dimension culturelle.

De ce point de vue, tout comme les autres sociétés, les sociétés méditerranéennes connaissent l'évolution faisant émerger comme dimension essentielle la culture. Et c'est pourquoi nous avons parlé de « dynamiques identitaires », puisque tout réside précisément dans la question de savoir qui est qui et par rapport à qui ?

Mais la réponse à cette question ne peut être isolée de la prise en considération de l'évolution réelle des sociétés concernées, qui génèrent par un processus fondamentalement endogène, même si des influences extérieures existent, les phénomènes auxquels nous sommes amenés à nous intéresser et qui trouvent donc leurs origines dans les « mutations sociales ».

L'espace méditerranéen constitue à plusieurs égards un ensemble intéressant sous l'angle des variables culturelles.

En effet, il représente l'un des espaces les plus anciens d'échanges les plus denses entre les hommes, à telle enseigne que, sans exagérer, on a pu en parler pendant longtemps comme l'un des axes essentiels de la problématique mondiale.

Il est également intéressant dans la mesure où il est caractérisé par des clivages décisifs puisqu'il réunit les civilisations musulmanes et chrétiennes, Monde Arabe et Europe, tout comme pays pauvres et pays riches.

Et c'est pourquoi, il apparaît que l'espace méditerranéen est un espace d'une richesse extrême, qui unit autant qu'il sépare et dans lequel, précisément, de par ces caractéristiques de base, les dynamiques identitaires auxquelles nous nous intéressons vont être, à plus d'un titre, des clefs essentielles d'explication de son évolution globale.

* *
*

Nous présenterons maintenant les dynamiques identitaires repérables au sein de l'espace méditerranéen selon qu'elles se présentent sur la rive Nord d'abord, Sud ensuite.

Mais au préalable, nous ferons une remarque sur la délimitation de l'espace méditerranéen, telle qu'elle apparaîtra dans le présent document.

En effet, tout en traitant de l'espace méditerranéen en général, nous mettrons l'accent de manière particulière sur sa partie occidentale et ce pour des raisons liées essentiellement aux processus institutionnels en œuvre sur les deux rives et qui donnent naissance aux deux ensembles régionaux, futurs partenaires privilégiés, la Communauté Economique Européenne et l'Union du Maghreb Arabe.

Une fois cette remarque formulée, la présentation des dynamiques identitaires peut être entamée.

Sur la rive Nord, elles nous paraissent être fondamentalement au nombre de huit et successivement structurées autour des dimensions suivantes :

– *Dimension de « pays riches »* : l'un des clivages les plus importants de notre époque est bien celui constitué par la séparation entre les pays riches et pays pauvres dont la pertinence est de plus en plus grande à la mesure de l'écart entre eux qui ne cesse de s'approfondir.

De ce point de vue, l'appartenance des pays de la rive Nord au « monde riche » est certainement l'un des éléments essentiels d'affirmation de leur identité et tout particulièrement à la lumière de l'évolution récente de notre monde, dans lequel la convergence entre pays, jusque là formellement séparés par des choix idéologiques contradictoires, montre bien où se situent les solidarités réelles.

– *Dimension chrétienne* : c'est là un aspect essentiel qui, tout au long de l'histoire, a distingué les populations de la rive Nord par rapport à celles de la rive Sud.

De plus en plus, cette appartenance apparaît comme l'une des conditions d'affirmation de l'identité des populations concernées et ce, en fonction de l'évolution constatée aussi bien en Europe même qu'à l'échelle mondiale.

Comme le prouve le renouveau dont bénéficient les valeurs judéo-chrétiennes en tant que fondement de la civilisation européenne qui contribuent de manière décisive à l'évolution actuelle du continent européen vers une plus grande homogénéité.

– *Dimension européenne* : bien avant les processus institutionnels, somme toute récents, même si l'idée est ancienne, qui lui permettent aujourd'hui d'affirmer son existence, l'Europe a constitué depuis très longtemps une réalité indéniable et ce malgré tous les affrontements dont elle a été le théâtre.

L'évolution récente des pays d'Europe de l'Est avec les phénomènes de larges sympathies et solidarité auxquels elle a donné lieu, montre clairement que la conscience d'appartenir à une même civilisation européenne est bien ancrée dans les consciences tant individuelles que collectives.

Les perspectives qui s'offrent à l'Europe, dans sa partie orientale, ne peuvent que renforcer la dynamique articulée autour de l'identité européenne déjà bien présente et qui constituera à l'avenir un élément décisif de tout dialogue culturel.

– *Dimension communautaire* : si l'Europe est une vieille idée, le processus institutionnel mis en œuvre par la Communauté Economique Européenne, pour être plus récent n'en est pas moins devenu une réalité qui s'affirme de jour en jour.

Le processus d'édification de la Communauté, allant dans le sens de son approfondissement, laisse prévoir dans un délai raisonnable l'émergence d'une entité politique européenne qui ne pourra que renforcer le sentiment d'identité, basé sur des valeurs communes.

L'affirmation de la Communauté, par rapport aux grands ensembles appelés à devenir les véritables acteurs de la vie internationale, dans une compétition mondiale appelée à s'exacerber, ne pourra que renforcer l'identité communautaire.

– *Dimension nationale* : quelle que soit l'évolution constatée des différents Etats nationaux et notamment sous l'effet du processus d'édification de la Communauté, il n'en demeure pas moins que les différentes identités nationales ne vont pas disparaître du jour au lendemain et conserveront, en conséquence, pendant longtemps encore, leur pertinence, surtout d'un point de vue identitaire.

Si le processus d'édification de la Communauté passe par des transferts croissants de souveraineté, il ne signifie pas qu'au plan de la réalité et en tout premier lieu des pratiques culturelles, il n'y ait pas une volonté de s'attacher précisément à des éléments de singularité face à ce qui peut être vécu comme une dépersonnalisation potentielle.

La forme du processus identitaire national réside dans ses attributs tels que la langue ou la mémoire communes qui représentent, par excellence, des éléments essentiels de la production symbolique, autour de laquelle émergent des pratiques sociales individuelles et collectives.

– *Dimension locale* : la construction de l'Europe, mais aussi depuis très longtemps celle des différents Etats nationaux avaient entraîné l'émergence et le renforcement des particularismes régionaux qui deviennent, dans beaucoup de pays, des éléments essentiels de la dynamique identitaire.

Qu'il s'agisse de régions, pouvant dans certains cas même transcender les frontières des Etats nationaux actuels ou bien de métropoles, de plus en plus, ces entités deviennent les véritables acteurs de l'Europe en train de se faire.

Un des aspects les plus remarquables de cette évolution réside dans le dynamisme dont se nourrissent, mutuellement, les logiques culturelles et économiques, en œuvre au plan local et qui font apparaître, progressivement, des pôles non seulement de décision, mais également de créativité, s'imposant comme partenaires réels à l'échelle européenne et même mondiale.

Une référence particulière, à propos de la dimension locale, s'impose puisqu'elle concerne les processus identitaires complexes animant les communautés originaires de la rive Sud et vivant actuellement sur la rive Nord de la Méditerranée.

Représentant des populations importantes en nombre, jeunes de surcroît, elles sont devenues une composante intégrante de la réalité des pays de la rive Nord et vivent leurs problèmes identitaires comme toutes les autres communautés des pays dans lesquels elles résident.

– *Dimension latine* : le processus d'édification de l'Europe, notamment depuis l'évolution récente des pays de l'Europe de l'Est et les perspectives qu'elle offre

au dynamisme allemand conduit, de plus en plus à l'émergence d'une dimension nouvelle : la dimension latine.

En fait, elle tire ses racines beaucoup plus loin dans l'histoire et ne fait que resurgir, dans un contexte nouveau qui lui donne des significations nouvelles.

Indéniablement, l'Europe apparaît de plus en plus comme devant faire réapparaître en son sein des aires culturelles « traditionnelles » appelées à jouer un rôle important comme terreau à partir duquel d'autres processus émergent : latine, anglo-saxonne, germanique, scandinave, slave...

– *Dimension méditerranéenne* : nous avons laissé, à dessein, cette dimension en dernier puisqu'elle va constituer l'objet essentiel de nos préoccupations.

Il convient d'abord d'en dire que, bien que proche de la dimension latine, elle la dépasse car beaucoup plus large puisqu'elle concerne aussi, plus à l'Est, des pays européens non latins.

Depuis très longtemps, la Méditerranée « fonctionne » dans la conscience européenne comme une dimension essentielle, renvoyant, directement ou indirectement, à un âge d'or qu'illustre très bien l'expression de « Mare Nostrum ».

Que ce soit dans les pays méditerranéens eux-mêmes ou bien dans le reste de l'Europe, l'attachement à la Méditerranée a toujours pris des formes multiples, allant de l'économie à l'esthétique en passant par l'histoire ou la diététique.

En fait, la Méditerranée participe des éléments les plus essentiels de la culture européenne et notamment les deux piliers que constituent les religions monothéistes, chrétienne et juive et l'immense héritage gréco-latin.

Si l'on examine, maintenant, les dynamiques identitaires telles qu'elles peuvent se présenter sur la rive Sud de la Méditerranée, elles sont, pour l'essentiel, tout comme au Nord, au nombre de huit et structurées autour des dimensions suivantes :

– *Dimensions de « pays pauvres »* : comme il a été déjà dit, la Méditerranée constitue une ligne de partage entre les deux grands ensembles qui caractérisent notre monde et elle les voit se faire face sur ses deux rives : pays riches et pays pauvres.

La détérioration des relations économiques internationales caractérisée par l'aggravation de tous les indicateurs du phénomène du sous-développement, conjuguée aux difficultés croissantes rencontrées dans la mise en œuvre des politiques de développement, détermine l'émergence d'une conscience articulée autour de ces questions.

De plus en plus, il y a là une dynamique identitaire en œuvre qui contribuera, de manière décisive, à la perception du reste du monde et donc en tout premier lieu de la rive Nord en tant que partenaire immédiat.

– *Dimension islamique* : il est remarquable de constater que toute la rive Sud de la Méditerranée est très largement dominée par l'Islam, même s'il convient de relever l'existence des communautés importantes, chrétiennes et juives.

Cette domination de l'Islam qui s'exerce sans partage, depuis près de quinze siècles, a très fortement contribué à marquer l'ensemble de la région et a consti-

tué, tout au long de l'histoire, une détermination essentielle de la problématique régionale.

Le dynamisme nouveau dont bénéficie l'Islam, à travers tout l'espace géographique qu'il couvre, se manifeste en tout premier lieu, précisément sur cette rive Sud de la Méditerranée qui en apparaît, de plus en plus, comme l'une des scènes privilégiées.

– *Dimension arabe* : l'un des autres éléments d'homogénéité de la rive Sud est bien sa domination par la culture arabe et ce, en liaison étroite avec l'expansion de l'Islam, constituant ainsi une réalité nouvelle, dans laquelle les deux dimensions sont étroitement mêlées.

L'importance de la dimension arabe, en tant que dynamique identitaire, réside essentiellement dans deux aspects : l'histoire et la langue qui en fournissent les éléments de base, appelés à connaître un dynamisme nouveau dans un monde où les problèmes linguistiques sont de plus en plus aigus.

Quels que soient les aléas rencontrés tout au long de l'histoire et tout récemment même par l'Arabisme, il n'en demeure pas moins qu'il continue à « fonctionner » comme l'un des éléments les plus importants d'identification, de par sa charge historique ainsi que par le poids économique et stratégique de la région à l'échelle mondiale.

– *Dimension maghrébine* : tout comme sur le rive Nord, un processus d'édification institutionnelle d'un ensemble à vocation régionale est en cours, sur la rive Sud avec l'Union du Maghreb Arabe qui est appelée à devenir une réalité incontournable de l'espace méditerranéen.

Ceci dit, par delà les aspects institutionnels, il convient de remarquer combien le Maghreb représente, depuis longtemps déjà, un des éléments de base de toute logique identitaire dans la région et ce, par rapport à l'ensemble plus vaste du Monde Arabe, en premier lieu, mais également de l'Afrique.

La dynamique d'édification de l'ensemble maghrébin entraînera nécessairement un renforcement de la logique identitaire maghrébine, quelles que soient les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre concrète des politiques décidées au niveau institutionnel.

– *Dimension nationale* : l'édification de l'Union du Maghreb Arabe, tout comme celle des autres ensembles régionaux dans le monde, ne s'accompagnera certainement pas, *ipso facto*, de la disparition des divers Etats nationaux et encore moins du sentiment d'y appartenir.

Les logiques nationales continueront encore à garder leur importance, fournissant ainsi des éléments marquants aux dynamiques identitaires dans la région et ce, pour longtemps encore.

Il convient cependant de dire combien, de plus en plus, il apparaît que l'Etat-Nation, dans la région tout comme partout ailleurs dans le Tiers-Monde, est de moins en moins en mesure de prendre en charge les problèmes réels rencontrés notamment économiques, entrant ainsi, de fait, dans une crise larvée dont les conséquences ne sont pas encore totalement maîtrisées.

– *Dimension locale* : si le cadre de l'Etat-Nation a pu pendant longtemps apparaître comme unique et pour le moins privilégié, il apparaît de plus en plus comme contesté dans sa capacité à exprimer toutes les dynamiques identitaires.

C'est ainsi que, sur la rive Sud, tout comme sur la rive Nord, l'expression de particularismes locaux en opposition par rapport à la culture nationale, officielle, dominante va prendre dans les années à venir une importance croissante.

De manière plus particulière, au Maghreb l'un des éléments essentiels de sa singularité, l'héritage berbère, connaît un renouveau en mesure de favoriser l'émergence de dynamiques identitaires.

– *Dimension africaine* : l'appartenance au continent africain, pour la partie occidentale de la rive Sud de la Méditerranée, n'est pas que géographique mais prend également une dimension culturelle et donc identitaire importante.

Par delà les aspects institutionnels que constitue l'appartenance à une même organisation régionale, en l'occurrence l'Organisation de l'Unité Africaine, la dimension africaine trouve son origine dans un long passé commun pré-colonial d'abord, renforcée par la lutte anti-coloniale, ensuite.

La communauté de problèmes de développement, illustrée notamment par les aspects liés à l'espace et à l'environnement communs comme le montrent les exemples du Sahel et du Sahara ainsi que la présence de population constituant de véritables « agents de liaison », tels que les Touareg ou certaines autres populations nomades, renforcent la logique identitaire africaine.

– *Dimension méditerranéenne* : une fois de plus, tout comme lors de l'examen de la situation prévalant sur la rive Nord, nous retrouvons la dimension méditerranéenne, présentée, à dessein, en dernier.

Très tôt, dès les débuts de l'expansion de la civilisation arabo-musulmane, la Méditerranée est apparue comme un espace « normal » d'influence et d'action comme l'ont démontré, à titre d'illustration, aussi bien l'Andalousie que la Sicile.

Même si, aujourd'hui, la perception de la Méditerranée a beaucoup changé, dans la mesure où il apparaît comme un espace dominé par le Nord, elle n'en demeure pas moins comme une perspective dont il convient de tenir compte.

D'un point de vue identitaire, l'évolution de l'attitude à l'égard de la Méditerranée est, de fait, ambivalente, comme si elle procédait d'une hésitation entre un ancrage réel au Sud, et des virtualités en Méditerranée, précisément, à cause de la domination exercée par la civilisation occidentale.

Ceci dit, il n'en demeure pas moins, que la dimension méditerranéenne prend corps et représente, pour les années à venir, un enjeu décisif, à la mesure pour le moins, des échanges de toute nature dont elle est le théâtre.

Avant d'aller plus loin, dans notre investigation sur les dynamiques identitaires, nous formulerons deux remarques sur la façon dont elles ont pu être présentées.

La première, concerne leur ordre de présentation qui ne préjuge nullement de leur importance respective, mais qui procède plutôt d'une logique d'exposition, à finalité pédagogique.

La seconde, concerne la nécessaire combinaison complexe qu'elles revêtent au niveau des consciences individuelles et collectives puisqu'elles sont le plus souvent toutes en présence même si, bien évidemment, il y a des dominantes.

Si l'on doit maintenant apprécier l'ensemble des dynamiques identitaires des deux rives dans les nécessaires relations qu'elles entretiennent, il convient de les analyser en fonction de deux dimensions essentielles, l'une historique et la seconde contemporaine.

Seule l'analyse historique permet de comprendre l'évolution actuelle, puisque l'on est en présence de phénomènes en œuvre au niveau des consciences et donc relevant nécessairement de la longue durée.

Mais, dans un autre sens, les dynamiques identitaires sont également directement déterminées par des évolutions plus récentes ainsi que par les perspectives, non seulement réelles, mais également potentielles surtout telles que perçues par les populations concernées.

A la lumière de ces principes, il apparaît très nettement que les dynamiques identitaires en œuvre, sur les deux rives de la Méditerranée, peuvent être distinguées en deux ensembles différents, selon qu'elles vont plutôt dans le sens de la convergence ou plutôt dans celui de la divergence.

En ce qui concerne ce dernier groupe, il se structure autour des « couples » pays riches/pays pauvres, Chrétienté/Islam, Europe/Monde Arabe ainsi que des oppositions entre les diverses logiques nationales.

En ce qui concerne le premier couple, il est clair qu'il constitue à l'heure actuelle, déjà et est appelé à devenir de plus en plus, surtout après les récentes évolutions dans les pays de l'Est, la principale ligne de démarcation de notre monde.

Sans une prise en charge réelle des problèmes, de plus en plus dramatiques, dont souffrent les pays du Sud tout laisse à croire que l'on va vers une détérioration du climat des relations internationales, avec toutes les retombées sur les populations concernées.

Le risque est grand de voir émerger du côté des pays riches, une montée des égoïsmes en vue de la préservation des privilèges jugés comme légitimes et du côté des pays pauvres une montée des revendications contre une situation devant totalement intolérable.

Le deuxième couple ne renvoie pas, en soi, à une contradiction, puisque d'un point de vue strictement religieux, bien au contraire, tout milite pour le dialogue et la compréhension entre deux spiritualités, de surcroît issue de la même source.

Cependant, un contentieux historique important, non pas entre les religions elles-mêmes, mais entre les aires de civilisations auxquelles ont correspondu leurs expansions respectives, fait qu'au plan des consciences individuelles et collectives beaucoup de malentendus demeurent, de part et d'autre.

En fait, on peut dire que l'opposition Chrétienté/Islam est à la base même de l'opposition, plus large, entre Orient et Occident, qui constitue l'un des axes essentiels de la problématique identitaire mondiale.

Quels que soient les progrès réalisés dans le sens du dialogue, notamment de par une meilleure connaissance de l'Autre, il n'en demeure pas moins que les perceptions respectives sont empreintes d'inquiétudes procédant, en dernière analyse, d'une approche en termes de menaces.

Le troisième couple, Europe/Monde Arabe, est lui aussi fortement marqué par un contentieux historique lointain, dominé par la confrontation.

Malgré la décolonisation et les efforts entrepris dans le sens d'un rapprochement comme l'illustre le « dialogue Euro-Arabe » aux biens maigres résultats, d'ailleurs, il subsiste, de part et d'autre, suffisamment d'incompréhensions pour nourrir des sentiments souvent mitigés.

Tout se passe comme si, au niveau des consciences individuelles et collectives, mais également, au niveau des inconscients, demeurerait présente la confrontation passée.

Le dernier couple réside dans les différentes logiques nationales qui, là aussi, sont caractérisées par un contentieux historique important, notamment, celui de la colonisation.

Qu'il s'agisse de l'Espagne, de la France, de l'Italie ou plus au Nord, de la Grande-Bretagne, elles ont toutes un contentieux direct avec au moins un pays de la rive Sud qui est à la base, directement ou indirectement, des perceptions contemporaines.

Malgré l'évolution constatée, sur les deux rives, vers des ensembles régionaux, il n'en demeure pas moins que les logiques nationales garderont encore pendant longtemps, leur pertinence et pèseront sur les relations globales.

En sens inverse, si l'on devait examiner le deuxième groupe de dynamiques identitaires, allant plutôt dans le sens de la convergence, il se présenterait, pour l'essentiel, comme suit.

Le couple Communauté Economique Européenne/Union du Maghreb Arabe, malgré toutes les différences fondamentales qui existent entre les deux ensembles, n'en constitue pas moins, à notre avis, une donnée allant plutôt dans le sens d'un rapprochement.

En effet, si l'on se place d'un point de vue à la fois global et prospectif, l'émergence des deux ensembles, aussi bien par les dynamiques internes respectives que par la dynamique liée aux nécessaires inter-relations, va dans le sens de l'émergence d'identités nouvelles, en mesure de réduire l'influence des pesanteurs historiques.

Une telle évolution est d'autant plus probable que l'épuisement progressif du contentieux historique ainsi que l'émergence de nouvelles générations, non impliquées dans les relations conflictuelles anciennes, sont en mesure de dégager un cadre nouveau à partir duquel les dynamiques identitaires respectives relativiseront de beaucoup les éléments d'opposition permettant, par là même, à ceux allant dans le sens de la convergence, de gagner en influence.

Le deuxième couple serait celui constitué par l'affirmation des particularismes locaux, de part et d'autre de la Méditerranée qui, en allant dans le sens d'une

réduction de l'influence des Etats nationaux, permettrait l'émergence de formes nouvelles de consciences.

Celles-ci, de par l'importance qu'elles accordent à l'expression identitaire locale, par opposition à une vision nationale centralisée, sont en mesure de permettre l'expression de convergences d'intérêts, car reconnaissant nécessairement comme légitimes les différentes formes de dynamiques identitaires décentralisées.

L'importance croissante que prennent dans les échanges internationaux, aussi bien les divers niveaux de démembrement des Etats que les grandes métropoles ou les diverses formes d'expression de la société civile sont en mesure d'engendrer une vision nouvelle articulée autour d'une dynamique régionale.

Le troisième couple mérite une remarque préalable dans la mesure où il correspond d'abord à une approche formelle puisque en lui-même, dimension latine/dimension africaine, il ne constitue qu'un cas de figure par rapport à d'autres possibles.

Pour l'essentiel, celles-ci correspondraient aux relations entre dimension latine et dimension arabe ou maghrébine, par exemple et dans un autre sens, aux relations entre dimension africaine et dimension européenne ou communautaire.

En fait, quel que soit le couple choisi, ils nous apparaissent tous comme allant plutôt dans le sens de la convergence des dynamiques identitaires, car postulant nécessairement une volonté de rapprochement, avec ce qui constitue historiquement des éléments communs.

En effet, et particulièrement d'un point de vue européen, la dimension latine, nécessairement envisagée par rapport à d'autres dimensions européennes possibles, ne peut aller que dans le sens d'une meilleure appréhension des dynamiques identitaires en œuvre en Méditerranée, de par le patrimoine historique commun, quelles que soient les divergences, par ailleurs.

Le dernier couple, enfin, est bien celui qui nous intéresse le plus, puisqu'il correspond non seulement à une convergence mais, plus même, à une identité, dans la mesure où il s'agit de la dimension méditerranéenne, telle qu'envisagée, bien sûr, des deux côtés de la Méditerranée.

De ce point de vue, il convient de dire combien l'appréciation doit être nuancée car nous sommes en présence d'une situation, comme nous l'avons déjà dit, ambivalente et ce, de part et d'autre.

Autant pour les différentes autres dynamiques identitaires, nous sommes en présence de logiques relativement claires, aussi bien dans le sens de l'affirmation positive que l'opposition, autant face à la dynamique méditerranéenne, tout se passe comme si, sur chacune des rives, la lecture était plus nuancée, plus restrictive, conduisant à une interrogation sur le caractère profond de la dimension elle-même.

Car en effet, la question qui peut être posée, à propos de toutes les dimensions évoquées, est bien celle de savoir si elles correspondent à un ancrage social réel, faisant d'elles des perspectives stratégiques et non pas des cheminements tactiques, soumis à des aléas de conjoncture.

Or, si l'on s'interroge sur ce qui fait la différence fondamentale entre la démarche qualifiable de stratégique par rapport à celle qualifiable de tactique, elle résiderait dans un aspect essentiel : celui des intérêts communs à long terme.

Il importe de souligner combien ceci peut être important pour une saine compréhension des enjeux réels qui prévalent dans l'espace méditerranéen et qui y conditionnent toutes les perspectives de formulation de politiques appropriées.

La notion d'intérêt à long terme suppose nécessairement la liaison étroite entre les objectifs poursuivis et les enjeux dominants dans les diverses sociétés concernées.

Dans cette perspective, il convient de préciser la nature des enjeux de sociétés dominants, au Nord et au Sud de la Méditerranée.

Au Nord d'abord, ils consistent pour l'essentiel dans les nécessaires mutations que supposent les stratégies d'adaptation à l'évolution mondiale, caractérisée par une redistribution des rôles entre les principaux acteurs concernés et donc nécessairement l'Europe.

Dans la partie qui se joue à l'échelle mondiale sont en jeu, au sens le plus fort du terme, les positions respectives actuelles mais surtout futures des grands ensembles régionaux qui, d'ores et déjà, structurent le monde de demain.

Toutes les stratégies en œuvre à l'heure actuelle dans le monde doivent être repensées en fonction de cette problématique, qui s'impose aussi bien au Nord qu'au Sud de notre planète et détermine de manière impérative les enjeux internes à chaque société.

De ce point de vue, les politiques mise en œuvre dans tous les domaines supposent nécessairement des mutations sociales afin d'aboutir à une adéquation entre les objectifs visés et les ressources disponibles.

Dans ce cadre, les mutations sociales en cours dans les pays européens passent nécessairement par la redéfinition des rapports internes à chaque société ainsi que ceux noués avec l'extérieur.

C'est dans cette perspective et à la lumière de l'évolution d'ensemble évoquée dans l'introduction, que la question de l'identité culturelle doit être restituée pour être pleinement comprise.

Car si les processus identitaires procèdent d'une logique culturelle, ils sont également l'expression des multiples transformations qui affectent la société et notamment aux plans économique et social.

De ce point de vue, les reconversions imposées par l'évolution du contexte mondial à l'Europe ont des répercussions directes sur le « tissu » économique et notamment dans ses composantes les plus traditionnelles, soumises à la concurrence internationale.

Les reconversions, particulièrement dans les activités industrielles, mais également dans l'agriculture et les services s'accompagnent de mutations de tous ordres avec des coûts sociaux, parfois extrêmement élevés, comme en témoignent suffisamment, à l'évidence, non seulement le chômage mais aussi toutes les autres formes d'exclusion ou de marginalisation de la société.

C'est à partir d'un tel contexte que des processus identitaires prennent des significations nouvelles qui s'ajoutent à celles correspondant à leurs « seules » logiques culturelles.

L'émergence et le renforcement de mouvements articulés autour d'une conception extrémiste de l'identité européenne, qui serait menacée notamment par des apports en provenance précisément de la rive Sud de la Méditerranée, n'est que la manifestation aux plans social et politique d'intérêts, souvent légitimes, mais sans perspectives réelles, en présence à divers niveaux de la société.

Face à une telle évolution, remarquable dans beaucoup de pays européens, d'ailleurs, le danger est grand de voir des dynamiques identitaires, tout à fait « normales », perverties dans des processus qui en donneraient une image déformée, voire caricaturale et allant dans le sens d'une rupture du dialogue avec la rive Sud.

Allant dans le même sens, une prise de conscience émerge avec de plus en plus de force autour de la question des déséquilibres démographiques et économiques dans la région qui sont bien réels et sont appelés, très probablement, à s'accroître dans les années à venir.

Dès lors, sur la rive Nord, de plus en plus, une perception négative de la rive Sud est en train de se développer et de gagner du terrain, jusqu'à faire partir des évidences du sens commun.

Sur la rive Sud, les dynamiques identitaires sont soumises aux mêmes principes que sur la rive Nord en ce sens qu'outre des logiques culturelles, elles procèdent également des logiques en œuvre aux plans social et économique.

C'est ainsi que, les sociétés concernées sont confrontées, en tout premier lieu, à la relève des défis que représente la prise en charge de problèmes économiques, apparaissent de plus en plus comme insolubles.

Que ce soit de par leurs logiques internes ou de par les contraintes générées par l'environnement international dont elles ne contrôlent aucun des mécanismes essentiels, les sociétés du Sud sont en butte à des difficultés croissantes, confinant à une véritable crise des politiques mises en œuvre.

Dans de telles conditions, ces politiques conduisent à l'exclusion de catégories sociales de plus en plus importantes dont la seule perspective réside dès lors soit dans la résignation, soit dans la révolte ou bien alors dans une forme combinant les deux à la fois et débouchant sur une « contestation sourde ».

Or l'une des questions qui se pose est celle des moyens d'expression de cette dernière forme qui, à notre avis, a tendance à se répandre.

Ce sera bien souvent, la dynamique identitaire qui sera empruntée et ce, pour au moins deux raisons majeures.

D'abord, parce qu'elle offre, à défaut de solutions immédiates, des perspectives prometteuses et en tous les cas, qui le sont bien plus que ce que peut offrir le discours officiel, totalement décrédibilisé.

Ensuite, parce qu'elle canalise des énergies, par ailleurs disponibles, en vue d'une plus grande cohésion de la société, ne serait-ce qu'au plan des symboles,

d'autant plus recherchée, que les processus de différenciation sociale sont en train de s'approfondir.

Et c'est ainsi que sur la rive Sud de la Méditerranée, la dynamique identitaire, articulée autour de la dimension islamique, comme dimension dominante, de par la réceptivité de la société à l'Islam en tant que foi et code culturel, est en train de devenir un phénomène majeur.

De manière plus générale, la question essentielle qui se pose aux sociétés du Sud est celle de la modernité, dont la problématique aux multiples dimensions, y compris donc l'économie, est fondamentalement caractérisable par ses déterminations culturelles.

Dans cette perspective, il est clair que le processus de modernisation passe par la prise en charge du rapport à l'Occident, en tant que modèle dominant, dont les caractéristiques deviennent, de fait, des normes et des valeurs en fonction desquelles les enjeux sont définis.

La crise des politiques de développement est d'abord une crise du processus de modernisation des sociétés du Sud, en tant qu'incapacité à définir et à mettre en œuvre des politiques globales, leur permettant d'affronter les problèmes qu'elles rencontrent, tout en affirmant leur identité.

Cette crise peut conduire les dynamiques identitaires, tout comme c'était le cas pour les sociétés de la rive Nord, vers des formes outrancières dans lesquelles l'ennemi est défini comme étant celui que l'on ne peut battre sur le terrain qu'il domine, sans partage, en l'occurrence, celui de l'économie, caractérisée par le modèle productiviste occidental.

Tout se passe comme si, se sachant perdant d'avance, l'attitude consistait à rejeter carrément la compétition et aller sur un autre terrain, que l'on connaît mieux et où l'on maîtrise le processus : d'où toute l'insistance sur la dynamique identitaire présentée comme la seule voie possible, à l'exclusion de toute autre.

* *
*

On voit donc bien que, sur les deux rives de la Méditerranée, les dynamiques identitaires ne sont pas des entités théoriques, des « squelettes décharnés », mais bien au contraire, qu'elle procèdent des logiques profondes animant les diverses sociétés concernées.

Dans de telles conditions, tous les éléments de convergence repérés et particulièrement la dimension méditerranéenne, présente sur les deux rives, n'ont de chance de se concrétiser que si elles prennent en charge, non seulement les aspects « purement » culturels, si tant est qu'il en existe, mais également les aspects économiques et sociaux avec lesquels ils entretiennent les relations étroites que l'on a évoquées.

En fait, c'est à partir d'une telle problématique que la notion d'intérêt à long terme, condition de base des véritables choix stratégiques, comme nous l'avons

déjà souligné, peut être bien définie, en vue de sa mise en œuvre dans des politiques concrètes, pleinement opérationnelles.

Pour que la dimension méditerranéenne devienne sur les deux rives la dimension autour de laquelle s'articulent des dynamiques identitaires, à portée stratégique, il convient que tous les partenaires concernés la perçoivent comme en mesure de contribuer véritablement à la solution des problèmes qu'ils vivent.

Et c'est pourquoi, à l'heure des grandes mutations qui annoncent d'ores et déjà une restructuration en profondeur du système des relations internationales, y compris dans sa dimension économique en termes de redéploiement du système productif mondial, la grande question qui mérite d'être posée est bien celle de savoir quel avenir sera celui de l'espace méditerranéen, pour reprendre les termes proposés par les organisateurs de cette rencontre.

La Méditerranée, dans ses diverses composantes, a-t-elle encore un rôle à jouer à l'échelle mondiale, en tant qu'espace décisif par rapport à d'autres, repérables comme étant des zones de dynamisme économique porteuses de la créativité de demain ?

Ou bien est-elle appelée à « vivre sur ses lauriers », se contentant pour survivre, d'accueillir pour un repos probablement bien mérité, les créateurs venus d'autres zones, que l'on devine déjà ?

Si la réponse à ces questions est formulée de manière à prendre en charge les intérêts à long terme des partenaires des deux rives, la dimension méditerranéenne peut se transformer en un axe autour duquel émergera une logique identitaire nouvelle, porteuse d'espoir car en mesure d'offrir une perspective de dialogue et de coopération pour toute la région.

C'est à cette condition et à celle là seulement que le discours sur la Méditerranée a des chances de devenir un discours d'avenir, à la hauteur des défis qui pèsent sur notre région.

EXISTE-T-IL UNE DYNAMIQUE INTER-SECTORIELLE MEDITERRANNEENNE ?

Bruno LANVIN¹
Special assistant to the Deputy
Secretary-general of UNCTAD

1. Assistant spécial du Secrétaire-Général Adjoint de la Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), Genève. Les opinions exprimées ici doivent être considérées comme propres à l'auteur, et ne reflétant pas nécessairement les vues de la CNUCED.

Le monde est actuellement en proie à de profondes mutations. Comme toutes les mutations, ces dernières ne vont pas sans soubresauts ni sans ruptures.

Dans ce type de contexte, il est primordial, pour les décideurs publics et privés de déceler à temps les points de rupture possibles, et d'anticiper les conflits et les failles susceptibles de s'ouvrir dans une économie mondiale qui ne trouvera sa stabilité que dans la cohésion. Or, pour une grande part, les forces en jeu (qu'il s'agisse de la tertiarisation des économies nationales, de la globalisation et de la fragmentation de l'économie mondiale, voire de l'abandon progressif de l'approche multilatérale) échappent largement à nos facultés d'analyse, tant nos outils analytiques, conceptuels et statistiques sont inadaptés au déchiffrement des réalités nouvelles.

L'ensemble des économies riveraines de la Méditerranée n'échappe pas à cette évolution. Par ses caractéristiques, ses disparités, ses complémentarités et ses potentialités, cet ensemble constitue même, à bien des égards, un cas particulièrement intéressant. Le propos de la présente communication est de déterminer les caractéristiques éventuelles d'une dynamique inter-sectorielle méditerranéenne, et d'en déduire les trajectoires possibles du groupe de pays concerné dans le maelström des mutations à venir.

I - Une toile de fond nuancée

Les profondes modifications dont les relations économiques internationales font actuellement l'objet constituent l'un des résultats les plus visibles de la confrontation de forces largement souterraines.

- La première de ces forces concerne l'*internationalisation* des économies nationales. Dans les années soixante-dix, et au cours de la première partie des années quatre-vingt, cette internationalisation s'est faite principalement par le biais d'un facteur de production déterminé, à savoir le capital ; ce fut l'époque des grandes entreprises multinationales « multi-domestiques ». La tendance actuelle substitue progressivement à ce type d'internationalisation un processus de *globalisation*, dont les vecteurs sont désormais moins le capital que l'information et la technologie ¹.

- La seconde force est celle qui tend à la constitution de blocs économiques, et notamment commerciaux. La perspective d'une Europe intégrée, jointe aux accords de libre-échange Etats-Unis-Canada et Etats-Unis-Mexique, et mise en parallèle avec la cohésion croissante des dragons d'Asie du sud-est autour de la

1. Parmi les nombreux travaux portant sur ce thème, il convient de citer l'ambitieux Programme TEP (Technology and Economy Programme) de l'OCDE, qui doit s'achever en 1991. La réunion OCDE/TEP de Tokyo (mars 1990), en particulier, a porté sur le concept de « *Techno-globalisme* ». Voir également B. Lanvin, « *Global Trade* » (IDATE, 1989).

locomotive japonaise, soulèvent ici et là – à tort ou à raison – quelques inquiétudes en ce domaine. Cette tendance à la *fragmentation* de l'économie mondiale n'est en rien incompatible avec la précédente (la globalisation), et c'est ce qui la rend d'autant plus préoccupante pour tous ceux qui voient s'étendre vers eux l'ombre projetée de la marginalisation ¹.

• Enfin, la troisième tendance est celle du recours croissant à l'*unilatéralisme* en matière commerciale. L'érosion progressive du système du GATT au cours des dernières années, et son inaptitude à traiter des problèmes du commerce moderne ont suscité deux sortes de réactions : l'une visant à revitaliser le GATT en lui donnant des moyens nouveaux, l'autre à ne considérer l'approche multilatérale que comme une solution « idéale » aux problèmes commerciaux, trop peu souvent efficace pour qu'on ne lui préfère pas en général des mesures plus « directes », c'est-à-dire unilatérales ².

Ces trois forces sont considérablement renforcées par le dynamique inter-sectorielle des économies modernes : à mesure que la part du secteur primaire (agriculture et exploitation des matières premières), et, dans un grand nombre de cas le secteur secondaire (l'industrie) se contractent au profit du secteur tertiaire (les services), les enjeux des mutations en cours apparaissent plus clairement pour toute économie nationale. Ainsi, la tertiarisation de la production (et notamment la montée en puissance des services à forte intensité d'information liés aux réseaux globaux) alimente la globalisation des entreprises, et renforce le rôle des technologies des compétitivités nationales. C'est ce même ensemble de processus qui, en outre, suscite l'émergence de réseaux « fermés » ou « hiérarchisés », qui, par les phénomènes d'exclusion qu'ils engendrent, alimentent la seconde tendance (fragmentation). Enfin, cette même dynamique inter-sectorielle constitue un élément important du débat actuel sur l'avenir du multilatéralisme, comme l'ont montré les discussions qui, depuis 1982, ont trait à l'extension du mandat du GATT en direction des « nouveaux domaines » que constituent les services, l'investissement international et la propriété intellectuelle.

C'est donc sur la toile de fond des mutations en cours qu'il convient d'aborder la question de l'existence d'une dynamique inter-sectorielle méditerranéenne.

1. Sur l'émergence conjointe et non contradictoire de tendances à la globalisation d'une part et à la fragmentation de l'autre, voir B. Lanvin, « *Technology-based Competition : Globalization vs Fragmentation ?* », communication présentée au symposium international OCDE/TEP sur « *Towards Techno-globalism* », Tokyo, 6-9 mars 1990.

2. Cette tendance doit être mise en parallèle avec les rôles désormais différents des entreprises d'une part et des gouvernements de l'autre. Pour une analyse précise de cette évolution dans la « triade » (Europe, Etats-Unis, Japon) et ses conséquences sur la négociation multilatérales, voir Sylvia Ostry, « *Governments and Corporations in a Shrinking World* », Council of Foreign Relations, 1990.

1) L'internationalisation des économies nationales

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, le taux de croissance annuel du commerce international a toujours été plus élevé que celui de la production. C'est dire que, pour l'ensemble des économies nationales, la croissance interne est devenue de plus en plus directement liée à la performance commerciale externe. Il s'agit là d'un premier signe indéniable de l'internationalisation dont la majorité des économies nationales a été l'objet depuis quarante ans.

La Méditerranée n'a pas échappé à cette évolution, comme le montre la figure 1 ci-dessous. A l'exception notable de l'Algérie, tous les pays de la zone pour lesquels les données sont disponibles ont vu croître leurs échanges extérieurs plus vite que leur production. Il convient de remarquer, toutefois, que l'augmentation a été moins systématique et moins importante au sud du bassin qu'au nord. La raison principale de cette première disparité se retrouve à l'échelle mondiale : l'internationalisation la plus marquée est celle qui a affecté les économies de la CEE.

Notre première constatation tient donc en peu de mots : l'ensemble des économies du bassin méditerranéen s'est internationalisé au cours des vingt-cinq dernières années, mais cette internationalisation a été largement dominée par le processus d'intégration européenne.

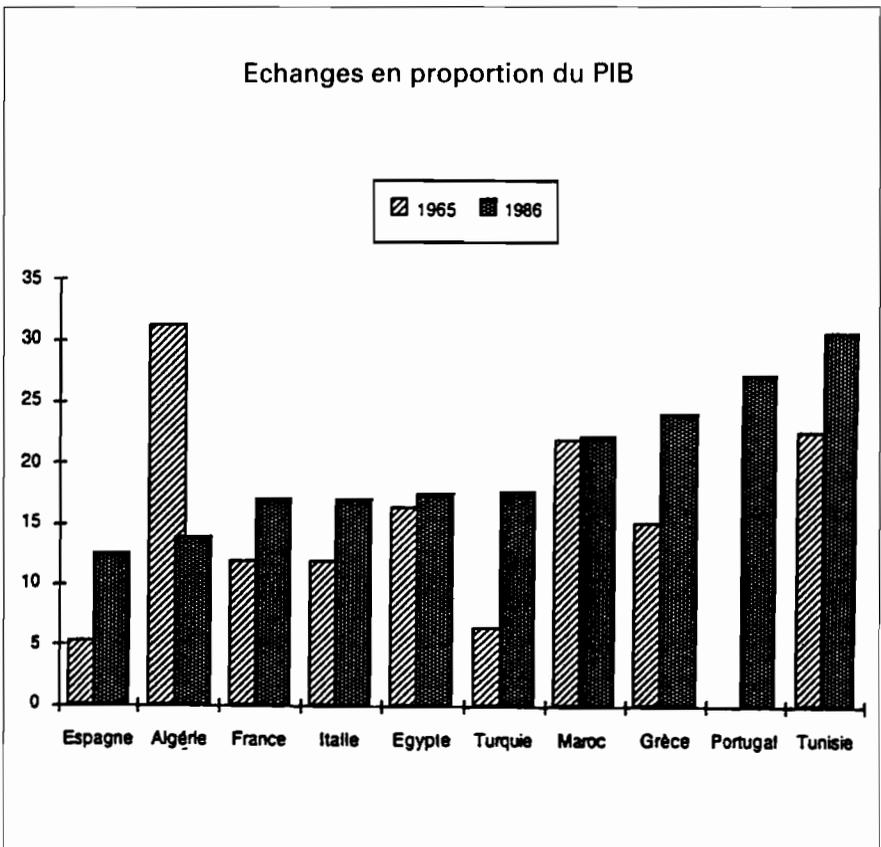


Figure 1

Source : CNUCED et Banque Mondiale. Ne figurent pas sur ce graphique Chypre, Israël, Liban, Libye, Malte, pour lesquels les données sont incomplètes.

Cette première disparité nord/sud du bassin méditerranéen trouve une première explication dans la disparité frappante qui concerne la répartition des dotations en facteurs entre les pays qui constituent cet ensemble.

2) Disparité des dotations en facteurs

Un grand nombre de données structurelles des économies méditerranéennes se retrouvent au plan de la distribution régionale des facteurs de production, qu'il s'agisse de matières premières, de main-d'œuvre, de capital ou de technologie.

• *Matières premières* : la dépendance de l'Europe dans le domaine de l'énergie reste importante en développement des gisements pétroliers de Mer du Nord, et de la politique active de substitution du nucléaire aux énergies fossiles, renforcée après 1974. La proximité du Sahara en fait l'un des fournisseurs les plus importants de l'Europe occidentale. La Méditerranée (via le Canal de Suez) est ainsi l'une des grandes voies du transport pétrolier et gazier du sud vers le nord. Inversement, les échanges céréaliers ont essentiellement lieu dans le sens nord/sud.

• *Main-d'œuvre* : le relatif dynamisme démographique des pays de la rive sud, joint à des différences de capacités de formation, contribue à un large déséquilibre en termes de main-d'œuvre non qualifiée ou peu qualifiée. Cette dernière est excédentaire au sud, et relativement rare au nord. Au contraire, la main-d'œuvre qualifiée (notamment dans le secteur tertiaire) reste inférieure aux besoins nationaux des pays de la rive sud. Ces disparités, toutefois, n'empêchent pas l'existence d'excédents communs aux deux rives (le chômage affecte tous les pays de la région), ni de déficits communs qui devraient d'aggraver dans le moyen terme (ingénieurs, programmeurs).

• *Capital* : sur les rivages sud de la Méditerranée, les besoins d'investissement (notamment en termes d'infrastructures) sont actuellement très largement supérieurs aux capacités d'épargne locale, publique et privée. Le niveau d'endettement des économies considérées limite en outre leur capacité à recourir à des financements multilatéraux. L'Europe de l'ouest (et notamment les pays européens jouxtant la Méditerranée) constitue en ce sens une source privilégiée de capital pour ses voisins du sud.

• *Technologie* : la tertiarisation des économies et la montée en puissance de l'information en tant que déterminant de la compétitivité des entreprises et des économies nationales exige l'acquisition et la maîtrise de technologies dont le coût augmente avec la rapidité d'obsolescence. Qu'il s'agisse de matériels de traitement de l'information (informatique), ou de télécommunications (PABX, installations RNIS), l'Europe possède une avance technologique importante dont ses voisins méditerranéens pourraient être parmi les premiers à bénéficier.

Toutefois, s'il est une disparité qui domine, entre la rive nord et la rive sud de la Méditerranée, c'est bien celle de la densité économique : alors que la plupart des économies européennes apparaissent comme un tissu économique aux inter-relations multiples, le sud reste encore un ensemble tiré par quelques pôles encore trop isolés pour jouer le rôle d'une véritable locomotive de la croissance régionale. Cette disparité est autant géographique qu'économique. Elle se retrouve notamment dans la répartition de l'appareil productif entre secteurs d'activité.

II – Evolution des rapports inter-sectoriels

1) Les données

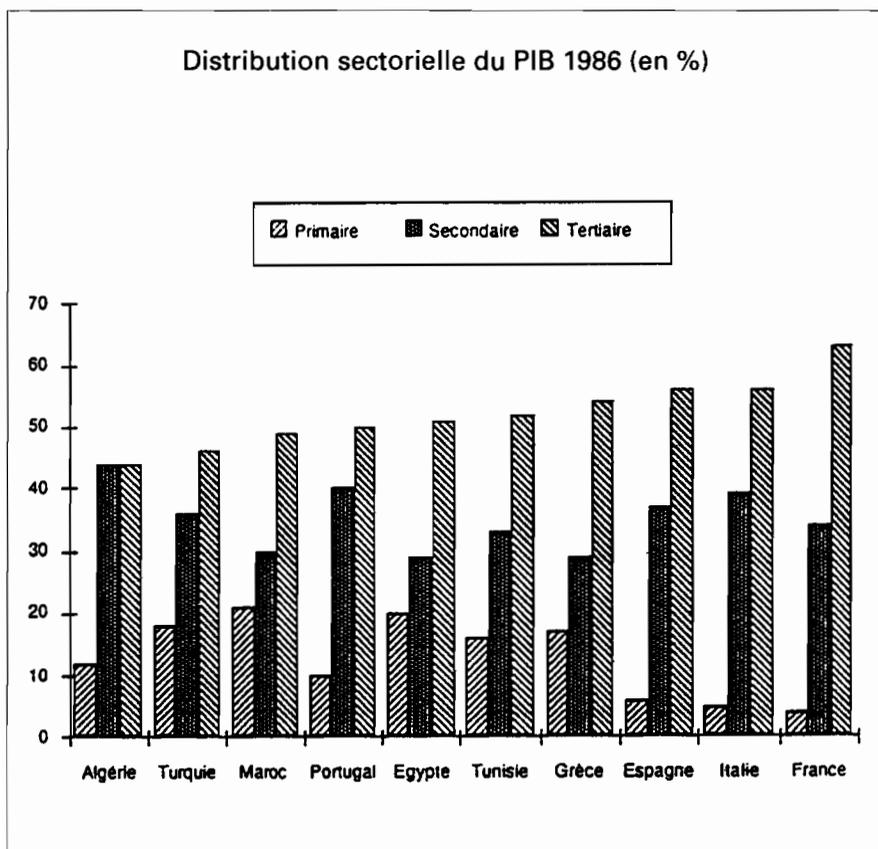


Figure 2

Sources : CNUCED et Banque Mondiale. Ne figurent pas sur ce graphique Chypre, Israël, Liban, Libye, Malte, pour lesquels les données sont incomplètes.

Comme le montre la figure 2 ci-dessus (où les pays ont été ordonnés en fonction de la contribution des services à leur PIB), les disparités entre pays méditerranéens sont plus fortes dans les secteurs primaire et secondaire que dans le secteur tertiaire. Cette homogénéité apparente de la contribution des services à la

production, toutefois, ne doit pas faire oublier le paradoxe désormais bien connu du lien services/production : les pays très pauvres et les pays très riches se caractérisent le plus souvent par une très forte contribution du secteur tertiaire au produit national. Or, comme l'ont montré de nombreuses études sur le sujet ¹, l'homogénéité des statistiques cache une grande hétérogénéité des réalités économiques. Dans les économies les plus avancées, les services en développement rapide sont souvent les services à forte intensité technologique et capitalistique (informatique, télécommunications, conseil), alors que les activités de sous-emploi déguisé (dont les prestataires sont essentiellement constitués de main-d'œuvre non qualifiée) dominant souvent le secteur tertiaire des économies les plus pauvres.

Dans le cas des économies développées, les services aux entreprises dominent ; leur croissance a correspondu à une demande de la part du secteur secondaire, et dans une moindre mesure des secteurs primaire et tertiaire. Au contraire, dans un grand nombre de pays en développement, les services se sont développés à cause de l'incapacité des autres secteurs à créer suffisamment d'emplois pour absorber l'augmentation de la population active potentielle. Il en résulte que, bien souvent, on ne parle pas des mêmes services selon que l'on observe un pays riche ou un pays pauvre.

Dans le cas du bassin méditerranéen, toutefois, l'homogénéité apparente recèle une part relativement importante de vérité. En effet, par tradition ou par choix délibéré des autorités économiques, un certain nombre des pays du sud de la Méditerranée se sont dotés de respectables capacités de production de services modernes ², et autour de la Méditerranée, le secteur tertiaire est sans doute plus homogène que ne le sont l'agriculture ou l'industrie ³.

Même si, des deux côtés de la Méditerranée, la dynamique inter-sectorielle ne se limite pas à l'expansion du secteur tertiaire, c'est donc bien là que se trouvent, parmi les faits porteurs d'avenir, ceux qui plaident le plus en faveur d'une cohésion plus grande entre pays riverains. Ce phénomène suffirait à lui seul à justifier que tous les pays concernés regardent avec un œil particulier les négociations commerciales en cours, notamment dans le contexte de l'Uruguay Round.

1. Voir en particulier le « *Rapport sur le Commerce et le Développement 1988* » de la CNUCED, dont la Partie II est consacrée aux services.

2. Cet élément est confirmé par l'analyse statistique qui révèle, à l'échelle de l'ensemble du bassin, une corrélation significative entre revenu par tête et contribution des services au PIB. Habituellement, ce type de corrélation n'apparaît qu'au sein de groupes relativement homogènes, et pour des niveaux de revenu par tête relativement élevés.

3. Cette impression d'homogénéité relative du bassin méditerranéen est considérablement renforcée par l'importance du tourisme dans la balance commerciale de ces pays. Considéré dans son ensemble, le bassin méditerranéen serait de très loin le premier exportateur mondial de tourisme.

4) Les enjeux de l'Uruguay Round

Après un départ laborieux, le Cycle d'Uruguay proposé au GATT en 1982 a été officiellement entamé à Punta del Este en septembre 1986. Le sort réservé aux services dans cette négociation menée sous les auspices du GATT a été inclus dans la seconde partie de la Déclaration de Punta del Este, qui rappelle les principaux objectifs des pays en développement dans le secteur des services ¹.

En décembre 1988, les parties contractantes du GATT ont adopté un nouveau texte, qui confirme l'accord de principe de tous les pays représentés quant au traitement des services dans le Cycle. Il reste maintenant quelques semaines aux négociateurs pour aboutir à un « cadre général » (et éventuellement à des annexes) aussi satisfaisant que possible.

Il convient de souligner à cet égard que les enjeux de l'Uruguay Round dépassent largement le domaine commercial. En effet, compte tenu du rôle stratégique que jouent un certain nombre de services dans la capacité des entreprises et des économies nationales de produire et de commercer de façon compétitive, les concepts d'accès aux marchés et d'accès aux réseaux tels que mentionnés dans les textes de l'Uruguay Round sont lourds de conséquences vis-à-vis des stratégies économiques de tous les pays concernés et notamment des pays en développement.

Les tendances décrites plus haut (à savoir globalisation, fragmentation, unilatéralisme) recèlent ici une importance particulière. Deux exemples suffiront à illustrer ce propos.

a) Services de télécommunications et « masse critique »

La croissance des services dans le commerce mondial doit beaucoup aux progrès accomplis dans le domaine des télécommunications, sans qui la grande majorité des services produits seraient restés « inéchangeables » au plan international. Aujourd'hui, le fait qu'une nation dispose ou non d'infrastructures de télécommunications denses et faibles, et qu'elle possède ou non la possibilité de mettre un utilisateur en relation avec les services internationaux modernes de communication (télématiques en particulier) est désormais une condition nécessaire pour participer aux secteurs les plus performants du commerce international, et bien entendu pour attirer l'investissement étranger.

Toutefois, les pays en développement sont, pour la plupart, en position défavorable pour se doter de telles infrastructures ². D'une part, en effet, la sophistication technologique des équipements nécessaires et leur coût élevé exigent qu'ils soient fabriqués à l'étranger, et donc importés. D'autre part, la faiblesse générale des ressources financières des pays qui ont le plus besoin de ces infrastructures

1. Le texte de la seconde partie de la Déclaration de Punta del Este est reproduit en Annexe 1.

2. Il est traditionnel de répéter, dans la ligne du « Rapport Maitland » de l'UIT que « 70 % de la population mondiale disposent de 17 % des richesses, .. et de 0,7 % des téléphones ».

les oblige à rechercher des financements extérieurs d'autant plus difficiles à mobiliser que les investissements à réaliser sont de investissements de long terme. Dans la quasi-totalité des cas, un tel financement ne pourra être obtenu en dehors des institutions multilatérales que de deux sources : les fabricants de matériels, ou les utilisateurs de services. Or, dans les deux cas, la taille du marché national revêt une importance déterminante, dans la mesure où ce type d'investissement exige l'existence d'une masse critique plus ou moins importante ¹.

Dans le cas des économies du sud de la Méditerranée, aucune ne peut offrir individuellement cette « masse critique » ². La nécessité d'une coopération régionale plus étroite se fera donc jour rapidement entre ces pays. Deux autres voies s'ouvrent néanmoins actuellement : (a) celle d'une coopération plus étroite et privilégiée avec un ou plusieurs partenaires de l'Europe du Sud, et (b) celle d'une compétition entre pays du rivage du sud pour s'établir comme hôte du « nœud de communications » appelé à desservir une région (par exemple le Maghreb), voire un ensemble plus vaste. Dans ce dernier cas de figure, la dichotomie globalisation/fragmentation se retrouve bien évidemment, puisqu'un seul pays dispose de l'accès direct aux réseaux internationaux, tous les autres n'étant desservis qu'indirectement.

b) Transport maritime et trafic de transbordement

Une évolution tout à fait similaire se dessine actuellement dans le domaine du transport maritime : la conteneurisation des cargaisons a progressivement autorisé une « modularisation » de cette activité, qui ne trouvera sa pleine justification économique que par la réduction progressive du nombre de « destinations principales » à l'échelle planétaire. En dehors de ces « ports de première importance », le trafic maritime ne s'organisera plus que sur des lignes secondaires, desservies par des bâtiments plus petits. Les activités de transbordement sont donc appelées à se développer considérablement dans les années à venir.

Toutefois, il ne s'agit là que de l'une des conséquences de la « globalisation » de cette activité de service. En Méditerranée, le rôle croissant du port espagnol d'Algésiras en tant que plate-forme de transbordement correspond en fait à une marginalisation de la quasi-totalité des ports d'Afrique de l'Ouest, qui sont de moins en moins souvent desservis par les transporteurs transatlantiques. Le danger existe que, faute d'une réaction appropriée et d'une concertation rapide, les transports inter-méditerranéens ne s'organisent de la même façon. Il y aurait alors fort à parier que les lignes principales aboutiraient au Nord de la Méditerranée, laissant aux ports du Sud la rôle annexe de « feeders ».

1. Cette notion de masse critique apparaît principalement pour des raisons économiques, liées aux caractères de « bien public » qui s'attache aux services de télécommunications et à l'information en général.

2. Parmi les pays en développement, seuls une poignée (Inde, Brésil, et, dans une certaine mesure, Chine) sont dans une position différente.

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

L'apparition d'une dynamique inter-sectorielle en évolution rapide dans les pays développés est le corollaire d'une mutation sans précédent de l'économie mondiale. Le résultat final de cette mutation sera largement le fruit de trois tendances : globalisation, fragmentation et unilatéralisme. Les deux premières s'opposent sans s'exclure, et c'est finalement de l'arbitrage de la troisième que dépendra l'issue du processus.

En d'autres termes, la montée en puissance des services, et notamment des services à forte intensité d'information, induit une modification profonde des processus de création de la valeur et de répartition des profits à l'échelle planétaire. Dans l'état actuel des choses, cette évolution peut fort bien se traduire par le renforcement de « blocs économiques », qui contribueraient à une marginalisation accrue des pays en développement. Ce n'est qu'au prix d'un considérable renforcement de l'approche multilatérale des questions économiques (et notamment commerciales) que cet écueil pourra être évité.

A cet égard, le bassin méditerranéen constitue un ensemble tout à fait particulier, et potentiellement exemplaire, pour au moins trois raisons :

- il constitue un berceau de civilisation et un lieu historique d'échanges inter-culturels parmi les plus fructueux.

- il est, aujourd'hui, un lieu de contrastes (culturels, religieux, politiques) et de complémentarités (notamment en termes de facteurs de production) qui y réunissent tous les ingrédients pour les conflits les plus vifs, comme pour les succès les plus brillants.

- il est l'une des trois frontières Nord-Sud du monde moderne. Or, les deux autres (Mexique/Etats-Unis et Japon/Asie du Sud-Est) sont devenues les charnières d'ensembles économiques et commerciaux en voie d'intégration rapide.

La Méditerranée est-elle donc appelée à constituer à l'avenir un charnière ou une faille ? un lieu de clivage ou de mariage ? L'Europe du Sud, comme l'Afrique du Nord, doivent trouver la masse critique qui en fera des partenaires à part entière de la nouvelle donne économique mondiale. Des deux côtés, la tentation est à l'Est. Il est clair que si l'Europe donnait une priorité trop visible à s'élargir vers l'Oural plutôt que vers l'Atlas, l'Afrique du Nord trouverait plus d'attrait à participer à un ensemble dont le centre de gravité serait plus proche du Golfe Persique que de la Méditerranée. Cette dernière serait alors plus une faille qu'une charnière.

Il existe actuellement, de part et d'autre, trop de bonnes raisons de souhaiter le contraire pour que l'occasion soit manquée.

BIBLIOGRAPHIE

- CNUCED (1985), *Les Services et le Développement* TD/B/1008 Rev. 1, Nations Unies, New-York.
- CNUCED (1987), *Technologie et Compétitivité, Rapport sur le Commerce et le Développement*, Genève, 1987, partie II.
- CNUCED (1988), *Services, Rapport sur le Commerce et le développement*, Genève, 1988, partie II.
- CNUCED (1989a), *Impact du changement technologique sur les structures du commerce* UNCTAD/ITP/16, UNCTAD/ITP/TEC/3, 19 mai 1989.
- CNUCED (1989b), *Uruguay Round, Papers on Selected Issues*, UNCTAD/ITP/10, New-York, 1989.
- LANVIN BRUNO (1986a), *La société d'information en suspens, Futuribles*, octobre-novembre, Paris.
- LANVIN BRUNO (1987a), *International Trade in Services, Information Services, and Development : Some Issues*, UNCTAD Discussion Paper n° 23, UNCTAD, Geneva.
- LANVIN BRUNO (1987b), *Information Technology and Competitiveness in the Service Industry*, *Bulletin de l'IRES* n° 119, Université Catholique de Louvain.
- LANVIN BRUNO (1988a), *Information, commerce international des services et développement*, in O. Giarini & J.R. Rouillet ed., *L'Europe face à la nouvelle économie de service*, PUF, Paris.
- LANVIN BRUNO (1988b), *Les services avancés, infrastructure du développement*, *Mondes en développement* n° 60, janvier-mars, Paris.
- LANVIN BRUNO (1988c), *Services intermédiaires et développement*, in *Le dynamisme des services aux entreprises*, Special Issue of *Revue d'Economie Industrielle*, Paris.
- LANVIN BRUNO (1989a), *Information, Services, and Development : some conceptual and analytical issues*, in Albert Bressand and Kalypso Nicolaidis ed., *Strategic Trends in Services an inquiry into the Global Service Economy*, Services World Forum, Harper & Row, Ballinger Division, New York.
- LANVIN BRUNO (1989b), *Participation of Developing Countries in a Telecommunications Agreement : Some Elements for consideration*, in Peter Robinson, Karl P. Sauvant and Vishwas P. Govitrikar ed., *Electronic Highways for World Trade, issues in Telecommunication and Data Services*, ATWATER Series on the World Information Economy, Westview Press, Boulder, Colorado.
- LANVIN BRUNO ed. (1989c), *Global Trade : the Revolution beyond the Information Revolution*, IDATE, Montpellier/Paris.
- LANVIN BRUNO (1990a), *Technology-based Competition : Globalization vs Fragmentation ?*, paper presented at the OECD/TEP International Symposium on « Towards Techno-globalism », Tokyo, 6-9 mars 1990.
- LANVIN BRUNO (1990b), *Les Services, ou comment l'excellence vient au Tiers-Monde* *Le Temps Stratégique*, Genève, Automne 1990.

MAITLAND, SIR DONALD (1985), *Le chaînon manquant* : télécommunications et développement. UIT, Genève.

OSTRY SYLVIA (1990), *Governments and Corporations in a Shrinking World*, Council of Foreign Relations, New York.

**LA POLITIQUE MAGHREBINE DE L'EUROPE DE
L'OUEST APRES LE DEGEL EN EUROPE DE L'EST :
DIVERGENCE D'INTERETS DANS LA COMMUNAUTE
ET PROFILS DIFFERENTS DES CANDIDATS
A L'ASSOCIATION**

Monsieur Le Professeur Hartmut ELSENHANS
Universität KONSTANZ

Les événements qui se développent en Europe de l'Est depuis 1989 sont l'un des éléments d'un processus de changement fondamental de la position de l'Europe de l'Ouest dans le système international. Les relations avec les autres grands espaces économiques de ce système international et avec les régions proches de l'Europe en sont profondément affectées. Il en résulte de sérieuses répercussions sur les équilibres à l'intérieur de la Communauté qui exigent des réajustements institutionnels. Dans la mesure où les Européens sauront intégrer ces nouveaux défis dans des stratégies à long terme, il sera possible d'utiliser ces conditions nouvelles pour un renforcement de l'intégration européenne. En manquant ce rendez-vous avec des circonstances historiques nouvelles, les Européens risquent, par contre, de mettre en danger le niveau d'unification de l'Europe de l'Ouest déjà acquis, à cause des nouveaux problèmes qui surgiront à partir de leurs relations avec le monde extérieur. S'il est évident que les bases politiques et économiques sur lesquelles l'Europe s'est construite ont changé considérablement, il n'est pas sûr que l'issue envisagée pour sortir des contradictions qui en ont résulté, c'est-à-dire la stratégie visant à briser les obstacles à un approfondissement de la cohésion par la constitution d'un marché unique interne, soit encore suffisante. En Europe de l'Est les révolutions – que je considère comme bourgeoises – couronnées de succès en 1989, appellent les Européens de l'ouest à ouvrir leur Communauté et à mettre en question des équilibres politiques soigneusement dosés. L'Europe « latine » toujours encline à se méfier de l'intégration purement économique se voit confrontée par des changements sur le plan politique dus à ces développements, alors que ce plan politique avait été jusqu'à maintenant son domaine privilégié pour contenir certaines dominances économiques se développant dans l'Europe continentale du Nord. On revient alors au problème de cette autre région étroitement liée à l'Europe qu'est le bassin méditerranéen, avec ce balcon tourné vers l'Europe qu'est le Maghreb. Dans un tel contexte se pose le problème de la capacité d'intégration de l'Europe. Peut-elle s'ouvrir vers l'Europe de l'Est avec ses cent millions d'habitants en même temps que vers le bassin méditerranéen, tout en honorant les engagements de type particulier qu'elle maintient avec les Etats de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique dont le poids essentiel est constitué par les contrées appauvries de l'Afrique Noire ? Je soutiens la thèse qu'il n'y a pas lieu d'exclure des régions, mais de choisir des stratégies de coopérations.

Sur ce plan, le Maghreb constitue un élément essentiel, et j'aurai recours, à ce sujet, à un rapport que j'ai préparé, en 1989, à la demande de la Fondation « Développement et Paix » en Allemagne.

Il faut considérer la politique de la Communauté vis-à-vis du Maghreb dans le contexte d'une mutation de ce que l'on appelle le Tiers-Monde. Celui-ci, tout en restant « dépendant » dans le sens de la théorie de la dépendance, devient, sous l'impulsion de ses classes dirigeantes, de plus en plus un champ de relations internationales, où – malgré une certaine persistance des relations de type de coopération et de transferts économiques – des relations interétatiques en termes

de rivalité et de concertation entre gouvernements commencent à prédominer, avec des équilibres de plus en plus fragiles dans les différentes régions. Ici, à nouveau, les relations avec les pays du Maghreb sont d'une importance considérable du fait que cet abandon par les sociétés du Sud d'un système de coopération au bénéfice de systèmes de relations interétatiques de type traditionnel s'accompagne de la montée d'un « authenticisme » culturel de portée incalculable dont le phénomène dit « fondamentalisme islamique » n'est qu'un élément. Je crains que le maintien d'une économie mondiale libérale et d'un système international qui essaie d'évoluer vers un « état de droit » dépende de la capacité des Européens de globaliser leur expérience de système capitaliste spécifique, reposant sur l'institutionnalisation de la composante sociale dans ce même système, qui alors, doit être considéré comme tendant vers la démocratie sociale. Si l'Europe de l'Ouest pouvait se décider à se placer dans une telle perspective globalisante de son rôle mondial, il est évident que le Maghreb, à cause de ses liens historiques, culturels et économiques, pourrait – notamment dans les conditions de démocratisation qui s'y manifestent – constituer un champ privilégié de la coopération, afin de constituer des expériences de référence pour remodeler certains aspects des rapports entre pays développés et pays en voie de développement.

I – Quelques aspects des bases de départ de l'intégration de l'Europe de l'Ouest

La construction européenne a reposé d'abord sur une convergence d'intérêts partiellement identiques et partiellement divergents notamment entre la France et l'Allemagne fédérale. Pour la France, vivant les leçons de la débâcle de 1940 et de son déclin relatif parmi les nations industrialisées, il s'agissait de créer un espace économique qui permettrait à son industrie de s'orienter vers la compétition internationale en évitant de s'exposer à cette même compétition sans protection aucune et dans le court terme. Cet espace économique devait permettre aussi, comme cela avait été institutionnalisé dans la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, le contrôle de l'industrie lourde allemande sans devoir recourir à un statut d'internationalisation unilatérale de la Rhur dont la permanence apparaissait douteuse. La construction européenne pouvait en même temps servir de base pour asseoir un nouveau rôle de la France dans le système international. Celui-ci devait être appuyé par ses liens avec une partie importante du Tiers-Monde et le rayonnement qu'elle y exerçait d'une part, et d'autre part par l'association des autres nations de l'Europe de l'Ouest aux charges économiques du maintien de cette influence Outre-Mer.

Pour l'Allemagne, si la Communauté économique constituait aussi une pépinière pour ses entreprises avant de les lancer dans la compétition internationale, les expectatives étaient quelque peu différentes : le retour sur le marché mondial était attendu dans les délais beaucoup plus rapprochés. La construction européen-

ne rendait acceptable le contrôle de certains éléments de la puissance économique allemande – condition nécessaire pour son retour dans la communauté internationale – tout en évitant qu'elle soit placée en situation juridique en second rang, puisque les obligations internationales et les limitations de sa souveraineté étaient consenties de manière partagée. L'abandon de ses ambitions politiques et le refus de la France de renoncer à ses ambitions de puissance mondiale permettaient à l'Allemagne de se concentrer sur sa modernisation économique et d'opérer ainsi un retour fulgurant sur le marché mondial. Il y a eu donc partage des avantages : l'Allemagne se concentrait sur l'économique, la France sur le politique. L'échec de la Communauté de défense en 1954 et la formation d'une armée allemande indépendante, très faiblement contrôlée par l'Union Européenne de Défense, mais intégrée dans les structures de commandement de l'OTAN, devait montrer de surcroît que les relations atlantiques pouvaient constituer un autre cadre d'accession à la souveraineté étatique moins contraignant que la construction européenne.

Déjà avant 1958, mais surtout sous l'impulsion du Général de Gaulle, l'aspiration de la France à jouer un rôle mondial a été appuyée par une stratégie dans laquelle elle s'octroyait le rôle d'interlocuteur de choix pour les pays hors du champ occidental. Pour les Etats-Unis et le monde anglo-saxon en général, la France prenait le relais dans des régions telles que l'Afrique et le monde arabe où les divergences entre les Occidentaux et les gouvernements locaux rendaient difficile le dialogue. De même, la France devenait pionnière dans les efforts entrepris pour débloquer la situation dans l'Est asiatique, notamment au Vietnam. C'est également la France de Gaulle qui prenait les premières initiatives afin de dégeler la bipolarité résultant de la guerre froide en Europe, en laissant entrevoir la constitution d'une Europe unie basée sur les respects de règlements territoriaux établis à la fin de la Deuxième Guerre mondiale.

Cette politique de la France s'attribuant un rôle mondial appuyée par une Europe européenne et non pas entièrement alignée sur les Etats-Unis devait obligatoirement échouer pour trois raisons :

– sans minimiser les résultats importants de la politique industrielle de la France de l'après-guerre, on doit se rendre à l'évidence qu'elle a à son actif certains exploits importants dans des technologies de pointe, sans pourtant avoir réussi à se doter d'une industrie puissante de biens d'équipement et de mécanique générale (machines-outils) qui constitue l'épine dorsale de l'industrie allemande. C'est la raison pour laquelle la politique conjonctuelle française est restée dépendante des contraintes de la balance des paiements. L'instrument de la régulation de l'économie française, la planification, n'a finalement pas permis d'infuser, même à la plupart des entreprises françaises de pointe, le dynamisme nécessaire pour avancer dans le peloton de tête des entreprises mondiales (informatique, pétrole, automobile où de tels efforts ont été entrepris) ;

– les moyens économiques mis en œuvre pour assurer l'influence extérieure, notamment dans le Tiers-Monde, ont été à la fois insuffisants et inadaptés pour

obtenir des partenaires solides dans les économies du Sud. Vu le but recherché, c'est-à-dire le rayonnement procédant d'une plus grande ouverture aux revendications exprimées par les gouvernements du Tiers-Monde, étant donné la nature de classes de ces mêmes gouvernements dominés par des classes de pouvoir d'Etat se produisant à partir de rentes et de revenus assimilables (aide extérieure), la France a vu son rôle s'élargir à partir de son aptitude à répondre aux demandes de transferts financiers vers le Sud. Puisque le développement ne s'achète pas, comme on a dû le constater par la suite, ce sont les régions du Tiers-Monde les moins orientées vers la mobilisation du facteur décisif pour le développement, c'est-à-dire de leur force de travail et leurs ressources humaines de production qui sont restées la clientèle la plus assurée de cette politique : l'Afrique noire et le monde arabe. La stratégie tendant à privilégier l'aide et la hausse ou la stabilisation des prix des matières premières, au lieu de l'ouverture des marchés occidentaux pour les produits manufacturés du Sud, correspondait aussi à la position de nombre de partenaires et non pas seulement de la France dans la division internationale du travail. L'association, née de l'aide, avec les pays du Tiers-Monde les moins dynamiques ouvrait pourtant à d'autres pays de la Communauté l'option de revendiquer des relations d'un autre ordre avec le Sud, où la France était beaucoup moins présente. En même temps, il s'avérait que même les accords les plus exemplaires dans le domaine de la coopération basés sur des transferts financiers, tels l'accord de 1982 sur le gaz algérien, se révélaient onéreux pour cette partie de l'industrie française qui s'engageait le plus résolument vers le marché mondial. L'industrie française se trouvait donc partagée sur cette approche du Tiers-Monde, à travers laquelle la politique française s'efforçait d'étayer son rôle de puissance au moins partiellement indépendante ;

- si la France a eu le mérite de dégeler la guerre froide en Europe centrale, c'est l'acceptation des résultats de la Deuxième Guerre mondiale par l'Allemagne qui était essentielle dans ce domaine, tandis que simultanément la capacité de l'Allemagne de financer ses propres exportations en biens d'équipements vers le COMECON la rendait plus intéressante aux yeux des dirigeants de l'Est.

Reste à noter que la politique de défense de la France (armement nucléaire) ne contribuait à son indépendance que dans la mesure où la garantie nucléaire des Etats-Unis pour l'Europe occidentale était maintenue et, de plus, rendue crédible par le réarmement conventionnel de la RFA (parce qu'on relevait ainsi le seuil d'une intervention nucléaire).

Après ses premiers résultats positifs, la construction européenne a stagné dans les années soixante-dix, car il n'y avait plus suffisamment de volonté commune pour surmonter les problèmes économiques résultant de l'intégration économique. Si celle-ci produisait des effets généralement très heureux, chaque gouvernement continuait à chercher à maximiser les effets positifs pour ses propres entreprises en poursuivant des intérêts le plus souvent particuliers.

II – Les conditions de la relance des années quatre-vingts

Les frictions qui résultaient de l'intégration économique et – à mon avis – un certain dynamisme endogène de l'œuvre unificatrice interdisant tout retour en arrière à cause des problèmes aussi secondaires que les normes de sécurité des produits, etc. – conduisent, au début des années quatre-vingt, à un nouvel élan pour une intégration économique approfondie. Vu les difficultés économiques que tous les gouvernements doivent affronter auxquelles s'ajoute l'impossibilité pour toutes les politiques strictement nationales, d'influencer leur propre économie d'une manière acceptable en raison du degré d'ouverture, notamment par rapport aux partenaires européens, les gouvernements sont contraints de se jeter à l'eau pour créer le marché interne unique.

En comparant les années cinquante et les années quatre-vingts, on est frappé par l'orientation beaucoup plus libérale des années quatre-vingts où l'on ne consacre pas beaucoup d'efforts aux problèmes d'encadrement politique du marché (politique budgétaire et financière, politique des revenus etc.). Ceci est certes dû à l'esprit général de la période mais indique aussi que la relance de la construction européenne paraît se produire sur une base économique et sociale avec des coûts de facteurs de production beaucoup plus homogènes que dans les années 50. On pourrait même montrer que la configuration des conflits qui structurent les systèmes politiques, est devenue beaucoup plus similaire dans l'ensemble des pays de la Communauté. On en trouve une multiplicité d'exemples : les conservateurs français sont devenus plus centristes, les conservateurs allemands parlent plus du rôle extérieur de l'Europe ; dans le monde ouvrier, le communisme est passé par l'Eurocommunisme et manifeste même quelquefois un recul ; les styles de vie se rapprochent vers une valeur moyenne : le fast food monte en France et la bonne cuisine trouve meilleur écho en Allemagne.

Ce qui me paraît important dans cette relance de la construction européenne, c'est qu'elle dépend entièrement de trois circonstances :

- Sa limitation géographique aux douze qui ont participé à ces processus de rapprochement des structures et des comportements politiques et sociaux,
- la prédominance du monétarisme comme idéologie d'économie politique, ce qui permet de limiter le rôle du politique dans la gestion de l'économie. L'importance des problèmes politiques à régler se trouve réduite. Si les groupes sociaux ne doivent pas avoir un accès au pouvoir politique pour préserver leurs intérêts économiques parce que le marché règle presque tout, le jeu des institutions en est rendu plutôt facile.
- Une volonté générale de détente basée sur la conviction de la stabilité des relations extérieures dans l'avenir prévisible, ce qui fait que les alternatives en politique extérieure sont limitées et que le rôle des conflits dans ce domaine se trouve amoindri. Il n'y a pas, à la fin des années 80, de divergences fonamen-

tales sur les rapports avec les Etats-Unis, sur l'ordre économique international, sur les relations avec le Tiers-Monde, ou avec les pays de l'Est.

C'est cette stabilité dans l'environnement et la convergence des structures et des options qui rendent possible un accord sur la méthode de la relance européenne, sans qu'il soit besoin d'assurer au préalable des accords sur le respect des intérêts particuliers qui pourraient être mis en question par le processus intégrationniste. Cependant, cette possibilité de s'enfermer dans le cadre des douze sans y retrouver des conflits dus à l'environnement extérieur va être remise en question par ce qui se passe en Europe de l'Est.

III – L'impact des événements en Europe de l'Est sur les équilibres à l'intérieur de la Communauté

Les révolutions en Europe de l'Est ont surpris tout le monde en Occident. On s'était habitué à voir dans ces régimes, malgré leur caractère répressif, un apport nouveau dans l'histoire de l'humanité d'où pourrait sortir au moins quelque chose de nouveau après la disparition des régimes dictatoriaux. Les intellectuels d'opposition, à quelques exceptions près, ont fait miroiter une telle alternative aux yeux des occidentaux. Comme les communistes réformateurs, ces intellectuels ont été dépassés complètement par la volonté populaire d'instituer le plus rapidement possible des régimes parlementaires et des économies de marché. La gauche réformiste en Europe occidentale doit constater que son insistance sur la nécessité de faire contrepoids aux mécanismes du marché par la défense d'un cadre de référence normatif pour les entrepreneurs (conventions collectives, normes légales, protection de travail, politique des revenus sur le plan macro-économique, etc.), est peu appréciée dans les pays de l'Est. La social-démocratie allemande qui s'est crue le défenseur d'un cadre pour l'unification des deux Allemagnes a été désavouée d'une manière flagrante lors des élections à la Chambre du Peuple de la RDA (Volkskammer).

Les pays de l'Est tendront donc à vouloir entrer dans la Communauté aussi rapidement que possible tout en espérant pouvoir obliger la Communauté à leur faciliter cette entrée sur le plan financier.

Un tel élargissement sera perçu par les partenaires dans la Communauté, quel que soit le contenu réel de ce processus, comme un changement du poids politique relatif entre les douze. Par sa position géographique, l'Allemagne deviendra encore plus centrale qu'elle ne l'était auparavant quelle que soit la charge financière que la RDA représente pour quelque temps. L'Allemagne unifiée sera la première puissance économique dans cet ensemble. On peut certes insister sur le fait que l'internationalisation de la production fait que l'Allemagne ne peut user ou même abuser de ce poids à des fins politiques, mais il n'en reste pas moins que des entreprises multinationales – quelle que soit par ailleurs leur origine – seront fortement influencées par la région au pouvoir d'achat le plus élevé par tête et par agglomération de consommateurs.

Ceux qui avaient prôné un ralentissement du mouvement d'unification des Allemagnes n'ont certes pas pris en considération que l'existence de deux Allemagnes à l'intérieur de la Communauté européenne aurait rajouté au poids économique et démographique une représentation supplémentaire de la deuxième Allemagne à l'intérieur des institutions communes.

Sur le plan culturel, qui a toujours été cher à la France, l'entrée d'abord de l'Allemagne orientale, ensuite de la Tchécoslovaquie, de la Pologne et de la Hongrie, affaibliront le poids de la latinité, peut-être moins au profit de la germanophonie malgré l'importance de l'allemand comme langue étrangère en Europe de l'Est, mais indubitablement au profit de l'anglais.

Une des constantes des politiques des partenaires de l'Allemagne, notamment dans la politique française et dans la politique italienne, a été de renforcer l'orientation méditerranéenne de la Communauté. La Méditerranée et, à moindre degré, les chasses gardées en Afrique noire ont été considérées comme des éléments susceptibles de renforcer l'Européanité de la construction européenne, par opposition à son atlantisme. Si l'on ne peut pas s'opposer à un rapprochement, voire ultérieurement à une adhésion des pays de l'Est (hors URSS) à la Communauté, on peut envisager d'y faire contrepoids en resserrant les liens avec la Méditerranée, et notamment avec le Maghreb, dont les élites occidentalisées l'appellent de tous leurs vœux face à la montée politique de l'Islam.

IV – La capacité d'intégration d'un « centre » capitaliste

Avec la question de l'ouverture de la Communauté à de nouveaux adhérents se pose le problème de la capacité d'intégration des pays qui en sont déjà membres. Sont-ils capables d'absorber les nouveaux venus ? Est-ce que la Communauté a suffisamment d'argent pour financer leur adaptation ? Est-ce que le marché de la Communauté peut absorber suffisamment de leur produits sans être engorgé.

L'intégration de l'Allemagne de l'Est à l'Allemagne de l'Ouest montre les erreurs à ne pas commettre en même temps que les possibilités de les éviter. Tout d'abord, il faut insister sur le fait que cette intégration en Allemagne revêt des caractères absolument particuliers. L'Allemagne de l'Est a été économiquement une « nation » indépendante, ayant son niveau de productivité et par là son niveau de rémunération des facteurs de production, et donc aussi son niveau de consommation. Politiquement, les Allemands de l'Est aspiraient à faire partie de la nation allemande (au reste, non pas de la grande Allemagne, notion qui se réfère depuis la révolution échouée de 1848 à l'unification allemande dans le cadre de l'addition de l'Autriche germanophone), comme elle a émergé historiquement par la fondation d'un Etat allemand en 1871. Par cette aspiration et à cause de la mobilité des personnes acquise après le 9 novembre 1989, il s'avérait impossible de maintenir l'indépendance économique de l'Allemagne de l'Est. L'Allemagne de l'Ouest ne pouvait pas refuser de se laisser imposer par les Allemands de l'Est

la charge d'un budget intégré et récuser leurs aspirations à un taux de change (et donc une valeur internationale du travail est-allemand) assez irréaliste, qui rendait ce travail non compétitif sur le marché allemand et le marché international. En détruisant la compétitivité de ce qui existait comme production en Allemagne de l'Est par un taux de change trop élevé, la nécessité de financer les découverts vis-à-vis des institutions sociales et du budget de l'Allemagne de l'Est a été créée.

La notion politique (unie) s'est imposée à la notion économique (divisée) parce que l'Allemagne occidentale ne pouvait pas s'opposer à payer les frais de la destruction inévitable de capacités de production devenues non rentables non pas à cause de quarante ans de mauvaise gestion socialiste mais à cause d'un taux de change trop élevé.

Cette expérience montre l'importance de la flexibilité des taux de change entre des économies incomplètement intégrées et laisse augurer que l'union monétaire à l'échelle européenne peut provoquer de sérieux problèmes quand l'évolution des productivités divergera à l'avenir et si, comme c'est prévisible, les travailleurs ne sont pas parfaitement mobiles à l'intérieur de la Communauté pour des raisons diverses, notamment linguistiques.

Le problème de l'extension possible de la Communauté a été discuté dans les premières années de la Communauté, surtout sur le plan de la compatibilité des politiques. Cela a joué un rôle dans le refus de la France d'admettre la Grande-Bretagne. On peut argumenter que tout élargissement rendra plus difficile des accords entre partenaires. Des velléités nationales sur le plan politique font que tout gouvernement voudra défendre des intérêts particularistes. Dans ce cas l'élargissement de la Communauté submergera tel gouvernement dans un consensus plus large. Néanmoins, il y a différentes formes d'intégration des volontés politiques. Une hypothèse veut que des gouvernements élaboreront des accords en formant des coalitions. Dans ce cas, le cadre des nations ne sera que difficilement dépassé. Beaucoup de questions demeureront enfermées comme insolubles à l'intérieur de coalitions formées à partir d'autres problèmes et par conséquent bloquées. Parce qu'elles sont considérées momentanément comme secondaires, ces questions ne trouveront pas leur aboutissement convenable.

Un élargissement de l'étendue de la Communauté demandera donc le renforcement des institutions communautaires, notamment du parlement. Si 1992 peut être réalisé, à cause du consensus, sur le mode d'intégration, un élargissement au-delà des douze nécessitera certainement une composante politique et institutionnelle plus importante. Mais le bon fonctionnement d'institutions représentatives exige un certain degré d'homogénéité dans le corps représenté, même s'il est caractérisé par des intérêts conflictuels. Sur le plan politique, la position de la Commission en faveur de la fermeture de la Communauté est donc probablement correcte. On peut alors envisager des modalités d'association se limitant à l'économie, afin de promouvoir la convergence politique et sociale, pour préparer enfin une adhésion ultérieure, comme cela a été le cas pour la Grèce et les pays ibériques. Ici se pose la problématique polarisation/rapprochements dans le cadre

de l'intégration économique. Une telle association devra permettre au moins un accès facilité au marché des douze pour les pays concernés et intensifiera donc entre eux la division internationale du travail.

Dans la littérature sur les rapports entre pays développées et pays sous-développés de même que dans la controverse sur les effets de l'intégration européenne, on relève l'opposition entre deux thèses. L'une prétend que la division internationale du travail suivant l'avantage comparatif conduit à des effets non-incorporés qui favorisent les économies plus avancées, ce qui renforce la hiérarchisation des espaces économiques. L'autre prétend que la spécialisation permet le développement et le plein-emploi. A vrai dire elle ne se prononce guère sur le problème de l'émergence d'une hiérarchie économique, car elle reconnaît, en principe, seulement deux facteurs de production (capital et travail), sans vraiment traiter des facteurs technologiques et sans vraiment problématiser les raisons de l'accumulation de ce nouveau facteur introduit dans la théorie qu'est le capital humain.

Je soutiendrai la thèse que les effets bénéfiques de la division internationale du travail se manifestent si les économies concernées sont – et cela en raison des structures internes – capables de se rapprocher du plein-emploi. Les effets négatifs prévaudront dans le cas où au moins une partie importante des économies concernées sont caractérisées par le chômage endémique. Prenons le cas de deux pays industriels avec des niveaux technologiques différents mais tous deux en situation de plein-emploi. Sans vouloir m'étendre sur la théorie de la croissance, j'introduis ici l'argument que les économies capitalistes reposent dès leur origine, sur l'expansion des revenus des masses. J'ajoute que ceci veut dire que le capitalisme a, dès son début historique, nécessité les luttes des pauvres pour l'augmentation de leur consommation. Au cas contraire, les sociétés européennes auraient dû évoluer dans le despotisme asiatique.

L'augmentation des revenus des masses assure le plein-emploi et provoque l'innovation technologique. L'augmentation de la productivité des facteurs de production n'est nullement liée à l'augmentation de capital fixe par emploi dans une branche de production donnée et se poursuit donc d'une manière différente dans les différentes branches de production. L'augmentation des salaires réels (donc de l'élément essentiel des revenus des masses) suit pourtant l'augmentation de la productivité moyenne. Il y a donc changement des prix relatifs, car les branches de production ayant des augmentations de la productivité totale des facteurs au-dessous de la moyenne, verront leurs prix augmenter, les branches de production caractérisées par des avances de la productivité totale des facteurs par rapport à la moyenne verront leur prix baisser. Il en résulte un changement continu des avantages comparatifs et par conséquent délocalisation ininterrompue de branches de production des économies à croissance rapide vers de économies moins dynamiques ou moins avancées.

Supposons que l'économie moins avancée se trouve près du plein-emploi, la demande de travail qui émane d'une industrie en voie de délocalisation de la part de l'économie plus avancée fera que les salaires montent. Ils augmentent aussi

dans les autres branches de production jusqu'à ce que leurs prix les rendent non-compétitives sur le marché mondial ou par rapport à des importations en provenance de l'extérieur. L'économie moins avancée participe à l'augmentation de la productivité dans l'économie plus avancée en recevant des branches de production désormais non compétitives dans l'économie avancée, ce qui contribue à augmenter sa propre productivité moyenne et en même temps ses revenus dans toutes les autres filières. Ceci limite le processus de délocalisation et permet la participation de l'économie moins avancée à l'augmentation globale des revenus. De ce fait, celle-ci participe elle aussi à faire converger capacité de consommation et capacité de production dans le système global, ce qui contrecarre les tendances à la sous-consommation qui sont caractéristiques de tout système capitaliste.

Si la délocalisation ne conduit pas au plein-emploi, l'économie réceptrice de la filière de production ne connaîtra pas de hausse de salaires généralisée. Les prix des produits nouvellement fabriqués dans cette économie diminueront avec les coûts salariaux plus faibles. Même si les prix sont d'abord élevés, la compétition fera que ces prix baissent jusqu'au niveau des coûts de production englobant des salaires qui ne peuvent pas monter du fait que le salaire n'est pas déterminé par la productivité mais par les revenus d'opportunités. L'insertion d'une branche très productive dans une économie ne conduit pas à la hausse des salaires si le reste de l'économie n'est pas dynamisé et modernisé. Une telle délocalisation ne conduit donc ni à la transformation des économies réceptrices des branches, ni à la participation des économies réceptrices des branches à la tâche de faire converger capacité de production et capacité de consommation. Il y a uniquement augmentation de la capacité de production, sans augmentation de la capacité de consommation parallèle.

Le mouvement ouvrier dans l'économie plus avancée sera devant le dilemme suivant : en voulant à lui seul faire converger capacité de production et capacité de consommation, il doit faire monter les salaires non seulement suivant l'augmentation de la productivité moyenne dans sa propre économie, mais au-delà de cela suivant l'amélioration des termes de l'échange entre les branches de production qui restent et les branches de production qui sont délocalisées.

Cela entraînera l'accélération de la délocalisation qui – réduite à son mécanisme le plus élémentaire – équivaut au remplacement de postes de travail bien rémunérés par des postes de travail faiblement rémunérés. Ou bien le mouvement ouvrier suit les conseils de modération que prodiguent les gouvernements et les patrons, et il pourra alors comprimer les hausses de salaires ou les maintenir en dessous de l'augmentation de la productivité moyenne, ou il pousse les salaires au-delà de l'augmentation de la productivité avec la conséquence d'une délocalisation accélérée. Dans les deux cas, des tendances à la sous-consommation sont déclenchées, car, ou bien la consommation dans les pays récepteurs des filières délocalisées n'augmente pas, ou bien la consommation dans les pays industriels avancés augmente à un degré trop limité.

Un centre capitaliste peut alors dynamiser des périphéries à condition que les processus de délocalisation conduisent, dans les pays à intégrer dans le système capitaliste, à des tendances à la hausse des revenus des masses. Sa capacité d'intégration s'épuisera si la délocalisation ne peut pas atteindre ce but. La multiplication des mesures protectionnistes dans les pays de l'OCDE est le reflet de ce problème, étant donné que, au niveau des salaires réels nécessaires pour faire converger capacités de consommation et capacités de production dans les pays industriels, la force de travail du Tiers-Monde devient de plus en plus compétitive.

Je n'insiste pas sur le fait que les mouvements de hausse des salaires réels, géographiquement ou socialement limités, conduiront à des délocalisations supplémentaires entre les pays dits d'industrialisation nouvelles et les nouveaux candidats à l'industrialisation orientée vers l'exportation.

On retiendra les enchaînements suivants :

– le danger évoqué de tendances généralisées à la sous-consommation dépend de la relation entre la quantité de travail dans l'ensemble des économies avancées et de la quantité de travail dans l'ensemble des économies à intégrer.

– Le danger évoqué diminue si les effets multiplicateurs dans l'économie moins avancée sont importants. Ceci est le cas si cette économie est plutôt diversifiée (ayant des compétences dans des branches de production en amont de la branche de production transférée), notamment si ces économies connaissent la possibilité de fabriquer des biens d'équipement. De même, des économies plutôt égalitaires procéderont rapidement à la production locale des biens de consommation de masses, ce qui permettra l'élévation des niveaux de vie et la hausse des salaires réels, et ainsi contribueront moins au danger évoqué que des économies extrêmement inégalitaires.

– Les conséquences de la sous-consommation à la suite de la délocalisation frappent d'abord les régions et les branches de production les moins avancées de l'ensemble des économies plus avancées. Celles-ci essaieront de survivre en limitant les coûts salariaux afin d'éviter la compétition avec les économies moins avancées, et afin de se reconvertir vers des branches de production ou de technologies plus productives (cela renforcera les tendances à la sous-consommation et jouera vraiment le rôle de multiplicateur des tendances encore faibles qui viennent de l'extérieur).

Pour la stratégie maghrébine de la Communauté, il faut conclure d'abord que la capacité d'absorption d'une périphérie moins avancées est limitée pour l'Europe de l'Ouest ; ensuite que des régions ou des pays auront plus de chance d'être agréés si – par leurs structures internes – ils peuvent apparaître comme susceptibles d'être intégrés (effets multiplicateurs importants dus à une diversification de leur économie et une bonne formation de leur main-d'œuvre) ; et enfin que celles que soient les interdépendances régionales et les liens culturels et même politiques – les régions moins avancées, à l'intérieur d'une économie ou au sein du groupe des économies avancées, ne peuvent pas être les promoteurs de l'ad-

mission des régions encore moins avancées. Ce n'était pas les Catalans du Roussillon qui ont fait entre l'Espagne dans la Communauté Européenne. La politique méditerranéenne de l'Europe latine a toujours souffert du fait qu'elle n'a pas de base économique dynamique, et que les groupes sociaux qui devraient la supporter peuvent vouloir élargir le poids politique du Sud dans la Communauté pour des raisons politiques, sans pour autant converger sur le plan des intérêts économiques autrement que par l'expectative de constituer des fronts communs contre les régions plus nanties. Si les régions nanties, pour lesquelles de tels fronts représentent une menace de transferts financiers supplémentaires, acceptent l'élargissement de la Communauté vers le Sud ou vers l'Est, elles le font à condition de limiter ces transferts. La solidarité des régions moins avancées à l'intérieur de la Communauté avec des régions extérieures moins avancées qui demandent leur admission est considérablement affaibli, dès lors que les régions plus nanties ne sont pas prêtes à payer.

Il y a deux logiques dans la volonté d'élargissement formel (par l'adhésion de nouveaux membres) ou informel (par des accords d'association). La logique du renforcement de la division internationale du travail est favorisée par les régions les plus avancées. La logique distributionniste (faire payer les régions les plus avancées pour le développement des régions moins avancées) peut (mais ne le doit pas nécessairement – un gâteau identique devrait être réparti entre plusieurs) réunir les régions moins avancées dans un projet d'élargissement.

Si mon analyse sur les circonstances de 1992 est correcte, la logique distributionniste a peu de chances de prévaloir car elle exigerait un renforcement de la dimension politique. Si mon analyse sur la chance des candidats à l'association est correcte, les pays de l'Est, avec leur main-d'œuvre formée, leurs économies diversifiées, ont plus de chances d'intensifier leurs rapports avec la Communauté que les pays du Maghreb.

Si l'on veut intensifier les rapports entre la Communauté et les pays du Maghreb, on ne doit pas prôner l'intensification des rapports bilatéraux, mais la transformation structurelle des économies du Maghreb pour les mettre en meilleure position dans la course à l'intensification de la coopération avec la Communauté. Ceux qui prônent l'intensification des rapports entre la Communauté et les pays du Maghreb doivent agir ou bien sur le plan du renforcement de la dimension politique et institutionnelle de la construction européenne, afin de faire prévaloir la logique distributionniste par rapport à la logique de la division internationale du travail, ou bien adapter les économies et les sociétés du Maghreb afin de les rendre plus aptes à s'intégrer.

Puisque, dans le cas du renforcement de la dimension politique et institutionnelle de la Communauté, des facteurs culturels et politiques vont *ipso facto* gagner du poids, avec comme résultat que, pour les raisons historiques et culturelles, les candidats de l'Europe de l'Est sont certainement mieux placés que les pays du Maghreb, je ne prends pas en compte la perspective d'une intensification de la composante politique institutionnelle pour la politique maghrébine.

Je me limiterai à évoquer certains aspects d'une politique destinée à rendre les économies maghrébines plus aptes à intensifier leurs rapports avec la Communauté Européenne.

V – Que faire pour améliorer les chances des pays maghrébins par rapport à la construction européenne ?

L'importance de la rive Sud de la Méditerranée pour l'Europe me paraît indéniable. Il y a à cela des raisons stratégiques incontestables. De plus, je vois mal comment l'Europe pourrait se fermer à un exode massif de populations maghrébines à la recherche d'une possibilité de survie. Le développement démographique au Maghreb commence à faire peur également aux Européens non-méditerranéens, du fait de la disproportion démographique entre une Europe à démographie stationnaire et un Maghreb à croissance démographique accélérée. L'échec des projets de développement proposés par les Etats occidentalisés qui se réclament du socialisme ou d'autres formes d'organisations politiques empruntées à l'Occident est à la base du repli des populations maghrébines vers une politique qui – peut être à tort – déclenche de l'inquiétude en Occident. Je me réfère, ici, aux analyses d'une note que j'ai élaborée pour la fondation « Développement et Paix » en RFA en mars 1989.

1°) Le point de départ de la réflexion doit porter sur la manière de créer des bases pour une croissance auto-entretenu en Afrique du Nord, afin de limiter les conséquences des déséquilibres démographiques (immigration vers l'Europe de l'Ouest) et afin de freiner en même temps la croissance démographique par l'industrialisation. Nous savons que les taux de croissance des populations baissent dans tous les pays en cours d'industrialisation, même dans les régions industrialisées de l'Algérie, où jusqu'à maintenant il n'y a pas eu de politique de limitation démographique.

2°) Les dangers des conflits militaires dans le cas d'un surpeuplement en Afrique du Nord et d'une stagnation démographique en Europe de l'Ouest doivent être considérés comme réels. On peut imaginer des scénarios où les maghrébins seraient conduits, par détresse, à faire valoir leurs anciens « droits historiques » sur l'Italie du Sud, la Sicile et l'Espagne méridionale. Les européens n'ont pas pris conscience du fait que l'idée d'une redistribution de la population mondiale par l'immigration dans des régions agricoles riches comme par exemple le « Middle-West » américain est discutée dans la littérature spécialisée du Tiers-Monde.

3°) Pour la Communauté Européenne et peut-être pour l'ensemble des pays industriels, la démarche de vouloir créer les bases d'une croissance auto-entretenu

nue dans l'ensemble des pays du Tiers-Monde est actuellement probablement trop risquée vu l'importance des moyens financiers qu'elle exige. Une telle stratégie devrait s'orienter vers la construction locale des capacités technologiques et la redistribution des revenus en faveur des masses. Pourtant, il est probable qu'un tel effort pour réaliser une croissance auto-entretenu basée sur la consommation des masses et la création des bases technologiques dans les pays du Tiers-Monde est possible dans le cadre d'une région géographiquement limitée, avec une population assez restreinte par rapport à la population de l'ensemble du Tiers-Monde. Nous aurions alors la possibilité de développer une alternative de politique de développement orientée vers la croissance, mais une croissance spécifique en faveur des masses. Cela aurait valeur d'exemple pour montrer au reste du Tiers-Monde que de telles stratégies alternatives sont possibles.

4°) Le Maghreb est une région se prêtant particulièrement à une telle politique pour les raisons suivantes :

- La Communauté a un devoir vis-à-vis de ces pays du fait de son extension vers le Sud européen, qui vient léser les intérêts des pays maghrébins dans le domaine de leurs exportations traditionnelles.

- Le processus de l'intégration au Maghreb se réalise dans une direction répondant absolument aux intérêts des Européens.

- Il y a un potentiel économique certain dans la région, ce qui permet d'espérer plus rapidement qu'en Afrique des succès probants si une assistance technique et des fonds supplémentaires sont mis à la disposition des pays maghrébins.

- Il s'agit d'un espace économique de 80 à 100 millions d'habitants, suffisamment large pour permettre une croissance auto-entretenu.

5°) Je proposerais qu'une série d'unités de production pour une technologie appropriée soient établies dans la région, avec un soutien durable de la part des Européens, qui ne se limiterait pas aux financements, mais garantirait aussi les rapports permettant le développement de certains biens d'équipements standards. De tels équipements en tours, fraiseuses, postes de soudure, ainsi disponibles à partir de la production locale, pourraient être utilisés pour l'accumulation dans de petites et moyennes entreprises, et donc contribueraient par de tels apports à l'augmentation des revenus des masses sans créer des problèmes de balance de paiements et d'équilibre monétaire.

6°) On pourrait montrer à partir de tels exemples, en mobilisant certains financements initiaux, et en opérant les restructurations sociales appropriées, qu'une politique de substitution d'importations « nouvelle moulture » s'avèrerait possible. La rationalité d'une telle politique ne serait pas de vouloir provoquer une croissance par les exportations suscitée par la demande en provenance de la Communauté Européenne. Bien au contraire, on s'appuierait sur la demande locale, en

misant sur l'augmentation des revenus des masses maghrébines, le Maghreb devenant ainsi peu à peu partie prenante d'un commerce équilibré entre partenaires égaux, qui ne viserait pas à profiter vis-à-vis de l'Europe d'effets « beggar-neighbor ».

7°) Il va de soi que l'effet de démonstration que nous pourrions obtenir à partir de l'exemple du Maghreb permettra de mieux présenter des stratégies de développement alternatif à l'ensemble des pays du Tiers-Monde.

Je considère que la promotion d'une politique maghrébine visant à déclencher un processus de croissance basé sur l'expansion de la demande des masses par la production locale de biens d'équipement pour les petites et moyennes entreprises répond à l'intérêt bien compris de l'Europe de l'Ouest notamment dans le contexte global des relations extérieures.

En effet, les contradictions de la croissance de l'exportation des produits manufacturés sont particulièrement visibles. Ainsi les Etats-Unis qui avaient ouvert leur marché depuis 1988, tout comme déjà le Japon et la Communauté Européenne, ne sont pas capables de maintenir cette politique d'ouverture, si elle n'est pas complétée par des changements structurels dans les pays engagés dans cette voie.

Il nous faut une stratégie keynésienne « nouvelle moulture » à l'échelle mondiale. Elle devrait consister à faire disparaître la pauvreté dans le Tiers-Monde qui risque de détruire tous les mécanismes de société, dès lors que toutes les économies à l'échelle mondiale ne tendront plus ni régionalement ni globalement vers le sous emploi, et ceci, dès que des processus de vases communicants s'établiront entre les marchés du travail dans le Nord et les marchés du travail dans le Sud.

Historiquement, le capitalisme a pris naissance en Europe, et, là aussi à partir de luttes sociales. Il faut comprendre que dès le début du capitalisme, dans les révolutions bourgeoises, il y avait déjà une composante populaire qui a été essentielle à la dynamique de ces luttes des classes même vis-à-vis de la bourgeoisie.

Dès le XVIII^e siècle, le prolétariat et les couches sociales qui en procèdent, commencent à s'organiser, et les lois contre l'organisation des travailleurs ne montrent pas leur impossibilité de s'organiser, mais la peur de la bourgeoisie vis-à-vis de la force de ces organisations. Le mouvement ouvrier aux Etats-Unis a toujours été plus faible à cause de la dotation en ressources naturelles et de l'accès beaucoup plus libéral à la terre, de même que pour des raisons idéologiques (prédominance de l'idéal des petits producteurs non capitalistes). Le développement du capitalisme au Japon et la contribution de ce pays à l'histoire de l'évolution des structures sociales ne paraît pas montrer que l'institutionnalisation du conflit jugé nécessaire au capitalisme ait été réalisée. Cela n'a été possible que parce que le Japon a joué uniquement sur l'apport de la demande extérieure pour sa transformation économique. Il revient donc aujourd'hui aux Européens, avec la régionalisation de l'économie mondiale, de faire prévaloir leur expérience historique et de chercher des voies nouvelles pour appliquer les principes de l'économie de déséquilibres keynésiens à ce monde économiquement aussi déstructuré qu'est le Tiers-Monde,

et dans lequel il ne suffit pas simplement de redistribuer les revenus ou de ménager des déficits budgétaires. Mais la hausse de la consommation des masses doit être précédée par une restructuration de l'appareil productif ordonné à cette consommation des masses. Puisqu'une telle stratégie keynésienne « nouvelle mouture » ne peut pas être implantée sans phase expérimentale (quelle que soit sa qualité sur le plan de la théorisation) une région témoin à la hauteur des ressources des pays européens s'avère nécessaire.

Nous ne pouvons cependant pas nous résigner à laisser se développer les tendances spontanées à l'échelle mondiale. Le protectionnisme plus que rampant, le racisme à l'intérieur de nos sociétés et la mise au pas du mouvement ouvrier qui s'y manifestent démontrent que nous courrons le risque de mettre en danger ce qui est l'essentiel dans nos systèmes politiques, à savoir la concertation entre groupes sociaux dans le dialogue démocratique.

Puisque les dysfonctionnements dans la division internationale du travail menacent les différents groupes sociaux, et aussi les différents pays de la Communauté à des degrés différents, laisser se développer ces tendances spontanées va certainement amplifier les problèmes entre les régions et les pays de la Communauté, avec de graves dangers touchant l'intégration. Si les conflits sur des questions comme les standards de sécurité ont pu entraver les processus politiques dans la Communauté avant de réussir finalement à relancer les processus d'intégration, la perte de branches entières ou la mise au chômage pour des régions entières de la Communauté doivent certainement provoquer une réaction des gouvernements dont la responsabilité couvre ces régions.

Nous pouvons certes essayer d'ériger une grosse digue autour de notre Communauté. Elle n'empêchera pas les sociétés transnationales de produire dans les régions à bas salaires et d'approvisionner à partir de ces régions nos marchés extérieurs. Le résultat prévisible est la destruction de l'économie mondiale libérale. Il faut dire avec gravité que les protagonistes du laissez-faire sont en contradiction avec les exigences du maintien d'une économie mondiale libérale.

De plus, en refusant de vouloir contribuer à créer les conditions d'une économie libérale, nous allons accepter que les pays du Sud connaissent des ruptures graves. Nous les forçons à revenir à des nationalismes économiques non plus protecteurs de certaines branches nouvelles, mais agressifs afin de s'assurer des avantages territoriaux ou des ressources, ce qui conduira inévitablement à des conflits régionaux difficiles à endiguer. Les économies du Tiers-Monde sont déjà suffisamment développées pour permettre à leurs dirigeants politiques de les utiliser pour mener des guerres de plus en plus intensives. Rien n'exclut qu'un jour ces leaders aient l'idée d'utiliser des armes nucléaires avec comme résultat que des déchets nucléaires soient dissimulés dans le monde entier. De même qu'un Hitler ne pouvait être exclu dans l'histoire de l'Europe, on ne peut pas l'exclure davantage dans l'histoire du Tiers-Monde sans vouloir sous estimer sa culture politique. Un tel nouvel Hitler aurait alors d'autres moyens technologiques pour incendier le monde que ceux que l'on a connus. Le désespoir dans le Tiers-

Monde monte de jour en jour. La seule stratégie pour s'y opposer, c'est la construction d'un nouvel ordre mondial ne se limitant pas aux changements dans les rapports économiques Nord-Sud, mais exigeant aussi les changements sociaux indispensables à l'intérieur du Sud.

S'il me semble que le Maghreb pourrait être une région test pour une telle politique orientée vers un développement alternatif, je crois aussi, à la différence de la plupart des observateurs, que la montée de l'Islam comme force politique au Maghreb ne rendra pas plus difficile une telle politique. En premier lieu, je viens d'un pays où, à la différence de la France, l'Etat ne s'est jamais considéré comme laïc mais comme non confessionnel. Et il y a des tolérances aussi chez moi. Ensuite, je n'ai pas l'impression que les islamistes en Afrique du Nord soient des fanatiques insensés. Beaucoup de leurs adhérents y sont venus parce que la Révolution et ensuite l'Etat développementaliste ont échoué. Enfin, l'une au moins des composantes sociales de ce mouvement est assez comparable au Tiers Etat des mouvements bourgeois en Europe : les Bazari, avec leur opposition à l'Etat « développementaliste », qui autrefois sous nos cieux s'appelaient mercantiliste, avec leur opposition à ses entreprises publiques dont les pratiques, étrangement, ressemblent assez souvent aux gaspillages pratiqués dans les manufactures de l'Etat absolu de l'Ancien Régime. Et les militants urbains, ne rappellent-ils pas non seulement les sans-culottes, mais, certainement aussi les couches moyennes sur lesquelles le fascisme s'est appuyé.

Ce n'est pas en pratiquant la porte fermée que nous allons désamorcer la bombe à retardement que ces mouvements peuvent constituer. En élargissant la capacité de croissance et d'accumulation des petites et moyennes entreprises, dont les dirigeants soutiennent assez souvent aujourd'hui les mouvements islamistes, nous pouvons espérer créer les conditions favorables à une transition pacifique vers des économies plus diversifiées qui peuvent prétendre au développement. Elles resteront islamiques comme l'Allemagne et la Pologne sont chrétiennes. Mais elles n'auront plus besoin d'utiliser leur authenticité culturelle comme justification de leur agressivité et de leur déni du libéralisme politique, car le processus de diversification sociale lié au développement économique ne s'accommode qu'en cas de crise grave d'une acceptation populaire de la dictature. La dictature communiste et la dictature fasciste ont été mises en selle pendant des périodes de crise grave et n'ont pu se maintenir dans la suite que par des moyens extrêmement répressifs. Et dans le Sud de l'Europe et en Europe Orientale, c'est dans les périodes où la chance du développement économique s'est manifestée que ces dictatures ont été abolies, après 1945, par des moyens pacifiques. Que la stratégie ainsi proposée ne garantisse pas l'absence de graves conflits entre les deux rives de la Méditerranée est évident. Mais, à la différence du repli pur et simple, elle laisse entrevoir une chance de salut.

**INTERDEPENDANCE ET SOLIDARITE
EURO-MAGHREBINE A L'HORIZON 2000**

Albert BOURGI

Directeur du Centre d'Etudes des Relations Internationales de la Faculté de Droit
et de Science politique de Reims

et

Pierre WEISS

Administrateur principal à l'UNESCO

La Méditerranée a-t-elle un avenir commun pour tous ses Etats riverains ? Deviendra-t-elle le « laboratoire » d'une coopération internationale exemplaire ou constituera-t-elle une ligne de fracture entre sa rive Nord et sa rive Sud ?

A ces questions nous ne possédons pas pour l'heure de réponse définitive, même si l'évolution intervenue au cours des dernières années doit inciter à l'optimisme, compte tenu des progrès enregistrés dans l'édification en Méditerranée d'une zone de paix, de développement économique et social et de pluralisme démocratique.

I – Une zone en voie d'apaisement

La fin de la « guerre froide » Est-Ouest, symboliquement scellée en 1989 lors des entretiens Bush-Gorbatchev de Malte, a considérablement dévalorisé la Méditerranée comme *enjeu de la géopolitique mondiale*. Si l'antagonisme entre les Etats-Unis et la Libye est vraisemblablement destiné à perdurer, il ne se situe plus dans le même contexte qu'auparavant, d'autant plus que l'engagement de Tripoli dans l'Union du Maghreb Arabe (UMA), s'il se confirme, entraînera inévitablement la diplomatie libyenne vers une modération croissante. La même tendance à l'apaisement se constate sur le plan des *conflits régionaux* : la naissance de l'Union du Maghreb Arabe, en février 1989, a mis un terme à la « guerre froide intermaghrébine » née en 1976 de l'antagonisme algéro-marocain sur la question du Sahara Occidental. La Grèce et la Turquie qui, depuis 1974, avaient trouvé avec l'affaire de Chypre, matière à un nouvel affrontement, ne sont certes pas reconciliées ; les rencontres « historiques » de janvier et mars 1988 entre le premier ministre grec, M. Papandréou et son homologue turc, M. Ozul, ont du moins fait prévaloir un certain climat d'apaisement dans les relations entre ces deux « ennemis héréditaires ». Une seule ombre à ce tableau demeure dans le Sud-Est de la Méditerranée avec les deux conflits, inextricablement liés, du Liban et de la Palestine. Nombre de résolutions des Nations Unies ont défini de manière claire les principes d'un règlement du conflit du Proche-Orient : reconnaissance du droit à l'existence de tous les Etats de la région, retrait d'Israël des territoires occupés depuis la guerre de juin 1967, droit à l'autodétermination des Palestiniens de Cisjordanie et de Gaza, restauration de l'indépendance et de la souveraineté de l'Etat libanais sur l'ensemble de son territoire, etc. Il convient donc dorénavant de faire appliquer ces résolutions par la communauté internationale, ce qui est sans doute plus concevable depuis la fin de la « guerre froide », au regard du moins de la position très ferme adoptée par le Conseil de Sécurité face à l'annexion du Koweït par l'Irak. La Communauté européenne qui entretient de bonnes relations avec l'ensemble des parties prenantes du conflit proche-oriental apparaît toute désignée pour assumer un rôle de médiation. Elle s'y est d'ailleurs déjà engagée, certains de ses Etats membres ayant de plus suggéré que la sécurité en Méditerranée fasse l'objet d'une négociation globale entre les Etats riverains,

sur le modèle de la CSCE (Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe). Comme l'a souligné Michel Vauzelle « si la Méditerranée est le jardin de l'Europe, il n'y a pas de sécurité pour "la maison commune" s'il n'y a pas de sécurité dans le jardin ». (« Le Monde », 11 mai 1990).

Outre la *sécurité*¹ la *poussée des intégrations*, régionales et sous-régionales, constitue un second facteur modérateur. Au Nord et au Sud-Ouest de la Méditerranée les projets ou les réalisations concrètes ont notablement progressé. La Communauté européenne se dirige pas à pas vers l'échéance du « Marché Unique » fixée au 1^{er} janvier 1993 tout en s'attachant à élargir son champ d'action aux domaines-clés qui conditionneront un processus effectif d'intégration. C'est dans cette perspective que seront abordés, au fond, les dossiers de l'union politique et de l'union monétaire en décembre 1990. La « divine surprise » qu'a constitué fin 1989, l'effondrement en quelques mois des « démocraties populaires » est européennes ainsi que la volonté de M. Gorbatchev de bâtir les fondations d'une « maison commune » sur le Vieux Continent ont renforcé la crédibilité de la Communauté européenne. Cette dernière en liaison avec le Conseil de l'Europe apparaît bien aujourd'hui comme le noyau d'une future « grande Europe » – c'est-à-dire l'Europe tout court – ayant vocation à s'intégrer de « l'Atlantique à l'Oural » dans les premières décennies du XXI^e siècle. La cohésion d'une telle entreprise serait cimentée par l'adhésion de sa trentaine d'Etats membres potentiels au libéralisme économique et à la démocratie politique.

II – La création de l'Union du Maghreb Arabe (UMA)

Si au Nord de la Méditerranée, les perspectives d'intégration semblent définitivement prometteuses, elles demeurent pour l'heure incertaines au Maghreb. L'idée unitaire n'est pas nouvelle dans cette sous-région. Elle s'appuie sur des forces centripètes bien plus consistantes ici qu'en Europe : un fonds ethnique arabo-berbère commun, une seule religion (l'Islam, presque exclusivement sunnite de rite malékite), l'usage de la langue arabe quasi généralisé (à l'exception de quelques régions berbérophones en Algérie et au Maroc), l'appartenance à une même civilisation et une expérience historique largement partagée. L'espoir de renouer avec l'expérience unitaire de la dynastie Almohade (XII^e-XIII^e siècles) inspirera le projet de « République nord-africaine » lancé par les premiers mouvements indépendantistes maghrébins dans les années 1910. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le congrès du Maghreb arabe composé de nationalistes algériens, marocains et tunisiens adoptera des résolutions prévoyant la coordination de l'action des différents mouvements de libération nationale et

1. Cf. VANER (Semih) : « La sécurité en Méditerranée », Paris, Universalia, 1989, p. 151-159 et BAUDIN (Pierre) : « La Méditerranée, partenaire ou enjeu ? », Revue du Marché Commun, n. 335, mars 1990.

manifestant son attachement à l'unité du Maghreb, thèmes repris la même année dans la Charte du Caire entérinée par le Comité de libération du Maghreb¹. La Conférence de Tanger réunissant en avril 1958 le FLN algérien, l'Istiqlal marocain et le Néo-Destour tunisien réaffirmera la validité de l'idéal unitaire. Les hommes et les circonstances particulières de l'émancipation de chacun des trois pays maghrébins en décideront autrement. En octobre 1964 est cependant créé entre les Ministres de l'Economie de l'Algérie, de la Libye, du Maroc et de la Tunisie un « comité permanent consultatif du Maghreb » ayant son siège à Tunis et à qui est assignée une double mission : la mise au point d'un système de préférences commerciales régionales et la coordination des politiques d'industrialisation, de manière à faire prévaloir la complémentarité sur les « double-emplois » dans les stratégies de développement national. Les résultats de l'entreprise ne furent guère à la hauteur des espérances dont elle était porteuse : dépourvu de toute capacité politique, le « Comité permanent consultatif du Maghreb » donna naissance à de multiples sous-instances spécialisées, mais cette prolifération bureaucratique produisit beaucoup d'études et presque aucune réalisation concrète. Il est vrai que les dissensions interarabes des années 70 ont trouvé leur prolongement au Maghreb. Au printemps 1970, la Libye annonce son retrait du « Comité permanent consultatif » et l'adhésion en 1975 de la Mauritanie à cette instance intervient au moment même où la question du Sahara Occidental va provoquer une rupture de douze années (1976-1987) dans les relations algéro-marocaines². Parallèlement le traité d'union mort-né de janvier 1974 va provoquer entre la Libye et la Tunisie une tension durable dont le paroxysme sera atteint en 1985 avec l'expulsion de milliers de travailleurs tunisiens de Libye et la rupture des relations diplomatiques entre les deux pays. Au début des années 80 la division semble prévaloir au Maghreb entre, d'une part, l'Algérie, la Tunisie et la Mauritanie (qui ont conclu un traité de fraternité et de concorde en mars 1983) et, d'autre part, le Maroc et la Libye (qui signent en août 1984 le traité d'union d'Oujda, rompu dès 1986). Le 16 mai 1988 intervient le « dégel » algéro-marocain avec le rétablissement des relations diplomatiques entre les deux pays, quelques semaines après la réconciliation entre le Colonel Kadhafi et le Président tunisien Ben Ali (qui a accédé au pouvoir en novembre 1987). Dès lors les événements se précipitent. En juin 1988 les cinq chefs d'Etat maghrébins se réunissent à Zéralda (près d'Alger) et lancent le processus de création de l'Union du Maghreb Arabe (UMA). Les travaux de la haute commission maghrébine (ou Commission unitaire) et des cinq commissions spécialisées (finances et douanes, économie, ques-

1. Cf. BALTA (Paul) : « Le grand Maghreb, des indépendances à l'an 2000 », Paris, La découverte, 1990, p. 17 et ss.

2. Cf. BRUNO T. (Patrick) : « Le Maghreb et la Communauté Européenne » in « L'Afrique et l'Asie Modernes », n. 1621, Automne 1989, p. 52-53 et TOUMI (Mohsen) : « Des développements "égo-centrés" au développement solidaire » in « Maghreb : les années de transition », Paris, Masson, 1990, p. 165-168.

tions organiques et structurelles, culture, affaires sociales et libre circulation) débouche le 17 février 1989 sur la signature à Marrakech du traité relatif à l'UMA.

Sur les plans tant institutionnel que programmatique, le traité de Marrakech reflète une ambition sans commune mesure avec le « Comité permanent consultatif du Maghreb ». L'UMA s'est en effet doté d'une panoplie institutionnelle sophistiquée dont les principaux éléments sont le Conseil Suprême des Cinq Chefs d'Etat (une session semestrielle), le Haut Conseil, le Conseil des Ministres et le Comité ministériel (instances composées respectivement des Premiers Ministres, des Ministres des Affaires Etrangères et des Ministres chargés des affaires maghrébines des Etats membres) ainsi que le Comité consultatif (Assemblée émanant des parlements ou instances représentatives nationaux), la Cour de Justice (10 magistrats), et le Secrétariat permanent. Quant aux domaines de la coopération maghrébine ils couvrent l'économie, l'éducation, la culture, l'information et la sécurité, le traité de Marrakech s'analysant à cet égard comme un pacte de défense collective (cf. l'art. 14 du traité).

La naissance de l'UMA, contrairement aux interprétations qu'en ont fait certains observateurs des affaires maghrébines, n'apparaît pas devoir être une création purement conjoncturelle, destinée notamment à permettre de trouver une issue honorable pour l'Algérie et le Maroc à l'interminable conflit du Sahara Occidental. Outre la volonté politique des dirigeants maghrébins « d'aller vite et bien » dans « l'harmonisation des systèmes économiques et sociaux »¹ des pays membres afin d'aboutir à un « espace homogène dans lequel sera garantie progressivement la libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux »², on constate que, dans l'actuel climat de libéralisation politique prévalant au Sud de la Méditerranée, la « dynamique » unitaire est littéralement portée par les sociétés civiles maghrébines. En atteste, en particulier, la multiplication des réunions, colloques et manifestations organisées depuis un an et demi sur ce thème. L'une des initiatives les plus spectaculaires a été la croisière-colloque « Maghreb 2000 » organisé en mars 1989 de Fès à Tripoli en passant par Oran, Alger et Tunis avec la participation de plusieurs centaines de responsables politiques et syndicaux, d'industriels, de journalistes, d'universitaires et de chercheurs maghrébins, invités à débattre de trois thèmes : institutions, économie et développement, culture.³

A vrai dire, les chefs d'Etat maghrébins n'avaient guère d'autre choix que celui de tenter d'agir ensemble face aux difficultés de toutes nature auxquelles est déjà confrontée la région et aux menaces futures, sans doute plus graves encore, qui pèsent sur elle.

1. Conférence de presse du Roi Hassan II, « Le Monde », 19-20 février 1989.

2. Déclaration de M. Ismaïl Khelil, gouverneur de la Banque centrale de Tunisie (23 mars 1989) confirmant le libellé de l'art. 2 du traité de l'UMA.

3. Cf. une relation du déroulement de ce colloque in P. Balta, « Le Grand Maghreb », *op. cit.*, p. 269-272.

III – La dérive des économies maghrébines

Le développement des pays du Maghreb est, en premier lieu, obéré par plusieurs hypothèques. Celle, tout d'abord, de la *crise économique internationale* à laquelle, à des degrés divers, ils demeurent confrontés en raison de la baisse tendancielle, depuis une dizaine d'années, du prix des matières premières (pétrole pour l'Algérie, la Libye et la Tunisie ; phosphates pour le Maroc et la Tunisie ; fer pour la Mauritanie, gaz naturel pour l'Algérie) dont ils tirent l'essentiel de leurs recettes d'exportation (90 % pour l'Algérie et la Libye). En outre, le *poids de l'endettement* qui est devenu alarmant, compromet un peu plus les perspectives de développement du Maghreb : la dette atteint un montant total de 58,2 milliards de \$¹ pour près de 62 millions d'habitants soit encore 943 \$ par habitant. En pourcentage des exportations de biens et de services, le service total de la dette est passé, entre 1970 et 1988, de 4 % à 77 % pour l'Algérie, de 9,2 % à 25,1 % pour le Maroc, de 3,4 % à 21,6 % pour la Mauritanie, et de 19,7 % à 25,5 % pour la Tunisie !² Cette situation est d'autant plus grave qu'une fraction notable des recettes d'exportation des pays maghrébins sert à payer la facture des dépenses alimentaires. Au cours des dix dernières années, l'Algérie a importé en moyenne par an pour deux milliards de \$ de produits alimentaires, le Maroc pour huit cent millions de \$ et la Tunisie pour 450 millions de \$. Cette *dépendance alimentaire* est le produit à la fois de causes externes (la baisse des prix mondiaux des produits agricoles ne permet pas aux agricultures du Sud d'être compétitives face à celles du Nord) et de choix de développement contestables : l'Algérie et la Libye ont privilégié l'industrialisation au détriment du secteur agricole ; le Maroc, la Mauritanie et la Tunisie n'ont pas bien su apprécier les rapports cultures vivrières/cultures de rentes en effectuant des choix trop agroexporteurs. Les pays maghrébins ont certes fait passer l'agriculture au premier rang de leurs priorités aux cours des années récentes (cf. par ex. en Algérie la loi du 1^{er} janvier 1988 sur la restructuration de l'agriculture), mais, à court terme, l'hypothèse d'une autosuffisance alimentaire maghrébine apparaît totalement irréaliste³. Selon la FAO, l'Algérie, par exemple, importera annuellement 5 millions de tonnes de céréales dans les années 90, soit un taux de couverture de la consommation par la production interne de 28 % seulement⁴. Par ailleurs, l'étau alimentaire ne pourra être desserré que très difficilement eu égard à l'accroissement prévisible de la popula-

1. La dette extérieure des pays du Maghreb se décompose de la manière suivante : Algérie : 24,8 milliards de \$; Maroc : 20 milliards de \$; Tunisie : 6,6 milliards de \$; Libye : 4,8 milliards de \$; Mauritanie : 2 milliards de \$.

2. *Source* : Banque Mondiale, « Rapport sur le développement dans le monde 1990 », p. 244-245 ; données non disponibles pour la Libye.

3. Cf. Toumi (Mohsen) : « Des développements "égo-centrés" au développement solidaire », *op. cit.*

4. Sur l'ensemble de ces problèmes, cf. Estievenart (Georges) : « La région arabe à l'horizon 2000 : agriculture, alimentation, environnement », UNESCO, BEP/GPI/19, 1988.

tion maghrébine au cours des prochaines décennies. Il y a aujourd'hui près de 62 millions d'habitants dans cette région¹ dont les deux tiers ont moins de 20 ans ; ils seront 93 millions en l'an 2000² ; les projections démographiques établies par la Banque Mondiale pour 2025 estiment la population maghrébine à 132 millions d'habitants, ainsi répartis : Algérie : 52 millions ; Libye : 14 millions ; Maroc : 47 millions ; Mauritanie : 5 millions, et Tunisie : 14 millions. A la même date, la France devrait compter 63 millions d'habitants, l'Italie 56 millions et l'Espagne : 43 millions³. Même si l'on peut considérer que la transition démographique en cours au Maghreb amènera vraisemblablement la Banque Mondiale à réviser à la baisse ses projections⁴, cette croissance de la population ne pourra qu'aggraver les déséquilibres économiques, naturels et humains dont souffrent déjà les pays du Maghreb. La densité de la population (10,6 hab/km²) est dix fois moindre qu'en France (103,1 hab/km²), mais l'exode rural croissant et le délaissement du domaine saharien (80 % de la superficie du Maghreb) au profit du littoral ont provoqué une saturation des bandes côtières et une concentration urbaine qui devient dramatique : le pourcentage de la population urbaine par rapport à la population totale a largement dépassé (pour la Libye et la Tunisie) ou approche (Algérie et Maroc) 50 %. Comme le constate Georges Estievenart, « Les villes du Maghreb ont commencé à devenir de véritables mégapoles, en tout premier lieu Casablanca et Alger, dont les infrastructures de communication et d'assainissement sont engorgées et secrètent un mal urbain parfois insupportable : pénuries d'eau à Alger, collapsus de la circulation automobile, sous-développement des transports publics et des télécommunications, prolifération des bidonvilles à Casablanca, Alger, et Tunis... cette concentration urbaine vide les centres et les suds de leur population, livre des régions écologiques fragiles au sable, amène le désert aux portes des villes et créé de dangereux déséquilibres sur des bandes côtières surpeuplées. » A cette emprise de l'urbanisation sur le littoral devraient s'ajouter celles du développement prévisible des industries, du tourisme et des transports, avec pour conséquences une population et une dégradation croissante de l'environnement, fort bien mises en évidence dans les scénarios tendanciels élaborés par les experts du « Plan Bleu » pour l'ensemble du bassin méditerranéen⁵. L'utilisation rationnelle de l'eau va en outre constituer l'une des exigences

1. En l'an 2000, l'Algérie comptera 34 millions d'habitants, la Libye 6 millions, le Maroc 31 millions, la Mauritanie 2 millions et la Tunisie 10 millions.

2. Banque Mondiale : « Rapport sur le développement dans le monde 1990 », p. 250-251.

3. Cf. FARGUES (Philippe) : « Algérie, Maroc, Tunisie : vers la famille restreinte ? » Bulletin « Population et Sociétés », n. 248, juillet-août 1990.

4. Pourcentage de la population urbaine/population totale : Algérie 44 % ; Libye 68 % ; Maroc 47 % ; Mauritanie 40 % ; Tunisie 54 % – Banque Mondiale, Rapport sur le développement dans le monde 1990.

5. Cf. « Le Plan Bleu, avens du bassin méditerranéen », étude mise en œuvre sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et élaborée sous la direction de M. Grenon et M. Batisse, Paris, Economica 1990 ; cf. aussi R. CANS, « Sauver la Méditerranée », « Le Monde », 29 mai 1990.

les plus cruciales du développement en raison des demandes conjuguées de l'agriculture, de l'industrie et de l'urbanisation. Dans les dix ans à venir Alger, par exemple, doublera sa consommation d'eau (540 millions de mètres cubes en l'an 2000). La gestion de l'eau, la gestion des déchets, la pollution marine et l'aménagement du littoral constituent ainsi les quatre problèmes prioritaires pour le Maghreb (comme d'ailleurs pour le reste des pays riverains de la Méditerranée). On constate enfin que d'ores et déjà les conséquences de la croissance démographique sur *l'emploi* ne sont plus maîtrisées. S'agissant de l'Algérie, Agnès Chevalier et Véronique Kessler écrivent : « Alors que l'augmentation de la population active réclamait de 1985 à 1989 la création de 195 000 emplois par an, celle-ci n'a pas dépassé une moyenne de 70 000, marquant nettement le pas sur les 120 000 emplois créés en moyenne au cours des cinq années précédentes. Le taux de chômage serait passé de 16 % au début de 1985, à 23 % au début de 1989¹. » Les mêmes économistes ont souligné par ailleurs la quasi-impossibilité de renverser cette tendance dans un avenir prévisible : « La réduction du taux de chômage à 10 % en Algérie à l'horizon 2010 nécessiterait une croissance de 5,2 % par an dans les secteurs non agricoles et non administratifs². » Henri Régnault dresse un constat similaire : « Du fait de la structure par âge de la population, le Maghreb aurait à créer plus de six millions d'emplois durant la décennie 1990-2000, soit la moitié de sa population active actuelle³. » D'où la perspective de voir notablement s'accroître les flux migratoires vers l'Europe : le nombre de travailleurs immigrés algériens, marocains et tunisiens résidant légalement dans la Communauté européenne est actuellement de 1 860 000 personnes (dont 1,4 million en France). Sachant que « si les richesses ne vont pas là où sont les hommes, les hommes vont naturellement là où sont les richesses » (A. Sauvy), certains experts ont pronostiqué des vagues migratoires Nord-Sud de grande ampleur ; Jacques Lesourne dans son article « L'immigration, une dimension majeure du XXI^e Siècle » (*Le Débat*, novembre 1985), estime ainsi qu'à l'horizon 2025, les migrants ou leurs descendants pourraient représenter 25 à 65 millions d'habitants (parmi lesquels 20 à 50 millions de musulmans). On peut ajouter qu'est également prévisible une immigration Est-Ouest en Europe, en raison des difficultés économiques persistantes que devraient connaître les ex-démocraties populaires. Il est vrai que le terrain démographique est favorable à des mouvements migratoires importants : il y aura en effet au cours des prochaines décennies un excédent de personnes âgées au Nord de la Méditerranée, que pourrait contrebalancer l'excédent de jeunes existants au Sud.

1. « Croissance et insertion internationale du Maghreb. Questions sur l'avenir des relations avec l'Europe », in « Maghreb : les années de transition », *op. cit.*, p. 258.

2. Relevé in L. Guyot et M. Laimé : « Méditerranée, la nouvelle frontière », « *L'autre Journal* », mai 1990, p. 143.

3. In « L'Europe, avenir du Maghreb », « *Le Monde* » du 13 février 1990.

En résumé, les pays du Maghreb, appelés à voir leurs populations augmenter de moitié à l'horizon 2000, devront leur assurer de l'eau, de la nourriture, de l'espace, du travail tout en consolidant les progrès certains enregistrés au cours des deux dernières décennies dans les domaines-clé de la santé et de l'éducation (les taux nets de scolarisation primaire en 1987 atteignaient 88 % en Algérie, 57 % au Maroc, 95 % en Tunisie)¹.

IV – La problématique de l'interdépendance euro-maghrébine

L'UMA voudrait donc être une réponse à ce « mal maghrébin », qui depuis une décennie, a provoqué des secousses sociales dans tous les pays membres, les plus violentes ayant été celles survenues en janvier 1984 au Maroc et en Tunisie, ainsi qu'en octobre 1988 à Alger et dans d'autres localités algériennes.

Quels sont les atouts, les potentialités et les obstacles de l'UMA ? S'agissant des atouts, on peut relever en premier lieu une évolution convergente vers l'adoption d'un modèle de développement fondé sur le libéralisme économique. Cette option a été choisie de longue date en Libye (en dépit du discours « radical » du Colonel Kadhafi), en Mauritanie, au Maroc et en Tunisie (exception faite de la parenthèse du « socialisme coopérativiste » des années 60). La stratégie algérienne du développement « socialiste autocentré » a essuyé ses premières critiques après la mort de H. Boumédiène (1978), qui ont été amplifiées après le Congrès du FLN de décembre 1985 et surtout les émeutes d'octobre 1988. La nouvelle Constitution algérienne approuvée par référendum le 23 février 1989 omet toute référence au socialisme. Les domaines agricoles socialistes sont désormais des exploitations agricoles, individuelles ou collectives, qui sont responsables sur le plan de la gestion. Quant aux entreprises publiques économiques (EPE), leur capital a été réparti en plusieurs fonds de participation, tandis que leur gestion est confiée à des responsables investis d'une large autonomie d'action. Parallèlement, le fonctionnement du secteur privé a été libéralisé (réformes du système des prix, réduction du monopole du commerce extérieur, réforme monétaire et du crédit, etc.) Bref, l'Algérie s'est convertie progressivement au libéralisme et aux recettes de la rigueur économique². Deuxième atout : la création d'un marché intérieur de plus de soixante millions de consommateurs répartis (mal) sur environ 6 000 000 de km² constituerait un changement d'échelle permettant la production en masse de biens à des coûts plus compétitifs sur les marchés extérieurs, comme cela a été par exemple le cas pour la Communauté européenne. Troisième atout : des ressources naturelles importantes (phosphates, fer, pétrole, gaz naturel), des

1. Banque Mondiale, « Rapport sur le développement dans le monde 1990 », données non disponibles pour la Libye et la Mauritanie.

2. Cf. CHEVALLIER (Agnès) : « L'Algérie, un chantier sur fond de crise », *Le Monde* du 26 juin 1990.

potentialités agricoles à valoriser et des acquis indéniables en matière de savoir-faire et d'expertise dans l'agriculture (Maroc, Mauritanie, Tunisie), les services (gestion financière et tourisme, par ex. au Maroc et en Tunisie) et dans différentes branches de l'industrie : pétrolière (Algérie, Tunisie, Libye), chimique (à l'exception de la Mauritanie) et lourde (Algérie) ainsi que dans l'extraction minière. Quant aux potentialités de l'UMA, elles ont trait à la fois à l'existence de « lignes de complémentarité » virtuelle de diverses productions – pêche, farine de blé, fruits, légumes, huile d'olive, sucre, fer et acier, pétrole, gaz naturel, phosphates – et à la possibilité pour les pays membres de consacrer « les dividendes » d'une paix intermaghrébine (découlant de la réduction des dépenses militaires, qui mobilisent des milliards de dollars)¹ au développement économique, au progrès technologique et à la recherche-développement (par exemple dans les industries alimentaires)². A cet égard, l'interdépendance maghrébine pourrait également se construire « sur la base d'activités communes spécifiques porteuses au plan scientifique et technologique », dans le cadre d'une stratégie d'« intégration par projet »³.

Au regard de ces atouts, les défis posés à l'UMA paraissent néanmoins de taille. Le premier d'entre eux est lié à la faiblesse des échanges intermaghrébins qui en 1987, représentaient 1,84 % (382 millions de \$) du total des exportations et 2,56 % (501 millions de \$) du total des importations maghrébines. Le Maroc, par exemple, a réalisé en 1989, 3% de son commerce extérieur (1,1 % des achats et 4,9 % des ventes) avec les pays de l'UMA dont aucun – sauf la Libye au 9^e rang des clients – ne figurait sur la liste de ses vingt principaux fournisseurs et clients !⁴ A supposer que puissent être progressivement réorientées dans un sens Est-Ouest des économies actuellement « aimantées » vers le Nord (la CEE absorbe environ les 3/4 des exportations du Maghreb et lui fournit plus des 2/3 de ses importations)⁵, encore faudrait-il lever les différents obstacles à l'interpénétration des économies maghrébines qu'à bien recensés M. Toumi : non reconvertibilité des monnaies respectives des cinq partenaires, normes de production et de conditionnement variables d'un pays à l'autre, rigidité du droit commercial (barrières

1. Les budgets militaires, après avoir fortement progressé (notamment pour l'Algérie et le Maroc en raison du conflit du Sahara Occidental) sont en décroissance. Ils s'élevaient en 1987 à 1,18 milliard de \$ pour l'Algérie, 3,87 milliards de \$ pour la Libye, 774 millions de \$ pour le Maroc, 520 millions de \$ pour la Tunisie et 38,3 millions de \$ pour la Mauritanie. Les dépenses militaires mobilisent 1,9 % du PNB en Algérie, 6,3 % en Libye, 5 % au Maroc, et 5,4 % en Tunisie.

2. Cf. la communication présentée au colloque sur « L'avenir de l'espace méditerranéen », par A. Sasson (« Agriculture et biotechnologies dans l'espace méditerranéen : réalités et promesses »).

3. SID AHMED (A) : « Une intégration par le développement », « Le Monde », 17 juillet 1990 ; cf. aussi du même auteur « Le Monde arabe à l'horizon 2000 », UNESCO, BEP/GPI/51, septembre 1989.

4. BOYER (M) : « Le Maroc entre le rêve maghrébin et l'Europe », « Le Monde », 17 juillet 1990.

5. La CEE absorberait un pourcentage supérieur des exportations du Maghreb si certains produits n'étaient pas contingentés (vin, « autolimitation » des textiles, protection saisonnière de la production de tomates, etc.).

douanières, réglementation tatillonne de l'import/export), inadéquation du maillage infrastructurel (les infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aériennes sont satisfaisantes nationalement mais ne correspondent pas aux impératifs d'un développement des liaisons intermaghrébines), différences des législations sociales, etc.¹. On voit le chemin qui reste à parcourir sur la voie du « grand marché intérieur maghrébin », quand on songe qu'il a fallu à la Communauté européenne près de quatre décennies pour y parvenir !

Le Maghreb, il va sans dire, ne peut pas attendre, en raison de l'urgence et de l'ampleur des défis économiques, sociaux et politiques auxquels il est confronté. La création de l'UMA doit dès lors être appréciée comme une démarche volontariste, dont les fruits ne seront récoltés qu'à long terme. Mais dans l'immédiat, l'organisation maghrébine devrait permettre aux pays membres de constituer un front commun de négociation avec l'Europe, dans la perspective, immédiate, du défi posé par le marché unique intérieur de 1993 et dans celle, à long terme, de poser les jalons d'un « co-développement » avec l'Europe. L'intégration maghrébine, comme l'a souligné Abdelkader Sid Ahmed, ne peut en effet offrir à court et moyen terme « d'alternative viable à la coopération avec les voisins du Nord »², en particulier avec cinq d'entre eux qui réalisent près de 90 % des échanges CEE-Maghreb (exportations et importations) : la France (36 %), l'Italie (20 %), la RFA (16 %), les Pays-Bas et l'Espagne (8 % chacun)³. C'est-à-dire que la progression de l'UMA doit être envisagée dans une relation dialectique avec les avancées de la solidarité euro-maghrébine.

V – Une solidarité à construire

Vu d'Europe au travers d'un prisme purement économique, le Maghreb peut apparaître tout à fait marginal ; les échanges commerciaux avec cette région représentent environ 1 % des importations et des exportations de l'Europe des Douze (1987). Les deux ensembles, au surplus, ne sont pas comparables, la Communauté ayant un PIB 45 fois plus élevé que celui du Maghreb (le PNB Maghrébin – 109,6 milliards de \$ en 1988 – équivaut à un tiers de celui de la seule Espagne) et concourant pour 39 % des échanges mondiaux (importations et exportations) contre moins de 1 % pour le Maghreb.

Au delà des discours sur « l'interdépendance », « la coopération », « la solidarité », voire le « co-développement » entre la Communauté européenne et le Maghreb, force est de constater le caractère limité des engagements commerciaux et financiers des Etats européens. Les accords de coopération de 1976 entre

1. Cf. « Des développements "égo-centrés" au développement solidaire », *op. cit.*

2. A. SID AHMED : « Une intégration par le développement », *op. cit.*

3. CHEVALLIER (A), KESSLER (V) : « Croissance et insertion internationale du Maghreb... », *op. cit.*, p. 263.

L'Europe et ses voisins du Sud faisaient bénéficier ces derniers de préférences commerciales qui se sont effritées en raison, d'une part, des avantages accordés à d'autres partenaires (les 68 pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), ou certains Etats latino-américains) et, d'autre part, de l'élargissement de la Communauté européenne, les nouveaux venus (Espagne, Grèce, Portugal) s'efforçant de protéger leurs productions agricoles de la concurrence extérieure maghrébine (Maroc et Tunisie notamment). Hormis le cas de la Tunisie pour l'industrie textile (dont le développement est d'ailleurs bridé depuis une décennie) le volet des accords de 1976 consacré à l'industrialisation s'est révélé décevant. Les flux de capitaux – dons, prêts publics et privés, investissements directs – se sont élevés pour la période 1976-1987 à 30 milliards de \$¹ pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, mais ils ont, pour l'essentiel, insisté en prêts – publics ou privés – destinés à soutenir les exportations du partenaire européen. Les apports de capitaux sous forme d'investissements directs ont été plutôt décevants, notamment en ce qui concerne la France, principal client et fournisseur du Maghreb. A. Chevalier et V. Kessler ont justement souligné que « La contribution française des dix dernières années a été particulièrement faible, marquant un désintérêt manifeste pour le Maghreb : les trois pays réunis (Algérie, Maroc, Tunisie) n'auraient reçu en net entre 1978 et 1987 que 74 millions de francs sur les 36 milliards d'investissements directs nets français dans les pays en développement². » A la suite des entretiens Ben Ali – Mitterrand en 1989, la France a cependant pris l'engagement d'augmenter de 30 % en 5 ans les investissements français en Tunisie. Le Maroc bénéficiera d'une initiative similaire, également en cours de discussion avec l'Algérie.

Le Maghreb, à l'instar du Tiers-monde en général, a assisté avec une certaine appréhension à la chute des « démocraties populaires » de l'Europe de l'Est, dont le redressement économique, appelé à être financé prioritairement par l'Europe des Douze, pourrait entraîner une diminution de l'aide consentie aux pays du Sud. A l'issue de la Conférence réunie à Paris en décembre 1989 afin de relancer le dialogue euro-arabe, le Président Mitterrand s'est voulu rassurant : « Le rapprochement des deux Europe... ne se fera pas aux dépens des solidarités et des liens de toute sorte qui unissent les Douze à leurs voisins arabes » a-t-il déclaré avant d'ajouter : « L'appui à l'Est représentera pour nous une addition et non une soustraction... il ne s'agit pas pour nous de choisir entre l'Est et le Sud, mais de maintenir et de mettre en œuvre les engagements que nous avons pris³. » Certains experts de la rive Sud de la Méditerranée n'ont cependant pas manqué d'établir des comparaisons. Rappelant que la Banque Européenne d'Investissement (BEI)

1. 17,3 milliards de \$ pour les apports nets du secteur public, 12,7 milliards de \$ pour les apports nets du secteur privé (ce dernier chiffre concernant seulement les ressources originaires des pays membres du Comité d'aide au développement de l'OCDE).

2. Relevé in « Croissance et insertion internationale du Maghreb... », *op. cit.* p. 265.

3. « Le Monde », 24-25 décembre 1989.

doit apporter au Maghreb pour la période 1987-1991 des concours d'un montant de 5 milliards de francs alors que les apports communautaires pour les seules Pologne et la Hongrie s'élevaient fin 1989 à 6,2 milliards de \$, Mohsen Toumi écrit : « On postule que les pays de l'Est présent, aujourd'hui, des économies sinistrées. Admettons cette urgence : pourquoi alors ne s'est-on pas mobilisé pareillement pour l'Afrique sud-saharienne ? Et pourquoi pas pour le Maghreb ?¹. » Bref, comme l'écrit H. Regnault, « A trop lorgner à l'Est puisse l'Europe ne pas oublier qu'un Maghreb qui se développe, c'est peut-être encore, un petit marché, mais qu'un Maghreb qui trébucherait, ce serait un énorme problème². »

C'est sans doute pour dissiper ces malaises – ou ces malentendus – que la Communauté européenne s'est engagée depuis un an dans une « politique méditerranéenne rénovée ». Un mémorandum de la Commission du 15 novembre 1989 organise cette approche nouvelle autour de cinq priorités : le renforcement de l'autosuffisance alimentaire, le développement des petites et moyennes entreprises et des institutions financières, la protection de l'environnement, le développement des ressources humaines et le soutien à l'intégration régionale. Dans sa communication au Conseil en date du 1^{er} juin 1990 intitulée : « vers une politique méditerranéenne rénovée, propositions pour la période 1992-1996 », la Commission martèle « sa conviction que la proximité géographique et l'intensité des rapports de toute nature font de la stabilité et de la prospérité des pays tiers méditerranéens (PTM) des éléments essentiels pour la Communauté elle-même ». La Commission ajoute : « Une aggravation du déséquilibre économique et social entre la Communauté et les PTM du fait de leurs évolutions respectives serait difficilement tolérable pour la Communauté elle-même. Au sens large, sa sécurité est en jeu. » Elle souligne également que « La Communauté a le devoir d'encourager l'évolution qui se poursuit ou s'accélère dans nombre de PTM vers le pluralisme démocratique et le renforcement de l'économie de marché » avant de conclure que « les relations entre la Communauté et les PTM doivent connaître un saut quantitatif et qualitatif à la mesure des enjeux politiques, économiques et sociaux dans la région »³. Il reste à savoir quelle traduction concrète sera donnée à ces déclarations d'intention. D'ores et déjà l'Italie a présenté, il y a quelques semaines, un projet de création d'une « institution financière méditerranéenne », calquée sur le modèle de la Banque Européenne de Reconstruction et de Développement (BERD), projet qui sera vraisemblablement évoqué en novembre prochain, lors de la première réunion entre les Ministres des Affaires étrangères des Douze et leurs homologues de l'UMA. De pareilles initiatives sont porteuses d'une véritable « charte de solidarité euro-maghrébine », mais encore faudrait-il qu'elles soient relayées par des engagements d'autres Etats membres de la Communauté. Cela ne semble malheureusement pas être encore le cas pour la majorité

1. « Cinq contre cinq », « Le Monde », 17 juillet 1990.

2. « L'Europe, avenir du Maghreb », « Le Monde », 13 février 1990.

3. Commission des Communautés Européennes, SEC (90) 812.

des pays européens non riverains de la Méditerranée.

Au delà des trois dossiers-clé de la coopération euro-maghrébine – l'émigration, les produits agricoles et surtout la délocalisation au Sud d'industries manufacturières européennes, véritable enjeu de l'édification d'une « aire de co-prospérité » en Méditerranée occidentale¹ –, il convient ainsi de rechercher, dans la lignée des deux « scénarios alternatifs » présentés dans le « Plan Bleu » sur les « avensirs du bassin méditerranéen », de nouveaux types de développement fondés sur « une coopération intraméditerranéenne plus intense et sur une solidarité Nord-Sud plus libérée ».

On ne saurait donc réduire à une même dimension purement économiste et « technologique » les perspectives de la coopération euro-maghrébine, sauf à vouloir « façonner un espace civilisateur à l'image de l'Europe, baptisé espace euro-maghrébin, mais qui ne sera pas exactement l'Europe. Il sera à un degré au dessous. Rome ne veut plus d'espaces barbares à sa périphérie, mais Rome restera Rome »².

Si l'élargissement de l'Europe communautaire de 9 à 12 membres a pu se réaliser, c'est grâce à la chute des régimes dictatoriaux qui, voici une quinzaine d'années, sévissaient encore en Espagne, en Grèce et au Portugal ; il est tout aussi évident que les processus de démocratisation en cours au Maghreb (notamment en Algérie) et leur consolidation ne pourront que favoriser la coopération euro-maghrébine. Par ailleurs, de la même façon que l'Europe des Douze a « découvert » qu'une Communauté fondée sur la seule compétitivité économique ne saurait constituer le ressort exclusif de « l'Europe des peuples »³, l'avenir des relations entre les deux rives de la Méditerranée reste tributaire d'une interpénétration culturelle. Comme le soulignait déjà en 1965 le Général de Gaulle, « si nous voulons, autour de la Méditerranée, construire une civilisation industrielle qui ne passe pas par le modèle américain et dans laquelle l'homme sera une fin et non un moyen, alors il faut que nos cultures s'ouvrent très largement l'une à l'autre ». Cet *impératif culturel*, que devraient s'assigner prioritairement les protagonistes de la coopération euro-maghrébine, passe par la dissipation des malentendus engendrés et entretenus par la longue période de domination coloniale que la France et l'Italie ont exercé sur le Maghreb. C'est dans cette perspective qu'il convient d'aborder les deux questions de l'immigration et de l'Islam en dépassant les lieux communs et les simplifications auxquelles conduisent presque inévitablement leur « traitement » médiatique. L'une comme l'autre de ces questions méritent d'être prises en compte sous l'angle de l'enrichissement culturel et social mutuels. D'où la priorité de s'attacher aux multiples apports des cultures occidentales et arabes aux valeurs universelles, au premier rang desquels il convient de

1. Cf. GENDARME (René) : « Où va le Tiers-Monde ? », « Mondes en développement », n. 68, 1989, p. 162 et ss.

2. M. TOUMI : « Des développements "égo-centrés" au développement solidaire », *op. cit.*, p. 176.

3. Cf. J.M. DOMENACH, « Europe : le défi culturel », Paris, La Découverte, 1990.

placer la démocratie et les droits de l'homme. La longue histoire des peuples qui ont pris racine sur ses rives et la richesse de leurs civilisations devraient contribuer, en inversant la formule que Paul Valéry appliquait à la seule Europe, à ce que la Méditerranée ait enfin « la politique de sa pensée ».

COMMISSION II

**DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL
ET TECHNOLOGIQUE EN MEDITERRANEE**

Sous la direction de Abdelkader SID AHMED

Chercheur Orstom

SYNTHESE

**DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL
ET TECHNOLOGIQUE EN MEDITERRANEE**

Par Abdelkader SID AHMED

Les travaux de cette commission étaient axés sur les grands points suivants : les acteurs du développement industriel et technologique et tout d'abord l'entreprise, les politiques et les modèles de développement mises en œuvre, les enseignements pouvant être tirés de certains modèles réussis pour les pays de la rive Sud de la Méditerranée – et au-delà – sur les types de développement industriels possibles en Méditerranée Occidentale.

Trois cas typiques étaient censés illustrer les trois types particuliers d'entreprise en Méditerranée Occidentale : le cas marocain censé valoir pour tout le Maghreb en ce qui concerne du moins les contraintes structurelles pesant sur les entreprises, le cas Baléo-Sardo-Corse censé valoir pour l'entreprise insulaire et le cas Nord-Méditerranéen.

L'étude du professeur R. Amrani, met en évidence quelques caractéristiques essentielles de l'entreprise marocaine. Ainsi la structure de leur capital révèle t-elle une prédominance du capital familial. La recherche d'une autonomie totale de gestion de ses affaires amènerait ainsi l'entrepreneur marocain (y compris les plus grands selon Amrani) à rejeter ainsi les possibilités de croissance plus rapide à travers l'apport de capitaux externes : le recours même limité à l'épargne externe est rejetée ajoute-t'il dans le souci de ne pas avoir à divulguer l'information dont l'entrepreneur marocain pense avoir l'exclusivité. D'où une forte opacité de l'environnement du monde des affaires et qui n'encourage pas le développement de relations sereines entre l'entreprise marocaine et ses partenaires. Le professeur Amrani y voit à la fois la cause et la conséquence du fonctionnement peu efficient de l'entreprise marocaine.

Un deuxième handicap à l'expansion de l'entreprise marocaine tient à l'environnement et plus particulièrement au poids des lourdeurs bureaucratiques. Ainsi Amrani note t-il, qu'en dépit d'importants efforts visant à rendre plus flexible et plus rationnelle l'Administration marocaine (douanes, impôts, changes), les entreprises marocaines continuent de se plaindre des lenteurs, de l'inertie voir même de l'incompétence de l'administration. Le système de formation professionnelle est même remis en cause et au-delà la valeur des diplômes décernés. En sens inverse, précisons également que l'administration reproche à l'entreprise marocaine son peu de goût du risque, son peu de sens de l'organisation et surtout sa mentalité d'assistée. Ces caractéristiques négatives de l'entreprise marocaine expliquent la réticence du secteur bancaire à la considérer comme un véritable partenaire d'autant qu'elle génère peu de projets viables.

Pour compléter ce modèle de l'entreprise marocaine, précisons que pour R. Amrani la coopération inter-entreprise est quasiment un leurre au Maroc. La concurrence se faisant par les prix rarement par la qualité et par la diversification des produits fabriqués au point paradoxal que les entreprises étrangères possèdent une meilleure connaissance de l'état du marché que les entreprises marocaines qui y évoluent.

Enfin le fonctionnement très centralisé et la concentration du pouvoir au profit d'une seule ou de quelques personnes dans la grande majorité des PMI marocaines aboutit aussi à une rétention de l'information. Une confusion grave s'établit chez le

chef d'entreprise entre les tâches banales et les tâches stratégiques rendant ainsi ce dernier sous informé des potentialités réelles de son affaire. D'où les conséquences particulièrement négatives aussi bien pour la gestion comptable, que l'initiative, la valorisation des ressources humaines ou la maintenance. Constatant donc que la culture d'entreprise « dans les pays de la rive Sud » constitue une action de longue haleine en direction de nombreux domaines (formation, information, administration, système financier, etc.), Amrani conclut que seul l'Etat est en mesure d'entreprendre une tâche d'une telle envergure mais un Etat moins englué cependant dans des tâches de gestion des unités de production tout en étant plus présent sans l'activité économique.

Aux Baléares, en Sardaigne comme en Corse, François de Casabianca et Eric Faucon observent également la prédominance des petites entreprises contrôlées familialement ; les nombreuses difficultés qu'elles rencontrent les empêchent de franchir les limites d'un univers régional où elles sont par ailleurs efficacement concurrencées par les entreprises extérieures. De ce fait les entreprises insulaires ne peuvent asseoir leur croissance sur l'exportation alors qu'elles sont déjà au départ handicapées par l'étroitesse de leurs marchés domestiques et leur faible efficacité résultant de structures périmées. S'il existe bien à côté de grandes entreprises publiques, ces dernières sont très dépendantes de l'extérieur et leur effet sur le tissu local trop limité en raison d'une part, de la nature de leurs activités mais aussi du fait que ces industries consistent souvent en de simples délocalisations de la fonction de production d'entreprises nationales ou étrangères. François de Casabianca et E. Faucon notent en outre que les politiques de développement promues – jusqu'ici – par les Pouvoirs publics demeurent peu efficaces. Elles n'ont pas contribué à aider la petite entreprise et les résultats obtenus contestables malgré l'importance des moyens consentis. De ce fait, concluent-ils, le tissu industriel reste fragile, accueillant des activités considérées ailleurs comme en déclin accentuant de la sorte le caractère de zones périphérique des îles.

A l'inverse, dans son analyse du modèle italien, fort complexe, dans le scénario méditerranéen et international, le professeur A. Perelli observe l'existence d'une « vaste zone de PME », très dynamiques, y compris au niveau international « notamment dans les secteurs de présence italienne traditionnelle sur le marché mondial (textile, confection, chaussures, électroménagers, mobilier, agroalimentaires. Cette zone de PME est à la fois couplée sur un tissu productif regroupant les secteurs les plus dynamiques d'avant garde insérés dans la division internationale du travail (automobile, mode, design, image, microélectronique, etc.) et une « vaste région d'économie informelle », lieu de la production domestique, d'activités marginalisées, de travail au noir, etc.

Le professeur Perelli note cependant que c'est la grande industrie qui fut le pivot de la croissance réelle importante de l'économie et en premier lieu du dynamisme italien à l'extérieur. Mais le processus d'internationalisation du secteur industriel revêt encore essentiellement la forme marchande ainsi qu'en témoigne non seulement le nombre limite de multinationales italiennes mais également le taux très élevé de

concentration de l'activité de production à l'étranger. Et A. Perelli de conclure : « le défi global » rend la vie dure aux firmes italiennes pénalisées par leurs dimensions limitées, par leur manque de culture d'entreprise, et notamment précise-t'il dans le secteur des nouvelles technologies, ce caractère encore fortement « marchand » de la présence italienne sur les marchés mondiaux est reflétée également par la faible participation des secteurs innovateurs aux activités d'exportations (10,7 %) : le secteur a intensité recherche-développement la plus élevée, serait celui présentant le solde négatif export-import le plus grand.

Sur la base de ces éléments A. Perelli peut ainsi caractériser comme suit le modèle italien d'entreprise.

- Existence d'un petit nombre de groupes en mesure d'entrer dans la compétition globale au moyen d'alliances stratégiques internationales. Cette insertion se fait soit sur la base de positions mondiales déjà acquises, ou d'un dynamisme puissant au plan de l'innovation technologique non stratégique (Fiat, Olivetti). Soit sur la base d'un « mix de capacité d'organisation, de créativité toute italienne ou de différentiels salariaux (Benetton par exemple) ». Soit enfin sur la base de capacités d'intégration de « niveaux qualitatifs d'excellence à coûts de production hautement compétitifs (mode, image, textile, etc.).

- Existence d'un vaste secteur d'entreprises (généralement petites et moyennes) en mesure de s'insérer sur le marché international échangeant la technologie contre leurs positions de marché.

- Existence enfin d'un troisième secteur-celui des PME en pleine mutation aujourd'hui.

Ces approches de l'entreprise ont suscité de vives discussions. M. Ben Mansour, président de l'Association des entreprises algériennes publiques a rappelé que l'on ne fait pas d'industrie en l'absence d'idéologie. Il rappelle également en précisant qu'il vient d'un pays où l'on a voulu, et où l'on veut toujours faire une industrie, une grosse industrie, que dans la majorité du Tiers-Monde, ce sont les petites industries, industries gadgets qui se sont développées. L'expérience marocaine doit donc être resituée dans ce contexte et si elle rend compte du cas tunisien, elle diffère totalement du cas algérien. Pour M. Ben Mansour la différence essentielle entre les deux cas provient du fait qu'au Maroc on considère l'activité industrielle comme étant une activité banale, allant de soi, sans contrainte aucune, alors que la position algérienne peut être traduite par la position idéologique suivante : il faut vouloir s'industrialiser pour développer une activité industrielle. Plus concrètement selon M. Ben Mansour, l'activité industrielle a pour mission principale d'accélérer le processus d'accumulation du capital et non une intégration immédiate au marché mondial et encore moins la satisfaction des besoins immédiats de la société. Pour M. Ben Mansour c'est cette absence d'idéologie d'industrialisation qui explique l'inexistence d'une culture d'entreprise au Maroc. De façon générale pour M. Ben Mansour la grande carence des trois pays du Maghreb se situe bien au niveau de cette faiblesse voir de l'inexistence d'une culture d'entreprise.

Une différence essentielle importante entre l'entreprise maghrébine et l'entreprise insulaire Baléo-Corso-Sarde, est le fait que la première ne bénéficie pas de l'assise

industrielle des métropoles (Italie, France, Espagne). Cette assise représente un élément de sécurité déterminant favorisant l'expansion industrielle dans les trois îles. Ce point lui paraît mériter ample discussion.

M. Ben Mansour estime que dans le débat maghrébin sur la priorité à donner à la production ou à la commercialisation, c'est la production qui doit l'emporter, l'activité industrielle doit dans un pays du Tiers-Monde viser d'abord à renforcer l'accumulation, l'acquisition du savoir-faire et ce, quelque soit le prix à payer. Par ailleurs, il rappelle que si les Arabes ne s'étaient pas historiquement confinés aux simples activités marchandes, ils n'auraient pas raté la Révolution de l'imprimerie avec toutes les conséquences négatives qui en sont découlées pour la région.

Enfin M. Ben Mansour conclut que dans le cadre de ce colloque, l'important c'est ce que le Nord de la Méditerranée peut apporter au Sud. Pour lui, l'apport efficace c'est celui du « savoir-faire », qui ne doit pas être entendu au sens du transfert classique de technologie, pour lui inefficace. Dans ce contexte, la relation à l'entreprise, la relation professionnelle dans l'entreprise, la relation à l'outil de production, la relation à la qualité du travail, tous ces éléments non matériels constitue selon lui l'essentiel d'une coopération nord-sud possible.

Le professeur Perez a relevé que M. Ben Mansour n'a pas pris partie sur les formes d'organisation de l'entreprise elle-même et il note qu'à terme une industrie n'est compétitive que si elle l'est au plan du marché international. Ce qui ramène au débat sur la maturité de l'économie (critères) et la protection.

Le professeur Perelli estime que l'expérience italienne dans le domaine des entreprises publiques et notamment l'expérience d'Enrico Mattei dans celui de l'énergie est tout à fait pertinente au débat. Il remarque qu'aujourd'hui en Italie, l'entreprise publique est une véritable filière omniprésente à tous les secteurs de l'industrie et pas seulement à celui des matières de base.

Important pour lui, est également, le thème de la famille en tant qu'entreprise, notamment en Europe du Sud. Il ne s'agit pas de l'entreprise familiale en tant que telle, mais de l'évolution même du rôle de la famille qui devient de plus en plus une véritable entreprise avec participation directe au processus de valorisation aux activités de production, de commercialisation des produits, etc., et liées aux grandes entreprises publiques et privées du secteur dominant. Ce thème est à l'ordre du jour en Italie aujourd'hui où ce modèle d'intégration de la famille en tant qu'entreprise dans le cadre de l'évolution globale du système de production, longtemps limité au Sud s'est généralisé à tout le pays. Le plus extraordinaire est que ce secteur présente une capacité d'innovation technologique des plus remarquables.

Revenant enfin sur l'orientation marchande du secteur productif, A. Perelli remarque que l'orientation marchande a été la clef du succès de l'insertion de l'industrie italienne dans le marché mondiale. On ne peut donc *a priori* disqualifier ce modèle en tant que mécanisme d'insertion efficace dans le DIT.

M. Casimir note qu'on sous-estime la valeur ajoutée des produits fabriqués dans les différents pays. De fait, l'on assiste à un transfert inverse aujourd'hui des unités industrielles du Nord vers le Sud de la Méditerranée, à valeur ajoutée relativement

faible, ce que permet le faible coût de la main-d'œuvre et le savoir-faire relativement limité nécessaire. Ce processus qui consiste à apposer la simple griffe commerciale est plus marchand que proprement industriel. Une réflexion sur le cas marseillais caractérisé par une crise de désindustrialisation s'impose à cet égard. Pour M. Casimir appuyé par M. Borios, ce qui compte ce sont les agents de maîtrise, les contre-maîtres, les bons dessinateurs, etc., tous éléments rares dans les pays en développement. M. Borios précise même que les Libyens sont à la recherche pour leur industrie pétrochimique de cadres et non d'ingénieurs – ils en auraient même de trop – et de techniciens. Leurs démarches dans la région marseillaise, en ce sens, sont restées infructueuses en raison de l'excès de nationalisme qui les caractérise et qui les amèneraient à renvoyer les formateurs une fois leurs tâches terminées.

Le professeur Perez entend de son côté apporter un témoignage à partir du secteur agroalimentaire en Méditerranée. Les chercheurs ont été frappés par le contraste entre le faible développement de cette branche en Méditerranée et la forte production alimentaire et ses marchés. Allant plus loin, ces derniers se sont aperçus que par rapport au modèle de l'Europe du Nord, l'entreprise méditerranéenne souffrait d'un certain nombre d'handicaps. Parmi ces derniers, il cite, le faible esprit d'entreprise régnant sous cette zone avec quelques exceptions, le commerce et les services restent souvent privilégiés. M. Perez note également que la société anonyme de droit commercial classique où on lève des capitaux en faisant appel à l'épargne publique n'est pas une structure originaire de la Méditerranée. Autrement dit, l'absence d'esprit d'entreprise et le sens des sociétés par action n'a pas historiquement permis à la Méditerranée de disposer des instruments classiques de l'industrialisation européenne. Ceci explique pourquoi coexistent tout à la fois dans le secteur agroalimentaire mais également dans l'industrie touristique, l'entreprise publique qui supplée aux carences d'initiatives privées, une économie souterraine démesurée et une présence importante de firmes multinationales.

Mme Selmo-Oncuoglu, professeur à l'Université d'Adana (Turquie) souligne qu'en Turquie comme ailleurs en Méditerranée, on peut parler dans le domaine de l'industrie de folie des grandeurs dont la conséquence de pair avec le clientélisme politique déterminant dans l'implantation géographique des unités est la faiblesse des taux d'utilisation des capacités de production.

Evoquant de son côté, le modèle économique des entreprises Catalanes, Marie Angels-Roque note que si la Catalogne constitue une des régions européennes de prédilection de l'investissement étranger, ce n'est pas parce que le coût de la main-d'œuvre y est moins chère qu'ailleurs – en Espagne c'est le contraire – mais parce qu'au terme de cent cinquante ans de tradition industrielle, il existe dans cette région un réseau de petites et moyennes entreprises et un savoir-faire des plus importants. Mais précise Mme Marie Angels-Roque, si l'industrie catalane est comme l'italienne une industrie de type familiale, elle ne sait pas cependant encore faire la « saut de l'internalisation » comme l'ont fait les entreprises de la péninsule italienne. Ceci peut s'expliquer par la dictature franquiste et le protectionnisme des

dernières décennies. Cette internationalisation nécessaire des entreprises catalanes pourraient comporter des joint-ventures avec certaines régions maghrébines.

M. Paul Ramadier des Communautés Européennes, avoue sa gêne devant le démarrage du débat, gêne devant la sensation de se trouver devant une « question insoluble ». Est-ce que l'on va faire l'Espace Méditerranéen dans un seul pays ? Autrement dit, peut-on sortir d'expériences qui ont eu leur mérite historique mais qui ont aussi montré leurs limites ? Il lui paraît, en effet, difficile d'imaginer un espace méditerranéen sur tout le pourtour méditerranéen. Les remarques de Mme Marie Angels-Roque lui paraissent à cet égard pertinentes d'autant précise-t'il que la Catalogne est devenue après la Grande-Bretagne, le seconde zone d'investissements japonais en Europe. Ceci non pas pour mettre un place un schéma d'industrialisation de la Catalogne mais pour pénétrer l'Europe. Demain affirme-t'il la configuration s'imposant à tous sera celle du marché. A Bruxelles déjà, le problème quotidien est bien cette domination croissante du marché aux détenteurs du capital public ou privé.

Pour M. Ramadier, la façon dont se met en place à la fois sur le plan des investissements et sur celui du transfert des techniques – et non pas des technologies – une nouvelle répartition internationale du travail dans les pays d'Europe Orientale mérite d'être méditée en Méditerranée, car se pose actuellement les mêmes questions que toutes celles déjà évoquées plus haut dans le débat. L'ouverture, en effet, de la Hongrie à Toyota dans le domaine des autobus et des camions autrefois expédiés dans les autres pays socialistes pose pour la première fois celui du marché. Aussi M. Ramadier ne comprend t'il pas l'affirmation de M. Ben Mansour selon qui, le marché peut-être laissé de côté. A un certain stade le marché s'impose conclut-il.

Intervenant pour conclure, le professeur Perez résume ainsi les apports du débat. Le modèle d'industrialisation repose selon le cas sur des initiatives privées ou publiques. Dans tous les cas, l'entreprise comme mode de fonctionnement, comme cellule de base doit bénéficier d'un minimum de viabilité. Si elle doit être protégée tôt au tard le problème de la viabilité se pose. La sanction du marché international est la règle absolue, mais d'autres formes de compétitivité existent.

Il importe au-delà selon M. Perez – de réfléchir plus en avant sur le rôle central que joue l'entreprise comme unité de base d'un tissu économique. Les éléments présentés autour de l'entreprise permettent maintenant d'aborder l'analyse de trois filières caractéristiques de la Méditerranée.

– L'analyse des filières agroalimentaires méditerranéennes est le fait du rapport du professeur Perez. Ce dernier caractérise comme suit ces filières ; exceptionnelle diversité et insuffisante compétitivité au plan global.

Ainsi les produits agricoles et alimentaires méditerranéennes à l'image des paysages et des sociétés sont d'une variété que peu d'autres régions du monde peuvent revendiquer : céréales, légumineuses, fruits de toute nature, viandes et produits laitiers. Cette variété s'explique par divers facteurs et notamment par les caractéristiques socioculturelles des sociétés. Si l'on peut y observer l'existence d'îlots de compétitivité (producteurs d'agrumes, de riz ou de coton), l'ensemble méditerranéen se

caractérise quand même par une insuffisante compétitivité dans le domaine agroalimentaire. C'est le cas par exemple des produits où elle est en compétition dans les grandes régions agricoles nord-européenne, nord-américaine ou Argentine : céréales productions carnée de type bovin. Pour ce qui est des produits spécifiquement méditerranéen : vin et huile d'olive, l'handicap de compétitivité est d'un autre ordre et tient soit à la qualité (vin) soit à la concurrence de produits substituables (huile). La seconde caractéristique est l'insuffisant développement des industries agroalimentaires, l'activité agricole, pourtant élément clé des sociétés méditerranéennes n'a pas assuré d'activité industrielle importante et compétitive. Les IAA méditerranéennes – sauf exceptions – restent pour la plupart des filières concernées, moins développées et par là moins compétitives que les IAA Nord Européennes comme on peut le constater aux différences de taille tant des unités de production que des firmes et groupes. D'où d'importants écarts en termes de coûts de production et par là de compétitivité. Correspondant à une tradition ancienne, souvent dominé par l'esprit pré-industriel, dans la mesure où elles produisaient pour le marché local, l'appareil industriel méditerranéen est peu adapté pour répondre aux besoins alimentaires croissants d'une population de plus en plus urbanisée et à laquelle s'ajoutent périodiquement les flux temporaires liés au tourisme. Enfin, le caractère pré-industriel des filières méditerranéennes, observe Perez, est illustré par l'existence d'un appareil de distribution trop traditionnel. Lieu d'échange par excellence, la Méditerranée n'est pas pour autant devenue une place d'élection de la distribution moderne. Celle-ci s'étant développée à partir du modèle de consommation de masse corollaire de celui des productions de masse.

Quels sont au-delà de ce diagnostic les opportunités et les handicaps au développement de ces filières ? Pour le professeur Perez, il existe pour ce qui concerne les opportunités, des marchés potentiels considérables : démographie importante, fort potentiel de la demeure de produits carnés, laitiers et de produits frais, demande du secteur touristique. Mais ajoute M. Perez, si l'existence de marchés potentiels considérables est une condition positive, elle ne suffit pas en soi à assurer le développement des filières agroalimentaires méditerranéennes, elle peut même se révéler au contraire une source de destabilisation des systèmes de production nationaux en effet.

– L'évolution des profils de consommation dans les pays de la zone nord-méditerranéenne peut tendre à imposer un modèle de consommation nord-européen au détriment des productions méditerranéennes traditionnelles.

– Le rôle croissant des importations dans la zone sud peut comporter le même effet et en l'absence d'une politique de prix appropriés, la « dualisation » des filières agroalimentaires peut conduire à une destabilisation des filières internes fragilisées.

– La demande liée au tourisme, en raison de son caractère massif, mais temporaire, nécessite une réponse appropriée à laquelle sont souvent mal préparés les producteurs locaux.

– Enfin les fortes fluctuations saisonnières de certains marchés : produits frais notamment, jouent au détriment des producteurs nationaux : peu organisés par rapport aux exigences et aux pouvoirs de la grande distribution.

Le professeur Perez remarque que ces différents handicaps reflètent bien plus l'état de l'organisation générale des filières agroalimentaires méditerranéenne par rapport aux conditions actuelles du fonctionnement des marchés nationaux et internationaux des biens de consommation que de mauvaises conditions en termes de « facteurs naturels ». Pessimiste, le professeur Perez estime que parmi les scénarios possibles, le plus vraisemblable est celui où, malgré la forte demande potentielle à satisfaire, les filières agroalimentaires méditerranéennes ne seraient pas en mesure de s'imposer sur les marchés internationaux voir même à sauvegarder leurs propres marchés internes. D'autant que l'hétérogénéité politique et économique des pays de la zone et les effets structurels de plus en plus marqués de la Communauté Economique Européenne ne permettent pas de parler de l'ensemble de la zone méditerranéenne comme d'une entité unique et homogène. Il importe en effet de distinguer par le moins, en termes de stratégie des acteurs, les pays communautaires des pays tiers. Pour le professeur Perez, le développement des IAA Méditerranéennes dépendra de la volonté des initiatives des acteurs eux-mêmes, ils convient, selon lui, que l'esprit d'entreprise qui existe aussi dans la zone méditerranéenne s'exprime plus largement dans le domaine agroalimentaire, compte tenu des opportunités réelles que ce secteur recèle malgré ses handicaps.

Le tourisme national et international constitue également un secteur important de la Méditerranée. Parmi les quatre premiers pays touristiques du marché – notent J. Vellas et J.-M. Crouzatier – se situent trois pays méditerranéens : France, Italie et Espagne derrière les Etats-Unis, numéro un mondial.

Malgré ce succès apparent du tourisme, les professeurs Vellas et Crouzatier s'interrogent sur l'existence réelle d'une filière tourisme (FT) qui serait un facteur d'entraînement de l'ensemble méditerranéen. Toute analyse de la FT en Méditerranée doit cependant s'appuyer sur le constat des structures et offre et de demande existantes ainsi que sur l'étude prospective de l'évolution prévisible du tourisme dans les pays de la zone. Or les données disponibles font aujourd'hui apparaître une crise globale du tourisme international : crise en Europe où le taux de croissance durant la dernière décennie n'a été que de 3,8 % pour les arrivées de touristes. Crise également en Afrique du Nord : 2,4 % de progression en dix ans contre 4,5 % pour le Continent. Cette crise n'est pas seulement due à la crise économique, mais résulte aussi de la saturation de certaines zones touristiques, des mesures restrictives adoptées par différents gouvernements, des situations de guerres civiles voir de la fragmentation des vacances, qui implique une adaptation de l'offre avec la création de nouveaux produits : sport, santé, culture, hébergement.

La caractéristique essentielle de la FT en Méditerranée est selon les auteurs, l'inégalité de la demande touristique, essentiellement tournée vers le Nord et non vers le Sud et au sein même des pays du Sud orientée vers certains pays du Maghreb au détriment des autres. Inégalité aussi de l'offre touristique des pays de la Méditerranée, tant les ressources naturelles et les capacités d'hébergement et de transport sont disproportionnées.

Autre élément : la forte vulnérabilité de la zone en raison du caractère saisonnier d'un tourisme axé sur les vacances balnéaires et dont l'essor s'est fondé sur des prix attractifs pour des prestations médiocres. L'insuffisance de véritables produits touristiques et la forte concurrence entre les pays de la zone, ont conduit à un développement anarchique de structures d'hébergement à très forte densité et génératrices de nuisances très graves (bruits, pollutions, difficultés de circulation). Les professeurs Crouzatier et Vellas notent également la forte dépendance de cette économie touristique envers les prestations de bas de gamme et qui fait que les pays de la Méditerranée n'ont pas pu développer les effets d'entraînement économique du tourisme suffisant dans les zones réceptrices. De fait, le tourisme international est resté largement dépendant des importations pour les biens d'équipement (notamment au Sud de la Méditerranée) et il n'a pas offert de débouchés suffisants pour la filière agro-industrie dans les pays de la zone nord. Face à cette situation, le tourisme international dans la zone, de par sa saisonnalité, provoque des effets de dépendance économique des régions réceptrices par rapport aux régions émettrices tant du point de vue national qu'international. Aussi, les perspectives offertes dans ce domaine aux pays de la zone peuvent être négatives ; tout dépendra. Selon les auteurs des politiques qui seront mises en œuvre et de l'adaptation des entreprises touristiques aux besoins de la demande touristique internationale. Plus concrètement, les auteurs proposent une action visant à la recherche d'une meilleure qualité et d'une meilleure productivité, d'une plus grande diversification des produits touristiques et à la multiplication des effets d'entraînement.

Les hydrocarbures constitue enfin un axe économique majeur de la rive sud de la zone. C'est à l'étude de cette filière qu'est consacré le rapport du professeur A. Sid Ahmed, chercheur à l'ORSTOM. Le rapport passe en revue les éléments constitutifs d'économie de l'industrialisation fondée sur la valorisation des ressources naturelles (IBR) et tente d'en tirer les enseignements pour le futur des économies maghrébines concernées. La filière IBR est-elle en mesure de déboucher dans le cas présent sur un réel développement auto-soutenu des pays concernés ?

De cette étude, il résulte que tous les problèmes identifiés dans l'analyse de l'économie d'IBR se retrouvent dans le cas maghrébin de la transformation des hydrocarbures. Le volume considérable des capitaux impliqués, la nature des technologies mises en œuvre, le caractère fortement intégré traditionnellement des sociétés du secteur énergétique, les caractéristiques spécifiques de l'industrie chimique, industrie des industries dont la relation étroite avec la recherche-développement est patente, tous ces éléments concourent à rendre « sa greffe » dans les pays du sud problématique. A cela s'ajoute l'effet inhibiteur dit du « Dutch disease » dont la conséquence est de neutraliser, voir d'inverser les effets de liaison imposant un « squeeze du secteur productif » et la « désindustrialisation » de l'économie désormais biaisée en faveur des services non productifs. Des fuites vers l'extérieur se multiplient stimulant l'importation et décourageant la production nationale, ce qui met en lumière le rôle crucial du niveau du taux de change. Plus encore que l'Algérie, la Libye est interpellée par ce type de situation. L'endettement externe excessif constitue un autre

exemple de « fuite », contrepartie d'emprunts colossaux réalisés pour édifier les complexes de valorisation des ressources dont le service constitue une ponction insupportable sur l'épargne locale. L'IBR est également responsable de la part démesurée du revenu affecté à la reproduction croissante du secteur externe au détriment du secteur productif local. De pair avec le même complexe de la fonction de production du secteur externe, ce phénomène ne peut que limiter l'impact du secteur des hydrocarbures sur le reste de l'économie et notamment sa capacité à induire les transformations structurelles nécessaires à l'après pétrole. A l'inverse, l'effet de liaison sur la consommation finale peut être considérable en raison du bien-être rendu possible par la rente pétrolière avec comme conséquence : la réduction à terme de l'excédent commercial et l'aggravation de la vulnérabilité externe de l'économie en raison du poids rapidement insupportable des importations incompressibles : situation de l'Algérie aujourd'hui. L'importance des moyens accordés au secteur externe décourage l'intégration industrielle locale et notamment l'expansion des industries de biens capitaux ainsi que la promotion d'un environnement scientifique et technologique approprié. L'expérience des IBR pétrolières montre enfin que les effets de liaison légitimement attendus sur la base d'expériences historiques et d'études comparatives industrielles peuvent être totalement neutralisés par les fuites résultant des inputs importés ou des exportations croissantes de biens intermédiaires. Ainsi, les exportations d'urée, d'ammoniaque, d'acide phosphorique, d'éthylène ou de méthanol sont dans les conditions actuelles du Sud Méditerranée des fuites puisque les effets de liaison attendus de ces produits sont exportés avec les produits eux-mêmes. La conversion de ces fuites en effets de croissance induits dépend de facteurs liés aux stratégies des Grands de la chimie, mais aussi de la nature des politiques mises en œuvre dans les économies considérées et notamment de leur capacité à créer les conditions d'une « internationalisation » des effets de croissance du secteur externe. Ces conditions ne sont que partiellement remplies au Maghreb aujourd'hui où la capture des effets de liaison efficaces se heurte encore aux conditions politiques à l'origine même de l'hyper-trophie du secteur des hydrocarbures et notamment au discours historique sur l'apport majeur que représente l'exportation des ressources transformées au développement.

Les acteurs – ici l'entreprise, les filières passés en revue, Quid à des modèles d'industrialisation de la Méditerranée et notamment des enseignements à en tirer ?

M. J.-F. Daguzan analysant le modèle d'industrialisation de l'Espagne démocratique se demande si ce modèle est transposable au Maghreb, sachant qu'aucune expérience de modernisation économique ne peut réellement aboutir si elle ne s'accompagne pas de la modernisation et de la démocratisation du système politique. Or dans le cas du Maghreb, l'ouverture démocratique reste trop fragile pour que les politiques économiques en cours connaissent le succès de l'Espagne.

Dans son analyse du modèle italien : leçons et perspectives, le professeur A. Perelli tout en insistant sur l'unicité et donc l'originalité du modèle de croissance socio-économique admet cependant que les tendances analysées pour le cas italien puissent

trouver vérification dans d'autres milieux y compris dans certains, géographiquement proches.

Une de ces tendances concernerait un éventuel processus de « méridionalisation » de l'Europe du Sud qui rapprocherait les deux rives et dont la conséquence serait la formation d'une nouvelle société méridionale dans son ensemble.

Cette tendance pourrait résulter de trois processus convergents :

- a) l'installation des populations maghrébines et arabo-méditerranéennes en général, dans le Sud de l'Europe ;
- b) l'accentuation du rôle de la famille, surtout dans ses fonctions les plus « arriérées » et traditionnelles ;
- c) une spécialisation généralisée de la production de la zone dans son ensemble consécutive à sa « modernisation » *via* l'expansion des services et plus généralement du secteur tertiaire, la formation de pôles et de liaisons industrielles importants étant exclue. Dans cette hypothèse, la production manufacturière se développerait selon un modèle traditionnel « méditerranéen » caractérisé par la juxtaposition d'activités à petite échelle de type diffus.

Cette hypothèse de travail paraît au professeur Perelli corroborée par certains processus très différents entre eux mais qui convergent d'un point de vue stratégique.

Le premier consiste dans l'effort de pénétration des réseaux européens de télévision sur la rive Sud de la Méditerranée, qui marque pour l'Italie, une tendance à l'exportation de « soap programs » produits en Espagne ou au Brésil. L'image proposée réaffirme les valeurs sociales de la famille traditionnelle.

Le second processus serait à rechercher dans l'émergence culturelle mais aussi politique, de nouvelles et fortes poussées néo-localistes qui en s'appuyant sur la vague de critiques des modèles nationaux de développement relancerait non seulement les anciennes cultures locales : Catalogne, Pays Basque, Provence, Corse, Sardaigne, mais aussi de nouveaux localismes où la référence à des identités culturelles spécifiques, masque souvent des objectifs de néo-protectionnisme régional.

Cet aspect complexe et peu encore exploré doit être selon le professeur Perelli présent à l'esprit lorsque l'on propose des programmes de coopération méditerranéens, alors que le nouvel internationalisme des régions de frontière pourrait cacher d'une part, une hypothèse de nouvelle hégémonie – constitution de l'Arc Latin entre régions riches du Sud de l'Europe par exemple – ceci comporterait l'exclusion du reste de la Méditerranée. Pourraient être également concernés des processus de coopération économiques autocentrés favorisant une fois de plus l'apparition de nouveaux déséquilibres et de nouvelles périphéries.

Toujours dans ce domaine de la prospective méditerranéenne, Jacques de Bandt, dans son rapport : « Quels développement industriels en Méditerranée Occidentale ? » envisage de son côté des scénarios complémentaires.

Un premier scénario est celui où les pays de la Méditerranée, faute de ressources

et de capacités suffisantes et compte tenu des conditions d'insertion dans l'économie internationale et en l'absence de volonté de développement autonome, se contentent de gérer leurs relations extérieures, payent leurs dettes et les importations incompressibles. Le scénario est alors celui d'échanges à valeur de plus en plus inégale sur fond de salaires dévalués. Ce scénario que J. de Bandt qualifie de « repoussoir » n'est pas un scénario de développement, c'est un scénario probable si les politiques se limitent à la simple libéralisation des échanges et donc l'ouverture de la zone à la concurrence internationale.

Un scénario alternatif est celui où les pays membres définissent des stratégies de développement « extrêmement volontaristes », mobilisant à cette fin, toutes les capacités et ressources disponibles. Ceci nécessitera une combinaison judicieuse des dynamismes des entreprises, une mobilisation plus systématique des solidarités, des coopérations et cohérences. Cette alchimie « délicate », n'est possible, selon J. de Bandt, que dans le cadre d'objectifs stratégiques forts et de la mobilisation intense de la collectivité, c'est-à-dire de toutes les forces sociopolitiques, mais aussi d'importantes ressources extérieures à des conditions et suivant des formes appropriées. Ce recours, sous des formes appropriées aux apports financiers extérieurs est normal dès lors que l'on alimente bien les processus d'apprentissage et les dynamiques susceptibles d'engendrer les capacités de production et de revenus permettant à terme, de dégager les capacités de remboursement équivalentes.

Pour que ces apports extérieurs s'insèrent bien dans les dynamiques locales, ces coopérations extérieures devront s'inscrire dans des perspectives à suffisamment long terme, dans le cadre de programmes et processus spécifiques de création et de valorisation des ressources et capacités humaines, socio-organisationnelles, technologiques, financières nécessaires.

Jacques de Bandt rejette dans ces conditions, tout plan de type Plan Marshall, qui suppose que l'essentiel des ressources et des capacités requises – et par conséquent des élasticités de l'offre positives existent – pour pouvoir susciter *via* l'apport de ressources, productions, emplois et revenus nécessaires. De Bandt en conclut que c'est de schémas de coopération, c'est-à-dire de développement en commun des dynamiques productives dont il doit s'agir. Ce qui signifie s'arrêter aux conditions et modalités de telles coopérations.

Evoquant les contributions de J. de Bandt, de Hassan Sebbar, de A. Sid Ahmed et de Crouzalier-Vellas, Bruno Lanvin de la CNUCED voit deux idées principales se dégager inspirant une conclusion plus vaste sur les secteurs concernés. Cette dernière à trait à la modification des relations économiques internationales dont la force essentielle lui paraît être le phénomène dit de *Globalisation* par opposition à internationalisation.

Le phénomène de globalisation d'économie mondiale, phénomène largement lié aux stratégies d'entreprises plus qu'aux stratégies d'Etat, est selon Lanvin, exacerbé par la tertiarisation de l'économie. Bref, la recherche d'avantages comparatifs à partir du tourisme ou celle d'une moindre dépendance envers les hydrocarbures, exacerbent à terme les effets de la globalisation de l'économie mondiale sur l'éco-

nomie concernée. Trois formules peuvent ainsi selon Lanvin constituer, dans la foulée de la conclusion, permettre d'amorcer la discussion. Ces formules ont souvent rejailli dans la littérature économique et paraéconomique des derniers mois.

Première formule : celle dite de *Fin de l'histoire...* Selon Lanvin, on redécouvre qu'il n'est pas nécessaire qu'un pays soit compétitif dans un secteur industriel pour que l'une de ses régions soit-elle compétitive, ou encore que dans un secteur dit en perte de vitesse, une entreprise émerge comme étant mondialement compétitive. Ainsi, sommes-nous en présence d'une segmentation, voir d'une désarticulation des compétitivités redonnant sa valeur à la notion de géographie, de site, de proximité, de combinatoires des talents. La Méditerranée est pour Lanvin, l'un des endroits où cette combinatoire des talents peut s'appuyer sur des proximités géographiques culturelles, historiques, qui ont existé de façon séculaire.

Deuxième formule « bateau » des années récentes, les avantages comparatifs se construisent. Ainsi avec des politiques économiques appropriées, tout pays peut en théorie devenir compétitif dans n'importe quel secteur et notamment dans les activités tertiaires. Or le tourisme montre que les avantages comparatifs se détruisent. Si un pays à vocation touristique ne se préoccupe pas de préserver son avance en termes de diversification du produit, de préserver son environnement, ses facultés d'accueil, ses infrastructures, il perdra rapidement ces avantages.

Troisième formule : l'amalgame entre globalisation et intégration : la globalisation ne veut pas dire intégration de l'économie mondiale. Globalisation et fragmentation peuvent aller de pair ; faute de techniques et de politiques appropriées. Lanvin illustre ce point à partir de la tertiarisation du secteur touristique ; l'accès aux réseaux internationaux de télécommunication, privilégie certaines compagnies aériennes plutôt que d'autres, distorsionne donc la compétition dans le domaine du tourisme international et provoque même une « oligopolarisation » de l'ensemble des activités liées au tourisme et pas seulement du secteur touristique pur et dur. (L'accès à ces réseaux permet enfin de réserver par la même occasion, les chambres d'hôtel, de souscrire des polices d'assurance, etc.) Il importe donc selon Lanvin de penser l'ensemble méditerranéen dans un esprit pratique et selon une vision décomplexifiée, en abandonnant toute approche holistique (tentative de chercher une réponse aux problèmes économiques complexes dans des domaines non économiques). Sériant de la sorte les problèmes, il apparaît que l'articulation sectorielle et notamment une meilleure articulation du secteur industriel sur le reste de l'économie demeure primordiale dans les économies du Sud de la Méditerranée. Bref, un développement valable du secteur tertiaire suppose selon Lanvin, une bonne base industrielle diversifiée.

Revenant de son côté sur la vulnérabilité de la filière touristique, le professeur Vellas souligne le rôle joué par la forte volatilité de la demande touristique, alors que l'investissement de base est des plus lourds. Le problème est donc comment lutter contre cette vulnérabilité ? S'il n'y a pas de miracle, la réponse réside quand même dans la promotion de l'ensemble de la filière. Filière à la fois en amont – notamment la maîtrise du transport que ne possède pas les pays du Sud de la Médi-

terrannée mais aussi télématique et systèmes de réservation – et filière aval, c'est-à-dire, toutes les retombées économiques du tourisme à la fois sur l'industrie, sur l'artisanat et bien entendu, l'agriculture et l'agroalimentaire. L'autre moyen c'est la revalorisation de l'environnement. M. Sasson de l'UNESCO s'interroge sur les raisons qui font que la Thaïlande accueille bien plus de touristes que le Maroc alors que la distance la séparant de Paris est bien plus grande. Concernant l'environnement, M. Sasson estime que le Sud Méditerranéen y aura peu d'avantages comparatifs si les perspectives pessimistes du Plan Bleu présentées en plénière se concrétisent.

Répondant à la question de M. Sasson, le professeur Vellas précise que la différence entre le Maroc et le Sud-Est Asiatique se résume en deux mots : qualité et commercialisation. Alors par exemple, qu'il n'y a pas d'enseigne touristique au Maghreb (structures hôtelières notamment), les pays du Sud-Est Asiatique ont su créer des chaînes hôtelières haut de gamme (chaînes mandarins, chaînes orientales) rivalisant avec des chaînes du type Hilton.

Ces conclusions dans le domaine touristique rejoignent d'une certaine façon, celles d'Albert Sasson dans son rapport sur *Agriculture et biotechnologies dans l'espace méditerranéen : réalités et promesses*. A. Sasson insiste notamment sur la nécessaire synergie entre les industries agroalimentaires et le commerce des produits. Ceci implique que l'on se fonde sur l'image traditionnelle bonne des produits (naturels, authentiques, ensoleillés, sains, etc.) et que soit établie une complémentarité avec l'agriculture intensive (agneaux de lait, fromage de chèvre et de brebis, huile d'olive, fruits frais, fleurs, etc.), ainsi que des chaînes de producteurs au consommateur. Des synergies devraient être recherchées entre pratiques anciennes et nouvelles technologies (biotechnologies).

Albert Sasson, appelle également à la définition de stratégies de filières, comportant des objectifs clairs et les moyens d'y parvenir.

Reprenant ce thème de la qualité, le professeur Perez a insisté sur ce critère de qualité dans la distribution moderne et tout particulièrement avec les spécifications très précises des centrales d'achat. Concernant les rapports entre tourisme et filière agroalimentaire, le professeur Perez souligne qu'au-delà des aspects mêmes culturels concernant les éléments de déculturation et de destructuration liés au développement anarchique du tourisme, un problème d'allocation de ressources alternatives se pose : eau en Tunisie par exemple, mais capital également en raison des gains plus rapides dans le secteur touristique.

Là encore, Perez estime comme Vellas pour le tourisme qu'il faut dans l'agroalimentaire penser en termes de filières depuis l'amont jusqu'à l'aval. De son côté François de Casabianca revient sur la nécessité de ne pas imiter les schémas et les modèles conçus au Nord. Il faut selon lui, jouer sur la diversité des produits, sur leur faible quantité et leur qualité. Un cas intéressant lui paraît être le succès de la pomme de terre aux Baléares, aujourd'hui exportée. Les Baléares ont pu promouvoir selon lui une agriculture dynamique à la différence de la Corse.

Albert Sasson estime cruciale, dans la conquête des marchés, les négociations politiques et commerciales, le savoir-faire dans ce domaine lui paraissant secondaire « on apprend vite s'il y a possibilité. »

Argument contesté par Jacques Perget ancien directeur général de la recherche pour qui le savoir-faire reste une variable stratégique comme le montre l'exemple des œilletons niçois surclassés aujourd'hui par les œilletons néerlandais. Donc conclut J. Perget : « A chacun d'essayer d'acquérir le savoir-faire indispensable pour acquérir l'avance indispensable, la recherche retrouve là ses droits. »

Jacques de Bandt refuse l'idée d'une transposition possible au Maghreb des modèles italiens et espagnol. Pour lui, le cœur du débat n'est pas de savoir si l'on dispose d'une recette ou d'un ensemble de recettes transposables ailleurs. Il rappelle au passage des grandes différences de circonstances historiques et économiques entre ces pays. Pour lui, il est erroné d'affirmer que le Maghreb se trouverait aujourd'hui dans la situation de l'Espagne en 1973 et qu'il faut de ce fait appliquer le même type de démocratisation. En fait, il n'y a rien de commun entre le Maghreb et l'Espagne. Le problème doit donc être pris différemment. Puisqu'il existe un espace méditerranéen, recherchons les modalités de gestion, de relations à l'intérieur de cet espace. Peut-on profiter de complémentarités ? D'un certain nombre d'atouts de part et d'autre ? Peut-on trouver, compte tenu de processus en cours, de stratégies en cours, des modalités de coopération, d'organisation de complémentarités et de coopération ? Chaque pays ayant à résoudre ses propres problèmes. C'est à chaque pays, d'abord en fonction de sa culture, de ses objectifs, etc., à se définir des stratégies. Une fois ceci fait, et tenant compte précisément de l'espace régional où l'on veut s'insérer, l'enjeu fondamental est alors de discuter des modalités de coopération, de voir ce qui peut être fait ensemble. Le problème de fond lui paraît alors non pas de transférer des « savoir-faire », mais de développer des savoir-faire tout en profitant des compétences, des ressources que les ensembles autres peuvent mettre dans cette élaboration de savoir-faire. Il ne s'agit donc pas de transférer du savoir-faire au Maghreb mais au contraire de le développer tout en identifiant les éléments extérieurs pouvant être intégrés dans le processus de développement des ressources humaines, technologiques et scientifiques.

La clé du débat est donc bien pour J. de Bandt, de savoir comment établir ces modalités de coopération. Ce qui implique de savoir ce que sont les relations état-entreprise stimulant ou décourageant cette coopération. Quelles sont également les interventions des collectivités locales, des régions ou de l'état et autres institutions actives dans ce type de coopération susceptibles de stimuler ou décourager ces processus. Ceci suppose selon de Bandt, que l'on tente de définir des niveaux opérationnels de coopération, en fait celui du terrain.

M. Borios du Crédit Mutuel déplore que le problème de la coopération de la mutualité n'a guère été abordé. M. Lanvin, estime que ce thème s'insère tout à fait naturellement dans les travaux de cette commission ne serait-ce qu'en raison de l'inadéquation entre besoins d'investissements et capacités d'épargne locale au Sud de la Méditerranée. Il y a notamment au Maghreb, besoin urgent de structures ban-

caires alternatives. Pour Bruno Lanvin, les mécanismes de mutualité, les mécanismes liés au schéma d'assurance-vie par exemple, peuvent drainer une grande partie de cette épargne et la canaliser vers l'investissement.

François de Casabianca estime cruciale, la question posée par J. de Bandt des niveaux pertinents de coopération et ses modalités. Ce point l'interpelle compte tenu de son expérience de la Corse. Pour lui, il n'est pas évident de faire coopérer des entreprises (premier niveau pertinent venant à l'esprit), très différentes dans leur dimension leur logique voir leur dynamique, séparées de plus par des bords de mer. Il lui paraît urgent que soit trouvée l'articulation nécessaire et le niveau d'initiative pouvant stimuler une telle dynamique. La « progressivité » qu'il relève dans le cas italien lui paraît mériter réflexion. En effet, l'une des caractéristiques du modèle italien, c'est celle d'avoir laissé un certain champ de développement à des entreprises de petite taille, et leur avoir permis de s'épanouir, progressivement, au lieu de transplanter des structures d'une dimension non harmonieuse avec le contexte local. Reste à définir alors les niveaux d'initiatives et de ce qui accompagnera les entreprises. En effet, selon François de Casabianca, les entreprises seules ne trouveront pas le chemin de cette coopération.

Le professeur R. Ouahès revient à la coopération entre les deux rives pour lui, il ne s'agit pas simplement de proposer et d'exposer des expériences, il faut voir sur cette base, comment favoriser l'émergence d'une solidarité des deux rives, solidarité déjà imposée par les éléments naturels (météorologiques, l'air pur, l'eau, la sécheresse, etc.). Les domaines de coopération lui paraissent nombreux : énergie, ressources halieutiques, etc. Il rappelle que la Méditerranée est un pays d'énergie solaire et que l'on doit dans ce domaine dépasser vite le folklore.

COMMISSION II
CONTRIBUTIONS ECRITES FIGURANT DANS CE RECUEIL

R. AMRANI

Professeur en Sciences Economiques

Université de RABAT

Résidence Ibn Khaldoun Imm. 2 Appt 1

AGDAL RABAT – MAROC

« *Le développement de l'entreprise industrielle : contraintes et perspectives dans les pays de la rive Sud : le cas du Maroc* »

J.-F. DAGUZAN

Membre du Groupe Méditerranée

Fondation pour les Etudes de Défense Nationale

51, Bld de Latour-Maubourg

75007 PARIS

« *Le modèle d'industrialisation de l'Espagne démocratique est-il adaptable au Maghreb ?* »

J. DE BANDT

Directeur de Recherche du CNRS

Responsable Grand Programme UNESCO

Place de Fontenoy-

75007 PARIS

« *Quels développements industriels en Méditerranée Occidentale ?* »

R. OUAHES

Professeur à l'Université d'Alger

12, boulevard Hamirouche

16120 BORDJ EL KIFFAN – ALGERIE

« *Industrialisation et Recherche scientifique dans les pays de l'UMA – perspectives* »

A. PERELLI – Professeur

Dipartimento Science Del Territorio di Milano

Via Bonardi, 3

20133 MILANO – ITALIE

« *Le modèle Italien – Leçons – Perspectives* »

R. PEREZ

Directeur de l'IAM – Montpellier (CIHEAM)

3191, route de Mende

34060 MONTPELLIER

« *La filière agro-alimentaire Méditerranéenne* »

H. SEBBAR

Professeur à l'Institut National des Statistiques et Economie Appliquée

BP 6217

RABAT – MAROC

« *Valorisation des ressources humaines dans le tourisme à travers le cas du Maroc* »

A. SID AHMED

Chercheur à l'Orstom

Responsable du Grand Programme UNESCO : Prospective du monde arabe

Enseignant Université Paris 1 : IEDES

59, Bld Arago

75013 PARIS

« *L'industrialisation à partir des ressources industrielles – Le cas des hydrocarbures au Maghreb* »

A. SASSON

Directeur du Bureau d'Etudes, de programmation et d'évaluation, UNESCO

7, place Fontenay

75700 PARIS

« *Agriculture et biotechnologies dans l'Espace Méditerranéen : réalités et promesses* »

F. VELLAS – J.-M. CROUZATIER

Professeurs à l'Institut d'Etudes International et de Développement

Université des Sciences Sociales

Place Anatole-France

31042 TOULOUSE CEDEX

« *La filière Touristique et les Pays de la Méditerranée* »

**LE DEVELOPPEMENT
DE L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE :
CONTRAINTES ET PERSPECTIVES
DANS LES PAYS DE LA RIVE SUD
LE CAS DU MAROC**

Mohamed RAJA AMRANI
Professeur en Sciences Economiques
Université de Rabat
Faculté de Droit

Trois phases caractérisent, depuis l'indépendance, l'évolution de l'appareil productif marocain.

La première phase s'est traduite par une progression lente de la croissance économique et de la création des unités de production industrielles, un contrôle rigoureux de la monnaie et du crédit, un développement des industries, essentiellement en aval, tournées vers le marché intérieur et enfin par le double phénomène du désinvestissement et de la concentration du capital privé étranger – principalement français.

La fin de cette période coïncide avec la marocanisatiton des entreprises industrielles et commerciales intervenue en 1973, la naissance d'une nouvelle génération d'entrepreneurs et la réorientation de la politique industrielle de l'Etat en faveur de l'intensification de l'investissement industriel pour la production de biens intermédiaires et de biens d'équipements.

L'apparition à la fin de la décennie 70 de difficultés financières de plus en plus préoccupantes générées par la contraction des prix et de la demande mondiale des phosphates, mais aussi par la forte expansion de la demande intérieure et le choix parfois peu judicieux des projets industriels a incité l'Etat à procéder à une nouvelle réorientation de sa politique économique.

La restructuration industrielle, le soutien apporté aux projets à forte valeur ajoutée et tournés vers la demande extérieur, le contrôle de l'évolution des salaires et l'encouragement à la création de petites et moyennes unités de production constituent les principaux vecteurs de la troisième étape du développement de l'appareil productif marocain.

Les importantes mutations du système industriel marocain contrastent toutefois avec le peu de changement du comportement de l'entrepreneur marocain¹ : son unité de production demeure peu structurée, fragile sur le plan financier² et faiblement innovatrice, ce qui ne contribue pas à une amélioration significative de la productivité du travail et, en conséquence, des salaires réels distribués³.

L'entreprise marocaine a cependant montré de réelles capacités d'adaptation, elle a supporté sans grands préjudices l'importante déprotection de l'industrie marocaine entamée depuis le début des années quatre-vingt ; elle a réussi, en outre, à accélérer sa croissance et développer de manière remarquable la part de ses exportations. Mais ce développement, imputable pour une bonne part à l'action de l'Etat en faveur des PME et des exportations de produits manufacturés et surtout à la nouvelle configuration du commerce mondial des biens finis de

1. Il s'agit du cas général, le plus fréquemment observé. Bien entendu il existe à l'heure actuelle de nombreux entrepreneurs qui sont portés à l'innovation, à la rationalisation et à la structuration de leurs affaires.

2. Le problème du fonds de roulement est une caractéristique essentielle du fonctionnement de la grande majorité des petites et moyennes entreprises industrielles.

3. Ce qui entrave d'autant le marché intérieur marocain.

consommation, cache quelques faiblesses dues à l'insuffisante cohérence de la politique industrielle et commerciale, à la fragilité et à la vulnérabilité de relations commerciales avec les partenaires du Maroc – notamment les pays de la CEE –, à la carence des entrepreneurs marocains en matière d'agressivité à l'exportation et à la faible transparence de l'environnement de l'entreprise.

I – Etat des lieux : l'Etat et le développement de l'entreprise

Bien que constante depuis l'indépendance, la politique d'encouragement de l'Etat à l'initiative privée a enregistré des modifications appréciables. Ces changements résultent principalement des mutations de la situation économique internationale et des contraintes des finances publiques. Depuis le début de la décennie 80, l'Etat semble accorder la préférence à la logique micro-économique au détriment d'une régulation des grandeurs macro-économiques, avec pour objectif, la régionalisation économique et le développement de la moyenne et de la petite unité de production industrielle. L'intervention de l'Etat est multiple, elle concerne de nombreux domaines dont les codes des investissements, l'aménagement des zones industrielles, le crédit, la fiscalité d'entreprise...

1) Quelques mesures mises en œuvre par l'Etat en faveur du développement de l'entreprise

a) La politique de promotion des investissements industriels est fort ancienne – début des années 60 –. Elle a été renforcée par la promulgation des codes de 1973 et de 1983. La plupart des mesures favorables au développement de l'industrie ont été maintenues par le dernier code en date, celui de 1988.

Les avantages accordés aux nouvelles entreprises sont aussi nombreux que variés.

- Exonération des droits d'importation sur les matériels, outillages et biens d'équipement importés.

- Exonération de la TVA sur les biens d'équipement importés ou acquis localement.

- Exonération totale de la patente en faveur des entreprises souhaitant s'installer dans les zones industrielles excentrées.

- Prime en faveur des PMI pour la création de postes d'emploi.

Les codes sont, par ailleurs, attrayants pour les investisseurs étrangers : ces derniers sont la garantie de retransfert du produit réel de cession de l'entreprise ainsi que celle de transfert des dividendes aux non résidents.

Ces mesures favorables produisent, toutefois, quelques effets pervers : maintes entreprises industrielles marocaines fonctionnent à faible – parfois même à très faible – taux d'utilisation des capacités de production.

Ceci est dû, entre autres, au sur-investissement engendré par l'importance des avantages accordés, en amont, aux investisseurs.

b) Les zones industrielles

Pour faciliter la régionalisation économique et le développement de l'entreprise, un programme national de zones industrielles fut lancé à travers de nombreuses villes du Maroc. Sa réalisation a été l'occasion d'actions de concertation et de coopération entre différents ministères. Les équipements de chaque zone sont ainsi normalisés dans le but de simplifier les conditions de production.

Dans de nombreuses zones, le démarrage a été extrêmement laborieux. Souvent le choix de la zone s'est fait davantage pour des raisons politiques et sociales que pour des raisons économiques.

c) L'assistance à l'entreprise

Assurée par l'Office du développement industriel (ODI), depuis sa création en 1973, l'assistance à l'entreprise concerne essentiellement les deux phases de l'identification et de la conception des projets et celle de la préparation des dossiers de financement. Celles en revanche qui ont trait au choix de l'équipement et du site et surtout à l'organisation de la production demeurent très peu développées. L'ODI a néanmoins joué un rôle important en créant ou en incitant à la création de nombreuses sociétés industrielles. Le résultat de son intervention aurait toutefois été bien plus significatif si la décision de la création des entreprises s'était davantage inscrite dans l'objectif de l'intensification du degré d'intégration industrielle.

d) La politique du crédit

Succédant à un comportement laxiste durant la période 1973-1978, la politique du crédit inaugurée au début des années quatre-vingt se caractérise certes par la rigueur du plan d'ajustement, mais une rigueur souple qui permet, malgré l'encaînement d'une proportion appréciable du crédit bancaire, de consentir aisément des crédits aux entreprises industrielles, notamment celles orientées vers les marchés extérieurs. Les autorités monétaires et financières ont toutefois tenté de limiter l'expansion du crédit à court terme. Depuis 1986, la tendance est à une progression plus rapide des crédits à moyen et long terme que des crédits à court terme.

Crédits à l'économie :
banques de dépôts + organismes financiers spécialisés

	1986	1987	1988
Court terme	26 563	28 090	30 035
Moyen et long terme	17 764	19 673	22 188

En millions de dirhams. Bank El Maghrib Rapport 1988.

II – Nouvelle configuration de l'appareil productif

La promulgation de mesures favorables à l'investissement, la libéralisation de l'économie et l'assainissement progressif de l'appareil industriel ont produit une expansion intéressante de l'accumulation du capital privé et une accélération du mouvement de création des entreprises. L'investissement requis pour la création d'une entreprise est en moyenne cinq fois moindre (en dirhams-courants) que ce qui était dépensé durant la période 1973-1978¹.

Entreprises industrielles selon la date de la création

	Nombre	Investissement	Effectif	Chiffres d'affaires	Production	Frais de personnel
1973-1978	1 000	1 402	69 481	17 423	17 370	1 411
1979-1987	2 053	656	75 667	10 419	9 876	1 044

En millions de dirhams. Annuaire statistique du Maroc 1989.

L'évolution récente de l'investissement est caractérisée par un double mouvement de concentration et de dispersion des entreprises industrielles de 1986 à 1987 le nombre des entreprises de plus de deux cents ouvriers ne s'est accru que de 23 nouvelles unités (il est passé de 258 à 281 unités) pour 2 186 créations de poste d'emploi. La progression du nombre des entreprises utilisant moins de

1. En abandonnant pratiquement la réalisation de projets industriels capitalistiques, l'Etat se limite désormais à impulser la réalisation d'unités de production à forte valeur ajoutée.

cinquante ouvriers a été en revanche bien plus significative, 260 unités additionnelles, ce qui a généré 5 327 nouvelles possibilités d'emploi¹.

Comparativement moins coûteuse en investissement et en dépenses de frais de personnel (16 670 dirhams par an pour la petite industrie contre 26 850 pour la grande)² et possédant un potentiel de création d'emplois hautement plus intéressant, la petite entreprise apparaît ainsi comme le vecteur de la dynamisation de la production industrielle³.

Les industries alimentaires, les textiles bonneterie et habillement et les matériels électriques et électroniques sont les branches les plus prisées par les investisseurs⁴. Ces industries réalisent en outre les meilleures performances à l'exportation. Les secteurs en amont et ceux spécialisés dans la production de biens intermédiaires enregistrent au contraire une réelle stagnation.

Evolution de la part réalisée dans la valeur des exportations par l'agro-alimentaire, les textiles et les cuirs

1984	1985	1986	1987	1988
45,7 %	51,3 %	54 %	54 %	60 %

En quelques années, la part de l'Etat dans le total des investissements, qui avoisinait les 50 % pendant la décennie 70, a été ramenée à moins de 2,5 % alors que celle du capital privé étranger se situe à l'heure actuelle aux alentours de 20 %⁵.

Ces tendances présentent le risque d'une fragilisation du tissu industriel, danger qui apparaît d'autant plus préoccupant que la croissance économique est maintenant conditionnée par le développement des exportations de produits manufacturés. Depuis le début des années quatre-vingt, l'Etat renforce l'orientation en faveur

1. Les quelques statistiques présentées traduisent les tendances constatées depuis 1984-1985.

2. L'écart est encore plus grand lorsqu'on compare la dépense moyenne en frais de personnel des entreprises de moins de dix ouvriers (30 % des entreprises industrielles) et celles effectuées par les grandes entreprises (moins de 2 % du total) ; il est du simple au double 13 900 DH/an contre 27 500 DH.

3. Le taux de mortalité des PMI est cependant extrêmement élevé.

4. Sur 270 créations nettes d'entreprises en 1987, 85 sont spécialisées dans la production de biens alimentaires, 94 dans les produits des textiles et de l'habillement et 17 dans les industries électriques et électroniques.

5. 30 % des investissements étrangers sont réalisés dans les branches de l'agro-alimentaire et des textiles et cuir et 56 % dans le secteur électrique et électronique. Le capital étranger participe ainsi à l'accentuation des tendances observées.

des marchés extérieurs indirectement par la contraction de la demande intérieure¹ et par la déprotection de l'économie et directement par la mise en place de mesures incitatives au développement des industries d'exportation.

Le Maroc a ainsi engagé, au début des années quatre-vingt, une triple action dans l'objectif de l'amélioration de la compétitivité internationale de son industrie.

1 – Refonte et rationalisation du programme général des importations (PGI) en 1985 par la diminution du taux de douane et de la taxe spéciale².

2 – Glissement du taux de change effectif nominal qui accuse une baisse importante accentuée en 1984-1985 et dernièrement en mai 1990 – dévaluation de la monnaie marocaine de près de 10 %³.

3 – Contrôle rigoureux de l'évolution des salaires⁴.

L'amélioration de la législation douanière et celle de l'office des changes, la création du centre marocain de promotion des exportations (CMPE), la contraction d'une société d'assurance à l'exportation (ASMAEX) et les facilités accordées en matière de transports aériens et maritimes forment en outre les principales mesures d'accompagnement de l'arsenal incitatif au développement des exportations⁵. Ces dispositions rendent maintenant réellement opérationnel le code des exportations promulgué en 1973 et dont les principales clauses ont été maintenues par le code de 1988⁶.

Autre mesure importante, la dynamisation de la formation professionnelle ; elle est devenue après le Discours Royal de 1984 une priorité nationale. On assiste depuis cette date à un accroissement considérable des capacités d'accueil, à une multiplication – mais manquant parfois de rigueur – des filières formation et une

1. Durant la période antérieure les entreprises marocaines trouvaient le marché marocain fort attrayant et il l'était d'autant plus qu'elles avaient la possibilité d'évoluer à l'abri de toute concurrence étrangère.

2. Avec pour objectif final un taux de protection moyen de 10 %.

3. En une dizaine d'années la monnaie marocaine a perdu plus de 60 % de sa valeur par rapport au franc français.

4. L'érosion des salaires réels a, en quelques années, fait perdre aux ouvriers plus de 50 % de leur pouvoir d'achat. Même la centrale du patronat marocain a évoqué, ces dernières semaines, la nécessité de procéder à une amélioration substantielle des bas salaires.

5. D'autres dispositions allant dans le sens de la levée des obstacles d'ordre administratif ont été arrêtées ces derniers mois. La dernière est constituée par la Lettre Royale de juillet 1989 ordonnant à l'Administration marocaine de donner dans un délai maximum de deux mois son accord à la réalisation de tout projet d'investissement et de justifier dûment tout refus d'agrément.

6. L'exonération de l'impôt sur les sociétés (IS) sur le chiffre d'affaires réalisé à l'exportation a été ramenée de quinze à cinq ans mais il est accordé après ce délai de cinq ans une réduction de 50 % de cet impôt aux exportateurs.

7. A l'heure actuelle, le système de la formation professionnelle comporte quatre niveaux : l'initiation, la spécialisation, la qualification et la formation des techniciens. Pour le seul niveau de la qualification, l'effectif des élèves est supérieur à 20 000.

régionalisation de la formation ⁷. Pratiquement, toutes les branches exportatrices sont concernées par la formation professionnelle, l'agro-industrie, les textiles et cuirs et les industries électriques et électroniques. L'enseignement est dispensé principalement par l'office de la formation professionnelle et de la promotion du travail (OFPPT) ¹.

L'adoption progressive de l'ensemble de ces mesures concorde avec une expansion appréciable des exportations des produits manufacturés ².

Participation des PMI au développement des exportations

		Effectif employé	Frais de personnel	Production	Exportation	Exportation/production
de 10 à 49 ouvriers	1986	59 542	914 241	9 594 220	1 453 220	15,4 %
	1987	62 428	1 088 460	10 783 476	1 782 936	16,52 %
de 50 à 99 ouvriers	1986	40 165	809 835	8 769 833	993 382	11,32 %
	1987	51 918	972 147	9 740 520	1 860 572	19,1 %

En milliers de dirhams (annuaire statistique 1989).

Insignifiante il y a quelques années, la participation des entreprises ayant un effectif ouvrier inférieur à 100 à la valeur totale des exportations enregistre une progression annuelle largement supérieure au taux d'accroissement de la valeur totale des exportations du Maroc.

1. A l'heure actuelle, le système de la formation professionnelle comporte quatre niveaux : l'initiation, la spécialisation, la qualification et la formation des techniciens. Pour le seul niveau de la qualification, l'effectif des élèves est supérieur à 20 000. Mais souvent effectuée dans la précipitation.

2. Les agrumes et les primeurs qui, durant la décennie 70, ont représenté 16 % en moyenne de la valeur des exportations, sont revenus à moins de 10 % de la valeur totale des ventes à l'étranger. Les phosphates dont la part a culminé à plus de 50 % ne constituent plus que 14 % du total des exportations. En revanche, l'importante progression des exportations des produits finis de consommation est régulière depuis 1983 : 15 % du total des exportations en 1989 – 16,6 % en 1984 – 17,75 % en 1985 – 22,42 en 1986 – 26,5 % et près de 30 % en 1988.

III – Développement de l'entreprise et expansion des exportations : quelles relations de cause à effet ?

Comparée à l'évolution du commerce mondial des produits manufacturés, l'appréciation de la forte expansion des exportations marocaines de ces produits doit être relativisée.

Les récentes mutations du commerce mondial des biens et services ont entraîné un développement sans précédent des ventes de quelques produits finis de consommation, notamment ceux des textiles, de la confection, de la bonneterie et des cuirs.

De 1983 à 1988, la progression annuelle moyenne des importations mondiales des produits de la confection a avoisiné les 20 %, elle a même été pour quelques produits largement supérieure à ce taux (24 % pour les vestes hommes, 28 % pour les habits hommes en coton...) alors que l'accroissement annuel moyen des ventes mondiales des produits de la bonneterie est de près de 30 %.

Ces changements sont à l'origine d'une densification des échanges et, en même temps, d'une intensification de la concurrence entre les pays riverains de la Méditerranée. Le Maroc est ainsi fortement concurrencé par la Tunisie, la Grèce, le Portugal principalement par la Turquie.

D'une manière générale, les biens exportés par le Maroc sont des produits de bas de gamme, parfois de moyenne, mais rarement de haut de gamme. La valeur ajoutée des produits exportés est donc relativement faible.

Les débouchés des exportations marocaines sont excessivement concentrés. Les pays de la CEE, et principalement la France, achètent l'essentiel des produits manufacturés marocains. La France achète 80 % de la valeur totale des exportations marocaines de pantalons (soit 20 % des importations françaises de cette marchandise). La situation est sensiblement similaire pour les chemises entreprises marocaines éprouvent les plus grandes difficultés à développer leurs exportations sur le marché allemand (deuxième importateur mondial des produits de la confection et de la bonneterie).

L'insuffisante diversification n'est pas la caractéristique des seuls débouchés des exportations ; elle est également celle des produits exportés ; malgré les importantes mutations du système productif national, l'augmentation du nombre de biens manufacturés exportés comparée à celle réalisée par les pays concurrents, notamment la Turquie, est insignifiante.

L'âpreté de la concurrence, la forte concentration des débouchés des exportations et des produits exportés, la constitution du marché unique européen, l'ouverture des pays de l'Est, la définition de nouvelles normes, l'automatisation du secteur de l'habillement dans les pays de la CEE, forment autant de contraintes qui rendent vulnérable et aléatoire le devenir des exportations marocaines de produits manufacturés.

Une plus grande cohérence de la politique industrielle et commerciale¹ qui se traduirait par une amélioration de la coordination entre les différentes institutions économiques marocaines², par l'encouragement à la constitution de sociétés de négoce et par la dynamisation de la politique des transports³ permettrait certainement la levée de quelques obstacles. Mais, ce sont, toutefois, la dynamisation du tissu industriel et le changement du comportement de l'entrepreneur marocain qui conditionnent une croissance régulière du mouvement des exportations.

Dominé par les petites et moyennes entreprises industrielles⁴ dont une proportion de plus en plus grande s'adonne, de manière significative, aux activités de l'exportation mais, en majorité, dans le cadre de la sous-traitance internationale, le système productif marocain apparaît confronté, dans son évolution, aux relations difficiles et complexes qu'entretient le chef d'entreprise avec son milieu environnant.

IV – Quelques considérations sur le fonctionnement des entreprises marocaines

Une des caractéristiques principales de l'entreprise marocaine apparaît dans sa structure du capital. La plupart des PME marocaines et même de grandes entreprises sont à capital exclusivement familial. La préférence d'une totale autonomie de son affaire oblige souvent le chef d'entreprise à abandonner les possibilités d'une croissance rapide grâce à l'apport de capitaux externes.

1. La nécessité d'articuler la fonction de production à la fonction commerciale ne semble pas à l'heure actuelle, malgré la création récente d'un ministère du Commerce Extérieur, suffisamment saisie.

2. L'insuffisante coordination entre l'Institut d'Emission et les autres institutions économiques et commerciales a rendu quasiment caducs d'intéressants accords commerciaux par le Maroc.

3. A l'heure actuelle, aucune entreprise marocaine de navigation ne paraît en mesure de supporter la concurrence par les prix, imposée par les compagnies transport maritime des pays de la CEE. Les côtes marocaines sont une voie de passage obligée pour les navires venant d'Europe et se dirigeant vers les ports de pays de l'Afrique sub-saharienne ; les prix pratiqués par les armateurs européens pour le transport des marchandises en provenance du Maroc peuvent être sans aucun rapport avec le coût du transport.

4. Le nombre des grandes entreprises, celles qui emploient un effectif ouvrier supérieur à cinq cents est très réduit, soixante-douze ont été recensées en 1988. Et moins d'une dizaine d'entreprises forment de véritables groupes, mais à l'exception de l'ONA (Omnium Nord Africain) aucune entreprise privée marocaine ne développe une véritable stratégie de groupe.

Même une ouverture très limitée du capital est fréquemment écartée¹ car elle le contraindrait à divulguer une part de l'information dont il pense avoir l'exclusivité. L'opacité de l'environnement du monde des affaires freine le développement de relations sereines entre l'entreprise et ses principaux partenaires ; cette situation est en même temps la cause et la conséquence du fonctionnement peu efficient de l'entreprise marocaine.

1) *L'entreprise et ses partenaires*

a) Des relations entreprise-administration difficiles

Malgré les importants efforts d'assouplissement et de rationalisation déployés par l'Administration marocaine (Administration douanière, Administration fiscale, Office des changes...) de nombreuses entreprises marocaines reprochent à l'Administration ses lenteurs, sa bureaucratisation excessive et parfois même son incompétence. Deux exemples parmi tant d'autres : maints chefs d'entreprises portent une appréciation très mitigée sur le fonctionnement du système de la formation professionnelle – malgré sa dynamisation récente – certains d'entre eux dénie même toute valeur aux diplômés délivrés. Autre exemple, l'implantation hasardeuse de zones industrielles dans des régions sans aucune tradition de travail en usine a rendu problématique pour quelques entreprises le recrutement d'une main-d'œuvre stable. De son côté, l'Administration reproche au chef d'entreprise la faible organisation de son affaire et surtout sa mentalité d'assisté qui est toujours à la quête d'avantages accordés par l'Etat.

b) La complexité des relations entreprises, banque

Souvent appréhendé comme un quasi cartel, le système financier marocain apparaît mieux structuré que le système productif. C'est peut-être ce qui explique le jugement très sévère porté fréquemment par la banque sur le comportement de l'entreprise : elle produit peu de projets réellement viables, elle pratique de manière systématique la rétention de l'information et plus grave, elle refuse de la considérer comme un véritable partenaire². Mais agissant conformément à la

1. A peine une cinquantaine d'entreprises sont cotées à la bourse de Casablanca, dont une vingtaine sont des sociétés de banque et des sociétés de crédit. Depuis 1980, six entreprises seulement ont été introduites en bourses (Wafabank) deux sociétés de crédit (Somafic et Diac) et trois entreprises industrielles (Asmar, CGE Maroc et COSUMAR). A l'exception d'Asmar et de Diac qui ont été constituées durant la décennie 70, les autres sociétés nouvellement cotées sont fort anciennes.

La préparation d'un projet de réforme des structures de la bourse vient d'être achevée. Mais il apparaît que la finalité de cette réforme est davantage en rapport avec le mouvement de privatisation qu'avec une restructuration du monde des affaires.

2. De nombreux banquiers marocains pourraient se reconnaître dans le passage formulé il y a plus de vingt ans par l'économiste français A. Tiano : « Pour que les banques s'engagent à l'égard de l'économie, il faut que les entreprises le désirent, on peut mener un âne à la fontaine, on ne peut le forcer à boire » « *Le Maghreb entre les Mythes* » PUF 1962.

rationalité de banquier évoluant dans un cadre faiblement concurrentiel, la banque cherche à placer ses liquidités de la manière la plus sûre et la plus rentable¹. L'entreprise lui fait grief d'exiger la présentation de garanties qui lui évitent d'encourir le moindre risque². Mais il est important de mentionner que les banques sont souvent contraintes de limiter le financement de l'investissement « parce qu'elles sont soumises aux coefficients de couverture qui les obligent à placer une grande partie de leurs ressources en effets et fonds publics »⁴.

Emplois des ressources des banques de dépôts (banques inscrites et Crédit Populaire)

	Décembre 86	Juin 87	Décembre 87	Juin 88	Décembre 88
Créances sur le Trésor	23 580	26 264	26 672	30 043	30 189
Crédits à l'Economie	26 820	27 337	28 261	29 543	31 542

Bank Al-Maghrib. Exercice 1988 (en millions de DH).

c) Faible degré entre entreprises

Dans la même branche d'activité, la coopération inter-entreprises lorsqu'elle est observée, est un phénomène isolé⁴. La concurrence se fait essentiellement par les prix (rétenion de l'information client et fournisseurs) rarement par la qualité et par la diversification des produits fabriqués⁵. Et souvent, les entreprises étrangères importatrices ont une meilleure connaissance de l'état du marché que les entreprises marocaines qui y évoluent. A titre d'exemple : durant la décennie 70, la branche tapis a connu une période très florissante, mais les importateurs allemands de ce produit par leur excellente connaissance de la structure du marché ont réussi à imposer aux producteurs marocains une concurrence implacable – par les prix – avec pour conséquence la détérioration de la qualité du produit et la disparition de nombreuses entreprises. Seules les grandes et très grandes entreprises (plus trois mille ouvriers), celles qui sont structurées et qui pratiquent des salaires relativement décents ont réussi à maintenir et à développer leur volume de production.

1. Malgré la crise financière que traverse le Maroc depuis maintenant plus de dix ans les banques de la place dégagent des bénéfices très satisfaisants.

2. Il arrive fréquemment que des projets même rentables trouvent difficilement un financement lorsqu'ils sont dans l'impossibilité de produire les garanties exigées.

3. A. Kadmiri : « *Economie et politique industrielle au Maroc* », Ed. Toubkal – 1987.

4. Pourtant ce ne sont pas les domaines de coopération qui font défaut (la maintenance par exemple).

5. Et encore moins par la recherche de la productivité du travail et de la rentabilité du capital.

2) Fonctionnement de la PMI : une forte concentration des activités et une grande centralisation des responsabilités

Le fonctionnement très centralisé et la concentration du pouvoir au profit d'une seule ou de quelques personnes (lorsqu'il s'agit des membres de la même famille) dans la grande majorité des PMI marocaines aboutit à un renforcement de la rétention de l'information. Les fonctions essentielles de l'entreprise (orientations à court, moyen et long terme – lorsqu'elles existent –, achat de matériel, maintenance, prospection de nouveaux marchés...) sont assurées directement par le chef d'entreprise avec pour conséquence une confusion entre les tâches banales et les tâches stratégiques. Le responsable de l'entreprise devient ainsi lui-même sous-informé des potentialités réelles de son affaire. Les effets de ce type de comportement sont de multiples ordres. Ils concernent aussi bien la comptabilité, le développement de l'initiative, la valorisation des ressources humaines que les problèmes de la maintenance.

a) La comptabilité

La fonction information, orientation et gestion de cet instrument est largement sous-estimée, sinon ignorée. Rares sont les entreprises même parmi les très grandes, qui mettent en place, un système de comptabilité analytique¹.

b) Le développement de l'initiative

La concentration des tâches, la transformation des cadres de l'entreprise en simple exécutants, le fonctionnariat au sens bureaucratique du terme, la faible différenciation des rémunérations en fonction des performances réalisées produisent des conséquences négatives sur la motivation du personnel de l'entreprise. On aboutit ainsi à une situation paradoxale : l'entreprise a besoin, pour un fonctionnement efficient, de procéder à des recrutements alors même que tout le personnel n'est pas pleinement employé mais elle hésite souvent à recruter des lauréats des écoles de formation professionnelle et encore davantage des diplômés de l'université².

Les conséquences de cette situation sont multiples : contrôle de qualité déficient, absence d'initiatives, démotivation du personnel et faible amélioration de la productivité du travail.

c) La maintenance

La maintenance du matériel installé, obsolète ou neuf, constitue un problème aigu pour la grande majorité des PME marocaines, l'encadrement technique est

1. La crainte de la divulgation de l'information (concurrents, fisc...) empêche le chef d'entreprise même lorsqu'il est conscient de son importance.

2. Ce qui n'est pas fait pour lever les obstacles au rapprochement de l'université et du monde des affaires.

souvent insuffisant et défaillant, ce qui ne permet pas à l'entreprise de mettre en pratique une politique commerciale rigoureuse.

Bien entendu, le fonctionnement de l'ensemble des unités de production industrielles ne peut être réduit à cette présentation. Des situations de gestion rationnelle et performante peuvent aisément être observées. Cette description a pour principale finalité de montrer comment le dynamisme récent du mouvement des affaires est à rattacher davantage à l'évolution du commerce mondial des produits manufacturés et aux mesures incitatives mises en place par l'Etat qu'à la restructuration des entreprises marocaines. Des modifications dans l'évolution du commerce mondial présentent de grands risques d'un retournement de tendance préjudiciable à la production et à l'emploi.

Il nous paraît nécessaire d'accompagner la privatisation, maintenant en cours, de l'économie marocaine, d'un développement qualitatif de l'action de l'Etat en matière d'arbitrage, de régulation de l'activité économique¹ (par l'assainissement et le développement de la concurrence aussi bien au sein du système productif que du système d'un espace de concertation Etat – Entreprise – Banque).

La culture d'entreprise dans les pays de la rive sud de la Méditerranée est une action de longue haleine qui concerne de nombreux domaines : la formation et l'information, l'Administration, le système financier, l'infrastructure matérielle. Seul l'Etat apparaît en mesure d'entreprendre une tâche d'une telle envergure mais, un Etat de plus en plus dégagé de ses responsabilités de gestion des unités de production et, en même temps, plus et mieux présent dans l'activité économique.

Quelques propositions d'action

Il nous paraît souhaitable de suggérer quelques propositions concrètes dans le but de l'intensification et de l'amélioration de la coopération entre les contrées des deux rives de la Méditerranée.

- Mettre en place une structure d'audit (dont les prestations seraient fournies gratuitement) en faveur des PMI, qui le désirent, des pays du Maghreb.
- Participer à la constitution de sociétés de négoce maghrébines ou méditerranéennes dans l'objectif de promouvoir le développement des exportations des pays de la rive sud.
- Installer une activité de « venture capital » en faveur des jeunes promoteurs en particulier pour ceux qui n'ont pas la possibilité de produire les garanties requises par les banques de la place.

1. Et également en organisant les conditions favorables à la création d'industries intermédiaires.

- Constituer un fonds méditerranéen « Formation jeunes entrepreneurs » qui permettrait entre autres, l'organisation de stages de moyennes et même de longue durée pour des entrepreneurs maghrébins dans les entreprises européennes.

- Créer une société ou un pool méditerranéen de transport maritime dans le but de l'amplification du mouvement des échanges à l'intérieur de l'espace méditerranéen et de la création de lignes régulières Amériques – Méditerranée et Afrique sub-saharienne – Méditerranée.

**LES FILIERES AGRO-ALIMENTAIRES
MEDITERRANEENNES**

Roland PEREZ

Professeur à l'université de Montpellier I
Directeur de l'IAM de Montpellier (CIHEAM)

L'objet de ce rapport introductif est, conformément au thème de la commission dans lequel il s'inscrit – développement industriel et technologique –, de présenter un secteur d'activité important de la région méditerranéenne, activité dont le développement au plan industriel correspond – ou pourrait correspondre – à une « valorisation des ressources locales », en l'occurrence, celles des agricultures méditerranéennes¹.

Dans un premier temps (I), nous présenterons quelques observations générales permettant de caractériser les filières agro-alimentaires méditerranéennes.

Ensuite (II), et pour compenser ce que les propos précédents pourraient avoir de trop général, nous illustrerons notre analyse en nous appuyant sur quelques filières agro-alimentaires typiques du pourtour méditerranéen...

Enfin, (III) et pour répondre à l'orientation générale de ce colloque consacré à « L'avenir de l'espace méditerranéen... », nous tenterons de tracer quelques perspectives quant à l'évolution future de ce secteur et à ses conditions de développement.

I – Caractéristiques des filières agro-alimentaires méditerranéennes²

S'il fallait caractériser par quelques traits majeurs les filières agro-alimentaires méditerranéennes – et au risque d'une analyse réductrice – nous retiendrons leur exceptionnelle diversité et, globalement, une insuffisante compétitivité.

1) Une exceptionnelle diversité

Les produits agricoles et alimentaires méditerranéens, à l'image des paysages et des sociétés dont ils constituent une composante active, sont d'une variété que

1. Ce rapport introductif – ou plutôt cette note de synthèse – s'appuie sur l'expérience acquise au sein de l'Institut de Montpellier du Centre International de Hautes Etudes Agronomiques Méditerranéennes (CIHEAM-IAMM).

Le CIHEAM, créé en 1962, regroupe actuellement treize pays méditerranéens et met en œuvre des programmes de formation et de recherche coopérative visant au développement agricole et rural de ses pays membres. Parmi les différents instituts du CIHEAM, l'IAMM est particulièrement dédié aux aspects socio-économiques. Il est par là devenu un observateur attentif, depuis près de trente ans, de l'évolution des économies agro-alimentaires et des transformations du monde rural qui ont marqué la région. Il dispose d'un banque de données spécifiques sur la zone Méditerranée (MEDISTAT) et a en cours un « Atlas en Réseau sur les Espaces Méditerranéens Multi-Média » (programme AREMM mené avec le concours de la CEE DG XIII).

Parmi les nombreux travaux menés par les équipes de recherche du CIHEAM-IAMM ou auxquels il a collaboré, plusieurs synthèses ont déjà été publiées sur l'économie agro-alimentaire méditerranéenne notamment : M. Allaya et autres (1984), M. Allaya, M. Labonne, M. Papa Yannakis (1988).

2. Deux précisions sur le thème et le champ de l'étude :

– Par filières agro-alimentaires, nous entendons classiquement l'ensemble des activités et des processus allant de la production agricole à la consommation alimentaire et comportant les phases de transformation industrielle ainsi que les différentes opérations de conditionnement, transport et distribution.

peu d'autres régions du monde peuvent revendiquer. On trouve de tout en Méditerranée : des céréales et des légumineuses, des fruits de toute nature, des viandes et des produits laitiers de diverses origines (bovins, ovins, caprins) et, bien sûr – mer Méditerranée oblige – de nombreuses espèces de poissons.

Cette exceptionnelle diversité est la conséquence de plusieurs facteurs :

a) Tout d'abord, la grande variété des conditions pédo-climatiques qui restent le facteur essentiel de l'activité agricole. Si les conditions typiquement « méditerranéennes » (sols légers, climat doux, faible pluviométrie) dominent notamment le long des côtes, la région est également celle de hauts plateaux « froids » (Anatolie, Algérie, Castille) ; ici des plaines alluviales autorisant une agriculture riche et intensive (delta du Nil, du Pô...), là, le désert va jusqu'à la mer...

b) Ensuite, il convient de noter l'importance des apports extérieurs. Certaines productions sont méditerranéennes « depuis toujours » comme en témoignent des références innombrables, notamment dans les textes religieux ; ainsi, nous le rappelle Braudel, pour le blé, la vigne, l'olivier et, dans l'ordre des productions animales, le mouton ou certains poissons.

En revanche, d'autres produits actuellement considérés comme « méditerranéens » sont d'origine extérieure et n'ont été implantés que depuis peu, notamment après leur découverte aux Amériques. Ainsi pour la tomate et la plupart des agrumes dont la Méditerranée est pourtant devenue la première zone de production. Il en est de même pour les implantations récentes comme les kiwis, etc., ce qui montre la grande capacité d'assimilation de la région méditerranéenne vis-à-vis des influences extérieures.

c) Enfin, le dernier et non le moindre facteur de diversité des productions agro-alimentaires méditerranéennes tient aux caractéristiques socio-culturelles des sociétés elles-mêmes tant il vrai que l'alimentation constitue une dimension majeure du quotidien de ces sociétés. La religion et ses éventuels interdits joue un rôle bien connu. Les orientations favorisent plus ou moins l'organisation des

1. On sait que l'approche en termes de filières, qui a connu une vogue peut-être excessive chez les économistes industriels français dans les années soixante-dix (cf. J. De Bandt 1987). Elle reste cependant pertinente pour ce qui concerne les activités dites agro-alimentaire compte tenu de la forte solidarité qui subsiste entre la sphère agricole et la sphère alimentaire, malgré la sensible distanciation que ces deux ensembles connaissent (cf. R. Perez, 1988-1989).

– Par région méditerranéenne, on peut entendre *stricto sensu* la seule zone définie par des facteurs caractéristiques (données pédo-climatiques, types de production tels que l'olivier). La zone est alors restreinte au pourtour méditerranéen et aux îles. Généralement, elle est élargie à l'ensemble des pays disposant d'une façade méditerranéenne, voire au-delà (ex. : Portugal). Pour ce qui concerne la présente étude, nous retiendrons cette dernière approche à l'exception de la France qui, tout particulièrement dans le domaine agricole, n'est que partiellement méditerranéenne.

marchés agro-alimentaires méditerranéens et l'ouverture internationale (que l'on compare par exemple l'Albanie et le Péloponnèse voisin).

Plus généralement, le niveau de développement de l'économie d'un pays a une relation directe avec celui des filières agro-alimentaires qui en constitue une des composantes.

Cela concerne tout d'abord les niveaux de vie qui conditionnent les modèles de consommation et leur évolution ; ainsi les différences entre le nord et le sud de la Méditerranée s'expriment nettement à travers les structures des consommations alimentaires : plus de calories d'origine animale au nord, moins au sud.

Le niveau de développement concerne également l'amont de la filière, c'est-à-dire le système de production lui-même (plus ou moins capitalisque, plus ou moins internationalisé...).

Si de telles différences sont évidentes entre filières distinctes, elles existent également à l'intérieur d'une même filière : ainsi il n'y a presque rien de commun entre tel producteur d'agrumes espagnol travaillant pour le marché international et le fellah tunisien disposant d'un petit verger, de même entre les fabricants de feta de telle île grecque et la société Roquefort.

2) Une insuffisante compétitivité

Les filières agro-alimentaires méditerranéennes sont globalement peu compétitives. Certes, il convient de nuancer un tel jugement péremptoire et on pourrait trouver maints exemples, le producteur d'agrumes espagnol et le fromager français cités *supra*, mais également, ici des producteurs de riz ou de coton, là des oléiculteurs, ailleurs des spécialistes de cultures protégées dont les méthodes de production et de gestion n'ont rien à envier aux exploitations les plus compétitives d'autres régions du monde.

Il reste que ces exemples, si méritoires soient-ils, ne constituent que des « îlots de compétitivité » dans un ensemble méditerranéen qui présente globalement une insuffisante compétitivité dans le domaine agro-alimentaire.

Ce retard global peut être constaté aux trois maillons essentiels constituant les filières agro-alimentaires : celui de la production des produits agricoles, celui de la transformation industrielle, enfin celui des circuits de commercialisation et distribution.

a) Des produits agricoles insuffisamment compétitifs

La belle diversité des productions agricoles méditerranéennes dont on a fait état pour corollaire une insuffisante spécialisation de cette région du monde par rapport à d'autres grandes régions agricoles comme les grandes plaines nord-européenne, nord-américaine ou Argentine.

Pour les produits où elle est en concurrence avec ces zones, ainsi pour les céréales ou les productions carnées de type bovins, les systèmes de production méditerranéens sont nettement moins efficaces et par là, les produits sont moins compétitifs.

Pour les produits spécifiquement méditerranéens, tels que le vin ou l'huile d'olive, le handicap de compétitivité est d'un autre ordre et se situe, soit au niveau de la qualité (vin), soit au niveau de la concurrence de produits substituables (huile).

Il en va de même pour les produits de la mer dont les systèmes de production en Méditerranée sont souvent moins performants que ceux d'autres régions du monde, que ce soit pour la pêche ou pour l'aquaculture.

b) Des industries agricoles et alimentaire peu développées

Nous sommes là au cœur du problème. L'activité agricole, qui est pourtant l'un des fondements des sociétés méditerranéennes, n'a pas assuré d'activité industrielle importante et compétitive.

Certes, là également, il conviendrait de nuancer et de citer de nouveau les « success stories » que constituent les aventures industrielles de l'Italien Gardini, du groupe français Perrier-Roquefort, voire de ces industriels moins prestigieux d'Espagne, de Grèce ou de Turquie dont le dynamisme n'est pas à démontrer.

De même, il conviendrait de citer les gros efforts effectués par les pays du sud (Maghreb, Egypte) dans le cadre de leurs programmes d'industrialisation.

Il reste que les IAA méditerranéennes sont pour la plupart des filières concernées, moins développées et par là moins compétitives, que les IAA nord-européennes pour prendre la région de comparaison la plus immédiate. Les différences se marquent – sans que ce critère soit exclusif – par les écarts de taille concernant tant les unités de production que les firmes et groupes qui les concernent. Elles se traduisent par des écarts en termes de coûts de production et par là de positions de compétitivité.

Il convient de noter que cette situation n'est pas spécifique au secteur agro-alimentaire mais concerne peu ou prou l'ensemble du problème de l'industrialisation du bassin méditerranéen. Cette région du monde est restée, pour l'essentiel, à l'écart de la grande aventure industrielle qui, durant tout le XIX^e siècle, a profondément marqué les espaces nord-européen et nord-américain. L'industrialisation méditerranéenne, en-dehors de cas d'exception comme les « success stories » citées *supra*, a souvent été le fait de l'initiative publique (industrialisation du Mezzogiorno, de l'Algérie,...). La région tend à passer directement du stade des sociétés pré-industrielles à celui des sociétés de services.

Les IAA méditerranéennes, si elles correspondent à une tradition ancienne (cf. Braudel) sont souvent restées d'esprit pré-industriel dans la mesure où elles produisaient essentiellement pour des besoins locaux. Certes, les traditions d'échanges ont toujours existés mais ces derniers portaient surtout sur des produits non transformés (céréales) ou des denrées rares (épices).

En conséquence, il apparaît que, pour l'essentiel, l'appareil industriel méditerranéen, est peu adapté à répondre aux besoins alimentaires croissants d'une population de plus en plus urbanisée et à laquelle s'ajoutent périodiquement les flux temporaires liés au tourisme. Aussi, il n'est pas étonnant de voir ces besoins,

autant permanents que temporaires, couverts de plus en plus par des importations de produits alimentaires provenant d'autres pays que ceux de la zone méditerranéenne.

c) Un appareil de distribution trop traditionnel

Ce dernier stade des filières agro-alimentaires illustre encore plus que les précédents, le caractère pré-industriel des filières méditerranéennes. Si la Méditerranée est par excellence, un « lieu de l'échange », elle n'est pas pour autant devenue une place d'élection de la distribution moderne. Celle-ci – comme on le sait – s'est développée à partir du modèle de consommation de masse corollaire de celui des productions de masse.

Les systèmes de distribution modernes (grandes et moyennes surfaces, centrales d'achat) ont concerné particulièrement le domaine des produits alimentaires et constituent une contrainte stratégique majeure des firmes industrielles opérant dans ce secteur.

Sur ce plan, le retard des régions méditerranéennes, pâtent pour le sud mais sensible pour la rive nord, accroît le retard de compétitivité que présentent les filières agro-alimentaires méditerranéennes. Plus exactement, on peut craindre que les circuits actuels de commercialisation et de distribution soient progressivement obsolètes et que leur remplacement par des systèmes plus modernes se fasse au profit des produits alimentaires extérieurs, plus aptes à satisfaire aux exigences de la grande distribution.

II – Sur quelques filières agro-alimentaires méditerranéennes

Nous présenterons les principales filières en distinguant les « traditionnelles » qui ont toujours marqué la zone méditerranéenne, de celles plus récentes qui s'y sont développées.

1) Les filières traditionnelles

a) Les céréales¹

Les céréales et plus particulièrement le blé (dur ou tendre) restent le produit agricole le plus répandu de la zone méditerranéenne dont il est, au demeurant,

1. Sur les céréales en Méditerranée ont été effectuées de nombreuses études, notamment par une équipe regroupant des chercheurs du CIHEAM-IAMM et du groupe d'économie internationale de l'INRA Montpellier. Ce programme (EGECOM) a donné lieu à une première synthèse à l'occasion d'un colloque CIHEAM tenu à Rabat en mars 1985 (cf. F. Lerin 1986). Il s'est prolongé par une étude sur « les politiques céréalières de quatre pays méditerranéens : Algérie, Egypte, Maroc, Tunisie » (cf. L. Tubiana 1990).

issu. Il constitue la base de l'alimentation, notamment pour les pays du sud dont le niveau de vie ne leur permet pas d'accéder aux standards alimentaires des pays du nord.

Si le blé est un produit de la région méditerranéenne, celle-ci n'est plus depuis longtemps la zone d'excellence pour sa production ; cette dernière s'est développée dans les grands espaces constitués notamment par les grandes plaines nord-européenne et nord-américaine.

L'écart de compétitivité qui caractérise ces deux types de zones pose même le problème du maintien de production nationale dans l'hypothèse d'une libéralisation des échanges.

Cette situation concerne les régions de l'Europe Communautaire qui, à l'exception du Nord de l'Italie (Piémont, Lombardie), souffrent de la concurrence avec les grands bassins céréaliers de la CEE).

Ces distortions sont encore plus marquées pour les pays de la rive sud dont les productivités sont beaucoup plus faibles. Par ailleurs, les besoins croissants liés au développement démographiques et à l'urbanisation de ces pays entraînent un déficit céréalier structurel.

Entre ces deux groupes de pays, la Turquie dont les progrès ces dernières années ont été remarquables est sensiblement auto-suffisante.

Cette situation déficitaire fait de la Méditerranée et, notamment des principaux pays du sud (Maghreb, Egypte) une zone de compétition sur laquelle s'affrontent les grands producteurs internationaux (CEE – USA et, dans une moindre mesure, Australie, Argentine).

Les industries alimentaires liées à la filière céréale sont classiques et vont de la première transformation des grains à la fabrication d'aliments à base de céréales. Elles sont répandues dans l'ensemble de la zone, le plus souvent près des zones portuaires d'importation et des grands centres de consommation urbaine.

Les échanges internationaux se font à partir du produit agricole (céréales en vrac) ou après une première transformation (farine). Ces échanges sont largement contrôlés par les grands opérateurs internationaux spécialisés (Cargill, Continental...).

b) La vigne et l'olivier¹

Ces deux produits constituent avec le blé, la trilogie symbolique de l'agriculture (cf. Braudel).

1. Sur ces deux grands produits méditerranéens, de nombreuses études ont été menées :

– pour la vigne cf. les travaux de D. Boulet 1989 et le récent symposium tenu, à son initiative sur la « vigne et le vin : des enjeux pour demain », Centre interdisciplinaire d'étude de la vigne et du vin, Montpellier, mai 1990 ;

– Pour l'olivier cf. le colloque CIHEAM CEE de Tunis, en janvier 1987 (cf. M. Allaya 1988).

Cependant, alors que le blé méditerranéen n'occupe plus qu'une place mineure dans le monde, la vigne et l'olivier et les filières qui leur correspondent, restent majeurs dans la région au point qu'elles constituent, surtout pour l'olivier, un critère pour sa définition.

Pour l'un et l'autre produit, la région méditerranéenne dispose d'une position dominante, voire pour l'olive, de quasi monopole.

Par ailleurs, ces deux filières offrent des produits qui nécessitent des opérations de transformation permettant d'aboutir, ici au vin à partir du raisin, là à l'huile à partir de l'olive ; les utilisations directes du produit de base (raisins de table, olives comestibles) étant relativement secondaires par rapport aux productions transformées.

Ces deux considérations devraient en principe favoriser des industries agro-alimentaires très puissantes dans l'une et l'autre filières et à une position de compétitivité très forte de la région méditerranéenne dans le monde.

En fait, cela n'est pas le cas pour des raisons distinctes :

– la filière viti-vinicole en Méditerranée souffre parfois d'un problème de qualité par rapport à d'autres bassins de production. En France, par exemple, on sait que cette région Languedoc qui accueille le présent colloque a pu souffrir de la comparaison avec d'autres régions dont les crus sont plus prestigieux. Par ailleurs, l'évolution des profils de consommation amène une diminution de la consommation de vin notamment au niveau des qualités les plus courantes ;

– la filière oléicole méditerranéenne n'a pas de concurrent direct sur son produit dont elle a un quasi monopole. En revanche, c'est le produit lui-même, qui est concurrencé dans son usage par d'autres produits substituables, notamment d'autres huiles végétales (arachide, colza, tournesol). Ces dernières voient leur utilisation se développer par le biais des importations modifiant ainsi le profil de consommation méditerranéen.

c) Les viandes et les produits laitiers ¹

La région méditerranéenne n'est pas importante en ce qui concerne l'élevage bovin. Comme pour les céréales, les systèmes de production méditerranéens sont

1. Ces produits ont donné lieu à de nombreuses réflexions, notamment à travers les séminaires internationaux organisés par le CIHEAM avec le concours de la CEE :

- le porc : Belgrade, avril 1986 (cf. A. Aumaître, 1989),
- l'aviculture : Belgrade, novembre 1987 (cf. B. Sauveur),
- le dromadaire : Ouargla, février 1988 (cf. J.-L. Tisserand, 1989),
- les produits laitiers : Rabat, octobre 1988 (cf. J.-L. Tisserand, 1989).

Sur les produits laitiers cf. également le colloque CIHEAM-CENECA de mars 1990 à Paris (J. Bougler et J.-L. Tisserand 1990), la thèse de A. Naili (1987), ainsi que l'étude réalisée par l'équipe Agropolis Stratégies, de Montpellier pour le compte d'Eurostaf DAFSA (cf. R. Perez et J.-L. Rastoin, 1989).

bien moins performants que ceux des grands bassins de production nord européen ou américain (là également, à l'exception de l'Italie du Nord). La situation sur la rive sud-est encore plus critique.

En revanche, pour ce qui concerne les petits ruminants (ovins et caprins), nous retrouvons une spécificité méditerranéenne et la région occupe une place qui, sans être prépondérante, est significative à l'échelle mondiale.

Cependant, même pour ces spécialités, les systèmes de production restent traditionnels (importance par exemple de l'élevage sur parcours)¹ et ne suffisent pas aux besoins de la consommation notamment urbaine.

Compte tenu des besoins d'une population croissante, de l'interdit pesant sur le porc en pays musulman et malgré l'appoint de l'aviculture, le sud de la Méditerranée connaît un déficit structuré en matière de produits carnés. Cela se traduit, comme on l'a noté, par une évolution négative de la structure des consommations et par ailleurs par une dépendance vis-à-vis des importations.

Les industries de la viande de ce fait sont peu développées et s'approvisionnent, pour une part croissante, sur le marché international (ex. : moutons d'Australie pour les fêtes de l'Aïd).

Les produits laitiers sont à l'image de leur support animal. En matière de lait de vache, la région méditerranéenne a une faible production et est largement dépendante des zones de production extérieures. En revanche, elle produit des quantités suffisamment importantes de lait de brebis ou de chèvre pour développer une industrie de produits laitiers spécifiques comme les fromages (ex. Roquefort) ou les yaourts.

Pour les pays sud méditerranéens, la faiblesse de l'approvisionnement national est à la base d'une dissociation de la filière laitière en deux : une filière interne correspondant à une production artisanale, une filière externe plus industrielle basée sur la poudre de lait importée².

d) Les produits de la mer

On ne peut parler en Méditerranée de modèle de consommation sans citer les produits de la mer qui constituent un élément traditionnel pour les peuples riverains et tout particulièrement ceux des îles méditerranéennes. Paradoxalement, ces produits ont moins d'impact qu'on pourrait le penser en raison là également, d'une approche artisanale des systèmes de pêche dont les performances – à l'exception d'un pays comme l'Espagne – sont très inférieures à celles des grands armements (ex. Japon).

1. Cf. Les études menées sur la pastoralisme en liaisons avec l'Association française de Pastoralisme, A. Bourbouze, P. Donadieu, 1987.

2. Cf. A. Naili, 1987.

Il reste que certains produits de la pêche sont spécifiquement méditerranéens (ex. anchois) et ont donné lieu à une industrie spécialisée. Cependant cette dernière reste orientée sur des conceptions anciennes (conserves) dont la consommation est en perte de vitesse plutôt que sur les conceptions plus modernes (chaîne de froid, plats cuisinés) qui ont la faveur du public.

2) *Les filières nouvelles*

On se bornera à deux exemples parmi les plus caractéristiques :

a) *Les agrumes*¹

Ces derniers, comme on l'a rappelé, ne sont pas d'origine méditerranéenne mais se sont parfaitement adaptés à cette région dont les caractéristiques pédoclimatiques leur convenaient. Actuellement, la région méditerranéenne est devenue le premier bassin de production au monde pour plusieurs de ces agrumes, notamment orange. Certaines zones d'Espagne, d'Israël ou du Maroc peuvent être comparées aux grandes exploitations californiennes. Ces zones sont très compétitives et d'ailleurs travaillent essentiellement pour le marché international et tout particulièrement européen. Ailleurs, les systèmes de production sont plus fragmentés et produisent essentiellement pour les marchés de proximité.

Ces nouvelles productions ont engendré des industries alimentaires (jus de fruits) qui restent cependant marginales, l'essentiel de la commercialisation se faisant sur la base de produits frais simplement conditionnés. Ceci entraîne une dépendance spécifique vis-à-vis des contraintes de calendrier ; les conditions de marché pouvant fortement évoluer en quelques semaines.

b) *Les cultures protégées*

Cette expression ne désigne pas une catégorie de produits mais un mode d'exploitation (cultures sous tunnels, serres...). Il reste que ces systèmes de production concernent plus particulièrement certains produits comme la tomate qui est également – comme on le sait – une production récente pour la zone méditerranéenne. Celle-ci est devenue un des premiers producteurs du monde dans ce domaine et ceci a permis à la fois l'approvisionnement en produits frais ainsi que la création d'unités de transformation spécialisées (concentrés...)².

Cependant ces cultures si elles sont économes en terre, requièrent des investissements relativement importants qui ne sont pas forcément considérés comme le

1. Sur le thème plus général des fruits et légumes en Méditerranée, cf. les travaux de F. Lauret et J.-C. Montigaud à l'INRA Montpellier. Sur ce thème, le CIHEAM doit tenir prochainement un séminaire international avec le concours de la CEE, en novembre 1990 à l'IAM de Chania en Grèce.

2. Cf. le premier Congrès mondial de la tomate d'industrie organisé par l'Association Méditerranéenne Internationale de la Tomate de Conserve (AMITOM), en novembre 1989 à Avignon..

meilleur emploi possible parmi d'autres opportunités (immobilières ou touristiques par exemple).

III – Perspectives et conditions de développement

Dans cette dernière partie, nous dresserons un bref constat des opportunités qui se présentent aux activités agro-alimentaires méditerranéennes et des handicaps qui doivent être surmontés. Ceci nous permettra de conclure sur les conditions nécessaires à un développement des filières concernées sur la base d'une stratégie volontariste.

1) Opportunités et handicaps

a) Des marchés potentiels considérables

Le bassin méditerranéen est une zone d'un monde, dont le potentiel de développement en termes de consommation alimentaire est important.

Les pays de la rive nord, qui sont les plus développés tendent comme tous les pays européens à un ralentissement de leur consommation alimentaire. Mais cette stabilisation ne se fera que sur la base de standards élevés par rapport auxquels il existe une marge importante de progression. Par ailleurs, l'évolution des niveaux de vie et des normes de consommation aboutit à une modification de la structure de la demande au détriment de certaines catégories de produits (légumineuses, conserves, ...) au profit d'autres (viandes, produits frais,...).

Les pays de la rive sud connaissent – comme le sait – un fort accroissement démographique qui rend plus aigu le problème de leur approvisionnement alimentaire. Ce dernier constitue un débouché naturel pour les productions nationales et par ailleurs des marchés potentiels pour les pays excédentaires.

A ces demandes permanentes s'ajoute la demande temporaire liée au flux touristique dont l'impact sur la zone est considérable mais très concentré dans l'espace et dans le temps.

b) Des capacités de réponse limitées

L'existence de marchés potentiels considérables ne suffit pas à assurer le développement des filières agro-alimentaires méditerranéennes. Elle peut être, au contraire, une source de déstabilisation des systèmes de production nationaux.

– L'évolution des profils de consommation dans les pays de la zone nord méditerranéenne peut tendre à imposer un modèle de consommation nord-européen au détriment des productions méditerranéennes traditionnelles¹.

1. Sur l'économie de la consommation cf. les travaux menés par L. Malassis et M. Padilla, 1986.

– Le rôle croissant des importations dans les pays de la zone sud peut avoir le même effet et, par ailleurs, si une politique de prix appropriée n'est pas mise en place, la « dualisation » des filières agro-alimentaires peut aboutir à une déstabilisation des filières internes fragilisées¹.

– La demande liée au tourisme, en raison de son caractère massif mais temporaire, nécessite une réponse appropriée à laquelle ne sont pas préparés, le plus souvent, les producteurs locaux.

– Les fortes fluctuations saisonnières qui caractérisent l'évolution de certains marchés, notamment des produits frais, jouent également au détriment des producteurs nationaux lorsque ceux-ci sont peu organisés par rapport aux exigences et aux pouvoirs de la grande distribution.

Ainsi, ces différents handicaps sont l'expression, plus que de mauvaises conditions en termes de « facteurs naturels », de l'organisation générale des filières agro-alimentaires méditerranéennes par rapport aux conditions actuelles du fonctionnement des marchés nationaux et internationaux des biens de consommation.

Certes, il ne s'agit pas de nier le rôle des facteurs limitants que constituent la rareté des terres cultivables, leur fertilité souvent insuffisante, le problème dramatique de l'eau ainsi que les nouveaux problèmes cruciaux liés à l'extension de la désertification et à la pollution. Mais ces problèmes concernant l'amont des filières ne peuvent recevoir les réponses techniques qui existent (rôle de l'irrigation notamment) que si les conditions socio-économiques sont réunies pour valider les solutions envisagées. Ces conditions passent par l'organisation de l'ensemble des filières concernées.

2) *Pour une stratégie volontariste*

Les observations précédentes, aussi sommaires soient-elles, n'entraînent pas un optimisme qui ne serait que de circonstance. Parmi les différents scénarios possibles, le plus vraisemblable est celui pour lequel, malgré la forte demande potentielle à satisfaire, les filières agro-alimentaires méditerranéennes ne seront pas en mesure de développer leur place sur les marchés internationaux voire de défendre leurs marchés intérieurs.

Par ailleurs, l'hétérogénéité politique et économique des pays de la zone et les effets structurels de plus en plus marqués de la Communauté Economique Européenne ne permettent pas de parler de l'ensemble de la zone méditerranéenne comme d'une entité unique et homogène. Il convient pour le moins de distinguer, en termes de stratégies des acteurs, les pays communautaires des pays tiers.

1. Cf. les colloques sur les thèmes de « les consommations et les politiques alimentaires au Maghreb » Séminaire FAO CIHEAM CREA, Alger 1984 et « la sécurité alimentaire dans les pays arabes », colloque de l'Arab Thought Forum, Amman 1986, (cf. M. Allaya 1986).

a) Pour les pays de l'Europe Communautaire

La politique agricole commune de la CEE (PAC) a été conçue pour l'essentiel, pour l'Europe du Nord et ses produits. Aussi l'une des préoccupations actuelles des responsables européens vis-à-vis de la Méditerranée concerne les pays et régions qui constituent la partie méditerranéenne de la CEE.

Lors de la préparation de l'élargissement de la CEE aux pays du sud, la CEE a mis au point un ensemble de programmes intégrés méditerranéens (PIM) pour permettre aux régions concernées (de France, Italie et Grèce) de se préparer à accueillir les activités qui pouvaient être concurrentielles de l'Espagne et du Portugal ; ces derniers bénéficiant de leur côté d'une période et de mesures d'adaptation. Ces dispositifs visaient tout particulièrement l'agro-alimentaire et le rural qui restent des éléments majeurs en termes de valeur ajoutée, d'emploi et d'équilibre régional.

A l'issue de la période transitoire actuelle, ces programmes seront relayés par des actions structurelles touchant l'ensemble des zones dites défavorisées de la communauté élargie, zones qui concernent largement les régions méditerranéennes sans que celles-ci en aient l'exclusivité.

Pour les activités agro-alimentaires de l'Europe méditerranéenne, il n'y a pas d'autres stratégies possibles, compte tenu de l'échéance de 1993, que la « montée en compétitivité » des différentes filières concernées.

Il s'agit, pour les différents acteurs (opérateurs, organisations professionnelles, pouvoirs publics) de « repenser » les filières en inversant l'ordre traditionnel qui va de la production à la commercialisation. Il convient au contraire de partir du marché final et de ses conditions de fonctionnement : dynamique de la consommation, rôle de l'appareil de distribution, etc.

Dans cette optique, l'accent mis sur les produits de qualité doit constituer un élément majeur des réponses stratégiques à apporter. A défaut d'une « domination par les coûts » pour lesquels beaucoup de productions méditerranéennes risquent d'être distancées, il est possible de mettre en place des « stratégies de différenciation » fondées sur la qualité des produits et leurs spécificités.

Une telle orientation peut être comprise par les acteurs de la grande distribution dont les pressions concurrentielles qu'ils exercent autorisent cependant une segmentation fine des produits.

Les organisations professionnelles doivent faire passer ce message et inciter leurs opérateurs à prendre les initiatives rendues nécessaires par les opportunités et les contraintes du « grand marché » de la CEE d'après 1992.

Les pouvoirs publics à leurs différents niveaux (CEE, Etats, régions) peuvent favoriser ces adaptations en utilisant les mesures réglementaires et les incitations financières dont ils disposent.

A cet égard, les récentes dispositions pour définir les appellations d'origine contrôlées (AOC) tant au plan français que communautaire, ouvrent des perspectives positives pour les produits méditerranéens dont plusieurs sont directement concernés (vins, fromages, charcuteries).

Il convient d'aller plus loin et de promouvoir un modèle de consommation de produits méditerranéens combinant des aspects festifs et les nouvelles exigences diététiques afin de l'exporter en Europe du Nord et assurer à travers lui, le développement des filières agro-alimentaires méditerranéennes.

b) Pour les pays tiers méditerranéens

Pour l'ensemble de ces pays (PTM), dont la situation de chacun est souvent spécifique (la Turquie ne peut se comparer directement à la Yougoslavie, ni l'Algérie à l'Israël), les problèmes de stratégies agro-alimentaires se posent d'une manière bien différente par rapport aux régions méditerranéennes de la CEE.

Ces pays ne vont pas connaître directement la concurrence des systèmes de production nord-européens qui oblige les régions précitées à une vigoureuse politique d'adaptation.

En revanche, les PTM sont soumis, pour la plupart d'entre eux, à de fortes contraintes qui ont été brièvement rappelées : pression démographique, urbanisation incontrôlée, pouvoir d'achat insuffisant, faible efficacité des systèmes de productions agricoles, faiblesse de l'appareil industriel et commercial.

Le déficit alimentaire structurel risquant d'entraîner une dualisation des filières et par là, une fragilisation des productions nationales, une stratégie de développement doit obligatoirement combiner un soutien de ces dernières et la recherche d'une compatibilité avec les opérations relevant du marché international.

Le soutien des productions nationales concerne principalement les productions vivrières qui sont le plus concurrencées par les importations massives liées à des conditions préférentielles dont le cas extrême est celui de l'aide alimentaire.

Dans certains cas, le soutien de ces productions nationales passera par des accords internationaux assurant un minimum de débouchés aux pays de la zone. Compte tenu du rôle dominant de la CEE en région méditerranéenne et de sa responsabilité qui en découle, un certain nombre d'accords passés avec les différents PTM visent explicitement cet objectif. Ils restent cependant bi-latéraux, la situation politique actuelle en Méditerranée ne permettant pas pour l'instant la mise en place d'une convention globale type « accord de Lomé » avec les pays ACP.

Les tentatives de recoupement partiel comme celle de l'Union du Maghreb Arabe (UMA) devrait faciliter une coopération multilatérale sous réserve que l'évolution politique de la zone le permette.

Il reste que les actions publiques, si nécessaires soient-elles, ne peuvent pas à elles seules assurer le développement des filières agro-alimentaires. Ces dernières sont *in fine* dépendantes de la volonté et des initiatives des acteurs eux-mêmes. Il convient que l'esprit d'entreprise qui existe aussi dans la zone méditerranéenne s'exprime plus largement qu'il ne le fait dans le domaine agro-alimentaire, compte tenu des opportunités réelles que ce secteur recèle malgré ses handicaps.

C'est dans une combinaison de ces initiatives privées et des décisions publiques pour les préparer et les conforter que les filières agro-alimentaires méditerranéennes pourront s'affirmer et participer activement au développement de cette région du monde.

BIBLIOGRAPHIE

- ADEFI (1978) « *Filières industrielles et stratégies d'entreprises* », Paris I, ADEFI-FNEGE.
- ALLAYA M., ALLAYA M.-C., GHERSI G., MADELAINE C., PAPAYANNAKIS M., (1984), « *Alimentation et agriculture en Méditerranée, autosuffisance ou dépendance ?* », Publisud, 215 p.
- ALLAYA M. – Ed. (1986) « *Les consommations et les politiques alimentaires au Maghreb* », Actes du colloque FAO-CIHEAM, 219 p.
- ALLAYA M., LABONNE M., PAPAYANNAKIS, ABDEL HAKIM T. (1986) « la sécurité alimentaire dans les pays arabes », rapport pour le colloque de l'Arab Thought Forum – Amman, février 1986.
- ALLAYA M., LABONNE M., PAPAYANNAKIS M. (1988) « *Les échanges agro-alimentaires méditerranéens : enjeu mondial* », Options méditerranéennes, CIHEAM-IAMM., 307 p.
- ALLAYA M. – Ed. (1988) « *L'économie de l'olivier* », Actes du colloque CEE-CIHEAM de Tunis. Options méditerranéennes, CIHEAM, 219 p.
- AUMAITRE A. (1989) « *The production of pig meat in Mediterranean countries* », Options méditerranéennes, CIHEAM, Paris, 200 p.
- BARTOLI P., BOULET D. (1989) « *Dynamique et régulation de la sphère agro-alimentaire : l'exemple viticole* », Thèse de doctorat d'Etat, université de Montpellier I, trois volumes, 1310 p.
- BOUGLER J. – TISSERAND J.-L. (1990) « *Les petits ruminants et leurs productions laitières dans la région méditerranéenne* », Options méditerranéennes n° A12, CIHEAM, 133 p.
- BOURBOUZE A., DONADIEU P. (1987) « *L'élevage sur parcours en régions méditerranéennes* », Options méditerranéennes, CIHEAM, 104 p.
- BRAUDEL F. – Ed. – « *La Méditerranée* », Flammarion 1985, deux tomes 223 et 217 pp.
- DE BRANDT J., (1988) « *La filière comme méso-système* », in *Traité d'Economie Industrielle*, Ecomica, Paris, 965 p.
- DE COZ J. (1990) « *Espaces méditerranéens et dynamiques agraires* » (Rapport au colloque UNESCO CIHEAM), Options méditerranéennes, CIHEAM, 393 p.
- LERIN F. – Ed. (1986), « *Céréales et produits céréaliers en Méditerranée* », Actes du Colloque de Rabat, Options méditerranéennes, CIHEAM-IAM.M.
- MALASSIS L., PADILLA M., (1986) *Economie agro-alimentaire*, « Tome III : *L'économie mondiale* », Cujas, Paris, 450 p.

- MALASSIS L., PADILLA M., (1982) « *Typologie mondiale des modèles agro-nutritionnels* », CIHEAM-IAM. Montpellier, 87 p.
- MONTIGAUD J.-C. (1989) « *Les filières fruits et légumes et la grande distribution* », Contribution au séminaire CIRAD, Montpellier.
- NAILI A., (1987) « *Filières internes et filières externes agro-alimentaires : le cas du lait et des produits laitiers en Tunisie* », université Montpellier I, Montpellier, 227 p.
- ONCUOGLU S., (1989) « *Pour une problématique de la commercialisation des fruits et légumes frais en Turquie* », pp. 23-40 in J. Thobie et S. Kancal – Ed. « *Turquie, Moyen-Orient, Communauté Européenne* », L'Harmatan, 398 p.
- PEREZ R. (1988) « *Les enjeux de la recherche agro-alimentaire en Méditerranée* », pp. 11-21, in J. THOBIE et S. KANCAL – Ed. – « *Turquie, Moyen-Orient, Communauté Européenne* », L'Harmatan, 398 p.
- PEREZ R. (1988-89) « *Sur l'analyse des filières dans le domaine agro-alimentaire* », communication aux rencontres internationale d'Agropolis, Montpellier, décembre 1988 et contribution au séminaire CIRAD, Montpellier, septembre 1989.
- PEREZ R., RASTOIN J.-L. (1989) « *Les industries du lait en Europe : à la recherche d'une nouvelle jeunesse* » Eurostaf Dafsa, Paris, 370 p.
- SAUVEUR B. (1990) « *L'aviculture en Méditerranée* », Actes du Colloque de Belgrade, Options méditerranéennes, CIHEAM, (à paraître).
- TUBIANA L., et autres (1989) « *Etudes des politiques céréalières et des politiques d'approvisionnement en céréales de quatre pays méditerranéens : Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte* » CIHEAM-INRA, sept documents plus annexes.
- TISSERAND J.-L. – Ed. - « *La digestion, la nutrition et l'alimentation du dromadaire* », Actes du Colloque de Ouargla, Options méditerranéennes, CIHEAM, 187 p.
- TISSERAND J.-L. Ed. – « *Le lait dans la région méditerranéenne* », Actes du Colloque de Rabat, Options méditerranéennes, CIHEAM, 233 p.

**VALORISATION DES RESSOURCES HUMAINES
DANS LE TOURISME
A TRAVERS LE CAS DU MAROC**

Hassan SEBBAR

Professeur à l'Institut National
des Statistiques et d'Economie appliquée

Si vous traitez un homme comme ce qu'il est, il restera ce qu'il est, mais si vous le traitez comme s'il était ce qu'il devrait être, et ce qu'il pourrait être, il deviendra cet homme meilleur et plus grand.

Goethe

La Méditerranée a constitué depuis très longtemps une mer de transmission et de circulation de personnes, de biens, de services, de cultures, de civilisations et de religions par différentes voies, des plus violentes aux plus pacifiques. Les pays riverains constituent une terre de cohabitation de civilisations.

C'est l'espace qui a accumulé le plus dense apport des civilisations anciennes et le plus apte à dépasser, grâce à la diversité de son acculturation, les différenciations superficielles. Le tourisme est l'un des maillons essentiels de la coopération méditerranéenne à mobiliser dans le futur pour faire progresser culturellement ce « projet d'une entente entre les pays riverains de la Méditerranée »¹ et pour que les peuples de cette contrée, « berceau de civilisations et de démocratie puissent s'enrichir de leur mutuelles différences »². Phénomène international concernant les déplacements humains, le tourisme est un facteur de rapprochement des hommes, d'harmonisation et d'uniformisation du mode de pensée. Activité économique, il améliore sur le plan interne, le niveau de vie des populations locales par l'offre d'emploi qu'il génère et la qualité de la vie par la formation qu'exige ses emplois ; c'est un facteur de valorisation des ressources humaines par l'emploi et la formation.

En général ces deux composantes se situent au centre des préoccupations des responsables des politiques économiques soucieux d'améliorer le rendement économique et social global de leur société. D'un côté, il faut assurer un emploi à tout un chacun qui le demande, ce qui se traduirait par un maintien et un accroissement du produit global donc des revenus supplémentaires et des possibilités plus importantes de satisfaction des besoins collectifs et privés des pays. D'un autre côté, il faut adapter les nouveaux emplois créés aux niveaux de qualification requis. Tout cela exige une planification préalable basée sur la connaissance de l'existant, la maîtrise de ses données structurelles et des estimations pour le futur à titre d'indicateurs aux services du politique.

C'est ainsi que pour traiter de la valorisation des ressources humaines dans le tourisme à travers le cas du Maroc, nous avons cru bon d'articuler ce papier autour de deux points :

I – Données sur l'emploi touristique.

II – Emploi, formation dans le tourisme international le cas du Maroc.

1. F. Mitterand « *Lettre à tous les Français* », cité par J. Huntzinger dans la préface de Premier Forum Méditerranéen – Ed. Echanges Méditerranée. Marseille, février 1988.

2. Paul Vlery cité par J. Matteori dans Premier Forum idem p. 12.

I – Données sur l'emploi touristique

1) Volume de l'emploi

L'emploi dans les activités touristiques est un domaine qui reste encore assez mal quantifié ou tout du moins dont les données disponibles par pays sont loin de contribuer à une connaissance claire et précise de l'impact réel du tourisme international sur l'emploi.

Les positions et par conséquent les informations fournies à l'appui divergent selon les experts. Pour les uns, le tourisme crée beaucoup d'emplois, donc à forte intensité de travail. C'est l'avis de Boudhiba qui soutient qu'un emploi du secteur du tourisme coûte en installations fixes vingt fois moins qu'un emploi du « secteur industriel classique » autrement dit que le tourisme crée plus d'emplois par unité de capital investi¹. Dans ce contexte, pour les pays en voie de développement où la main-d'œuvre est si abondante ce qui pousse les économistes à considérer que le coût d'opportunité d'utilisation de ce facteur de production est faible voire nul, l'expansion du tourisme est présentée comme un excellent outil servant à réduire le chômage².

Pour d'autres, le tourisme pourvoyeur de devises étrangères, n'a qu'un effet restreint sur l'emploi et donc sa contribution au produit national brut est faible ; c'est ce que pense Green en disant que la balance penche du côté de ceux qui estiment que la création d'emplois dans le tourisme est coûteuse³.

M.-A. Koch déclare que les données statistiques de plusieurs pays montrent qu'un lit correspond à environ une personne employée si l'on prend en considération non seulement les personnes employées directement par les hôtels et autres lieux d'hébergement mais aussi celles qui le sont dans les installations complémentaires. Ainsi pour une occupation pour lit pendant 200 nuits par an, il ne faudrait pas moins de 200 000 nuitées pour fournir 1 000 emplois⁴. Le Bureau international du travail estime qu'il y aurait de par le monde près de 100 millions de personnes en 1989 travaillant dans l'hôtellerie, la restauration et le tourisme soit 6,3 % de la population active contre près de 50 millions avancées pour 1983. Ces chiffres sont à prendre avec beaucoup de réserves compte tenu du manque de

1. Abdelwahab Boudhiba : « *Impact du tourisme sur les valeurs et croyances traditionnelles en Tunisie* ». Communication au cycle d'étude commun UNESCO – Banque Mondiale cité par Emanuel de Kadt p. 38.

2. Nations-Unies : la planification et le développement de l'industrie touristique de la région de la CEE. Actes du colloque organisé par la Commission Economique pour l'Europe, tenu à Dubrounik du 13-18 octobre 1975, p. 17, New-York, 1975.

3. Emanuel de Kadt : « *Tourisme passeport pour le développement* » p. 38 publié pour la Banque Mondiale et pour l'UNESCO, Ed. Economica, Paris 1979.

4. H.-A. Koch : « *Incidences économiques de la planification du développement de l'industrie touristique in Nations-Unies* » : La planification et le développement de l'industrie touristique *op. cit.* p. 135.

système efficace d'obtention de statistiques de l'emploi dans ce secteur et de la méthode de comptabilisation de cette variable dans les différents pays allant du recensement du seul emploi dans l'hôtellerie à des estimations de l'emploi total voir l'emploi direct et indirect généré par cette activité¹.

Pour un pays comme l'Espagne, la réponse du Gouvernement à un questionnaire du BIT donne 577 600 travailleurs dans tout le secteur en 1987 alors que d'autres sources avancent le chiffre de 1 452 600². Le rapport est de 2,51 à 1. L'application de la norme de Koch conduit pour ce pays qui accueille un flot important de touristes, 38 millions en 1988, à près de 600 000 personnes, ce qui n'est pas beaucoup pour un pays qui a la population de l'Espagne et où le tourisme procure 15 milliards US \$ soit près de 1/4 de total des devises acquises.

L'OCDE et l'OIT avancent que les travailleurs employés dans le tourisme atteignent 6 % de la population active en France, 4 % en Italie, 9 % au Kenya et 8 % en Suisse. La part de l'hôtellerie dans le tourisme est très variable. Elle est de 47,5 % en Autriche ; 42 % en Italie ; 32,4 % en Norvège ; 30,9 % au Royaume-Uni et 25 % en Suisse³

C'est par référence à l'importance de l'hôtellerie, restauration, tourisme dans le tertiaire⁴ qu'on saisit mieux la vocation plus ou moins touristique d'un pays. On peut distinguer ainsi :

– les pays à forte vocation touristique comme la Grèce où les effectifs de l'hôtellerie représente 13,5 % de la population active dans le tertiaire ; le Luxembourg (8,7 %) ; l'Autriche (6,9 %) ; la République Fédérale d'Allemagne (6,4 %) ; la Suisse (3,7 %) ; le Danemark (3,6 %) et la Nouvelle-Zélande (3,8 %) (pays à vocation touristique récente). Le pourcentage élevé enregistré en Grèce est dû en partie au poids relativement faible du tertiaire dans l'économie nationale ;

– les pays dont la vocation touristique est moins affirmée. L'emploi dans l'hôtellerie par rapport au tertiaire varie de 0,7 % en Belgique à 2,5 % aux USA et en Espagne. La place de l'hôtellerie dans ce dernier pays connu pour sa vocation touristique s'explique par la diversité du produit touristique espagnol et le poids relativement important du tertiaire dans l'économie nationale.

Ailleurs, les emplois engendrés par le tourisme variant beaucoup selon les lieux. Emanuel Kadat illustre par des exemples montrant que la participation de l'emploi dû au tourisme international à l'emploi global est de moins d'un pour cent pour Bali, se situe à 5 % pour Fidji, la Jamaïque et Porto-Rico et atteint au Bermudes les 3/4 de la main-d'œuvre⁵.

1. BIT : rapport général de la Commission de l'hôtellerie, de la restauration et de tourisme chap. 13. Première session, Genève 1989.

2. Voir chiffre dans un BIT idem pp. 65-76 et 77.

3. Idem p. 76.

4. Idem p. 76, voir aussi BIT : productivité et formation dans le secteur de l'hôtellerie, de la restauration et du tourisme, p. 9, Genève, 1989.

5. Emanuel de Kadat *op. cit.* pp. 35-36.

2) *Emploi direct et indirect*

Cependant, la saisie de l'emploi dans le tourisme et la fiabilité des données disponibles ne se révèlent qu'en analysant les deux composantes de l'emploi : l'emploi direct et l'emploi indirect.

Les emplois directs sont ceux qui sont créés dans les entreprises travaillant à titre principal pour le tourisme (hôtels, restaurants, commerce de services et d'objets de l'artisanat, transport touristique, agences de voyages, guides, etc.).

Les emplois indirects sont ceux créés dans les biens et services dont il a besoin.

De ces catégories d'emplois, seules les statistiques concernant l'emploi direct dans les hôtels sont disponibles et plus ou moins connues avec une précision acceptable. Quant aux autres relatives aussi bien à l'emploi direct dans les autres sous-branches du tourisme qu'à l'emploi indirect, les seules données existantes relèvent plus de préseptions que de calculs précis exigeant des analyses approfondies¹.

Les emplois directs dans l'hôtellerie dont le volume total dépend de la capacité hôtelière sont mesurés par le ratio des travailleurs dans l'hôtellerie rapportés aux chambres. Les écarts entre les situations nationales décrites précédemment sont révélés par ce ratio.

Globalement et par grandes régions, les données récentes des enquêtes menées par Horwath and Horwath indiquent que le nombre de travailleurs par chambre a tendance à baisser dans les grands hôtels de tourisme.

Emploi par chambre disponible dans le monde

Régions	1984	1985	1986	1987
Afrique et Moyen-Orient	1,15	1,09	1,04	0,97
Asie et Australie	1,26	0,94	1,02	1,19
Amérique du Nord	0,69	0,64	0,59	0,65
Europe	0,73	0,69	0,73	

Source : Horwath & Horwath International in BIT : productivité et formation dans le secteur HRT, p. 8, Genève, 1989.

Par ailleurs les résultats pour trente-neuf pays en développement ont permis de constater que :

- pour douze pays le nombre d'employés par chambre est inférieur ou égal à 0,5.
- pour treize pays le nombre d'employés est strictement supérieur à 0,5 et inférieur ou égal à l'emploi ;
- pour neuf pays le nombre d'employés est supérieur à 1 et inférieur ou égal à 1,5 ;

1. Pierre Fabre : « *Tourisme international et projets touristiques dans les pays en développement* » pp. 66-69. Ministère de la Coopération, Paris, 1979.

– pour six pays le nombre d'employés par chambre est strictement supérieur à 1,5¹.

L'emploi direct dans les activités touristiques autres qu'hôtelières est estimé en Tunisie aux environs de 1,57 à 1,96 par emploi hôtelier. Il s'élève à 1,3 par emploi d'hôtel au Kenya. Ces chiffres ont été jugés comme assez « élevés »².

Concernant l'emploi indirect, en Tunisie pour chaque employé d'hôtel, on compte trois ou quatre. Au Kenya, c'est moins important, on le chiffre à 1,74 par emploi hôtelier dont 0,72 dans les magasins ; 0,56 dans l'agriculture et un peu moins dans diverses industries de transformation et de distribution³.

3) Structure de l'emploi

En plus de la détermination des emplois directs et indirects, il est utile pour les besoins de la planification de la formation de connaître la structure des emplois créés par le tourisme par métier et degré de qualification.

La structure de la main-d'œuvre dans le tourisme est très complexe eu égard à la diversité des établissements touristiques à leur taille et au volume quantitatif et qualitatif de l'offre local de main-d'œuvre.

Cette structure varie de pays à pays. Le nombre de travailleurs exigeant une qualification dans les pays en développement est d'au moins 66 % pour le Kenya ; 78 % pour la République Dominicaine et près de 90 % pour Chypre⁴.

Cette structure testée récemment par des enquêtes sur le terrain entreprises par le BIT ne diffère pas beaucoup de ce qui a été avancé par le même organisme en 1979 pour les pays d'Afrique, d'Asie et d'Amérique Latine.

1. Pierre Fabre : « *Tourisme international et projets touristiques dans les pays en développement* » pp. 66-69. Ministère de la Coopération, Paris, 1979.

2. Emanuel de Kadt *op. cit.* pp. 37-39.

3. *Idem.*

4. BIT : Productivité ... *op. cit.* p. 9.

Analyse comparée de la distribution des emplois hôteliers par spécialité et niveau de qualifications

	Pays d'Afrique %	Pays d'Asie %	Pays d'Amérique Latine %
Spécialités :			
Comptabilité et administration	5,17	9,22	14,90
Réception - front office	9,35	10,98	18,80
Etages - buanderie	22,63	25,91	17,60
Restaurants - bars	29,51	22,61	22,90
Cuisine	15,42	14,49	13,90
Economat	2,91	3,40	15,70
Entretien	4,36	5,27	15,70
Autres	10,65	8,12	6,60
Total	100,00	100,00	100,00
Niveau de qualifications :			
Cadres dirigeants	1,41	1,03	2,98
Techniciens supérieurs	4,52	4,09	5,04
Techniciens moyens	16,71	12,18	23,32
Techniciens de base	46,30	55,52	57,04
Apprentis et main-d'œuvre sans qualification	31,00	27,18	11,62
Total	100,00	100,00	100,00

Source : BIT : la planification de la formation hôtelière et touristique dans les pays en voie de développement : aspects méthodologiques – expériences, séminaire régional sur le développement des ressources humaines et tourisme, Buenos-Aires, avril 1977, rapport 1.

Ce type d'emploi est très séduisant pour le sexe féminin dans les pays industrialisés puisqu'il occupe en général plus de 50 % de l'emploi dans le secteur, c'est ainsi que pour l'année 1988 l'emploi féminin dans l'hôtellerie atteint 78 % en Norvège ; 68,4 % au Royaume-Uni ; 52 % en Suisse et plus de 50 % en France, aux U.S.A...¹ ce ratio est de moins de 50 % dans les pays en développement.

1. BIT : Rapport général, 1989 *op. cit.* p. 77.

4) *Emploi et formation dans le tourisme*

Il est clair que le secteur de l'hôtellerie, de la restauration et du tourisme est un vaste ensemble de services à fort coefficient de main-d'œuvre. La mise en valeur des ressources humaines dans ce secteur est un aspect fondamental du développement du tourisme, on comprend alors pourquoi la formation et l'éducation sont devenues des objectifs prioritaires du développement du tourisme pour faire coïncider les possibilités futures d'emplois avec les compétences disponibles.

La formation est développée à tous les niveaux pour s'assurer d'une part de la qualification considérée comme la clé d'accès à l'emploi et d'autre part au perfectionnement permettant le développement des carrières.

Le Bureau International du Travail¹ a présenté une analyse complète, par pays, des systèmes de formation en matière d'hôtellerie et de tourisme. Ladite analyse a porté sur les aspects suivants :

- organisation et structures nationales de formation,
- fixation des politiques et des programmes de formation,
- les systèmes de formation,
- moyens et méthodes de formation,
- aspects humains de la formation.

5) *Productivité dans le tourisme*

L'emploi dans le tourisme valorise la production nationale, c'est ce qui ressort des calculs de productivité basés sur une enquête concernant l'industrie hôtelière qui a porté sur mille vingt-cinq établissements dans le monde².

Le coefficient de productivité du travail, défini en tant que nombre d'unités de bénéfice brut dans le sens de recettes diminuées du coût des biens vendus générées par une unité de travail, s'établissait en 1987 comme suit :

Afrique et Moyen-Orient	3,09
Asie et Australie	3,00
Amérique du Nord	2,52
Europe	2,59
Amérique Latine et Caraïbes	3,01

Un autre indicateur couramment utilisé est le coefficient des ventes par rapport à la masse salariale y compris les charges sociales. Ce coefficient varie d'une région à l'autre, il indique que la productivité est plus élevée dans les pays en

1. BIT : 3^e réunion technique tripartite pour les hôtels, restaurants et établissements similaires chap. II, Genève, 1983.

2. Horwath & Horwath International : Worldwide Hotel industry, New York 1987.

développement que dans les régions ou pays industrialisés¹. Les taux les plus forts sont enregistrés en Afrique du Nord 4,88 contre 2,99 en Scandinavie ; ceci s'explique par le faible coût de la main-d'œuvre.

Devant la diversité des données qui ne sont pas à même d'aider à une détermination aussi objective que possible de l'emploi et encore moins des profils de postes, nous penchons du côté de l'avis des experts de la CNUCED qui estiment que le total des emplois directs et indirects pourrait être le double de celui des emplois créés directement dans le secteur touristique².

Toutefois une enquête internationale sous l'égide des organisations internationales compétentes tels le BIT nous paraît d'une nécessité absolue pour parfaire la connaissance de l'emploi du secteur touristique et de sa ventilation.

Le but en est de disposer de statistiques complètes et cohérentes permettant d'éviter les comparaisons de pays à pays qui sont actuellement « risquées par ce que la définition de l'emploi créé par le tourisme varie d'un pays à l'autre »³ et la méthodologie de détermination de l'emploi n'est pas partout la même.

II – Emploi, formation dans le tourisme international, le cas du Maroc

1) Problématique générale du secteur

Le tourisme international s'inscrit parmi les priorités économique et social du Maroc en tant que secteur pourvoyeur de devises fortes nécessaires pour l'équilibre de la balance des paiements et activité créatrice d'emplois directs pour son fonctionnement propre et indirects par son interdépendance avec les autres secteurs et sa pénétration dans le tissu productif du pays.

La position du Maroc en tant que destination internationale s'est beaucoup améliorée et est appelée à connaître une nette progression à condition de pallier aux insuffisances, objet de la stagnation de la demande touristique des marchés touristiques traditionnels, constatée ces dernières années.

En 1989, le Maroc a reçu près de 2 600 000 visiteurs étrangers contre près de 2 100 000 en 1988 alors que ce chiffre n'avoisinait que 400 000 en 1965. Ces touristes étrangers ont dépensé plus d'un milliard de dollars.

Les touristes des principaux marchés traditionnels émetteurs de tourisme européen et américain n'ont enregistré que 1 450 000, ce qui ne dépasse guère la moyenne de ces cinq dernières années.

Cette stagnation, voire la baisse de la demande touristique en provenance des marchés traditionnels du Maroc notamment européens, s'explique aussi bien par

1. BIT : Productivité... *op. cit.* pp. 13-14.

2. Voir Pierre Fabre *op. cit.* p. 39.

3. Emanuel de Kadt *op. cit.* p. 36.

des facteurs exogènes tels que les problèmes économiques et financiers mondiaux que d'autres facteurs comme la baisse de la qualité du produit touristique marocain.

Si les mesures adéquates ne sont pas prises de toute urgence pour améliorer ce produit qui doit satisfaire une clientèle mieux informée que par le passé des marchés concurrents et plus exigeante, le Maroc risque de perdre pour une période qui s'annoncerait plus ou moins longue sa place dans le marché méditerranéen maintenue jusqu'ici à un niveau acceptable.

Il va de soi que l'élément humain est un facteur majeur à améliorer constamment par la formation pour hausser la qualité de la production touristique marocaine.

2) Du volume de l'emploi

Tout comme la plupart des pays en développement, les données concernant l'emploi touristique au Maroc sont rares. Les seules statistiques disponibles et acceptables ont trait au personnel travaillant dans les hôtels classés. Ce dernier se situe en 1981 au niveau de 15 529 personnes dont 625 étrangers. En 1988, la division des entreprises et activités touristiques du ministère du Tourisme a recensé 21 487 employés dans l'hôtellerie classée contre 24 192 emplois requis par les normes établies par le ministère soit une fuite d'emploi de la part des entreprises dans le sens d'une compression de l'ordre de 2 705 personnes.

L'analyse du ratio « nombre de travailleurs par chambre » montre une certaine amélioration de 1967 à 1989 pour tous les moyens d'hébergement.

Nombre d'emplois par chambre et par catégorie

Catégories	Constaté par enquête			Normes de Ministère
	1967	1981	1989	
5X	1,006	1	1,478	1 à 1,2
4X	0,801	0,746	0,808	0,9
3X	0,380	0,534	0,588	0,7
2X	0,296	0,383	0,452	0,5
1X	0,248	0,280	0,328	0,4
V.V.T.	—	—	0,624	0,8 à 1
R.T	—	—	0,342	0,4 à 0,7

Source : Enquête 1967 sur l'emploi dans les hôtels au Maroc. Division du Plan-Rabat. Pour 1981 et 1989 : ministère du Tourisme.

Les emplois directs dans les autres activités touristiques ainsi que l'emploi indirect sont mal quantifiés. Les chiffres avancés à ce sujet ne sont basés sur aucune définition précise et encore moins une méthode de détermination claire et convaincante.

Selon le ministère du Tourisme, le secteur hôtellerie, restauration et tourisme employait directement et indirectement 152 000 personnes en 1980 et 230 000 en 1987. Un emploi généré dans l'hôtellerie créerait presque huit autres dans les autres activités.

Evolution de l'emploi dans le tourisme au Maroc

Type d'emplois	1980	1985	1987
Emplois directs			
- Hôtellerie	18 000	25 000	28 000
- Autres activités touristiques	54 000	75 000	52 000
Emplois indirects	80 000	120 000	150 000
Total	152 000	220 000	230 000

Source : Ministère du Tourisme : note d'orientation du plan 1981-1985 (1980).

Séminaire National sur le tourisme 16-17/5/85 (1985).

Magazine Tigarie n° 10 de mai-juin 1987 (1982).

De toute évidence ces chiffres sont exagérés ; nous avons procédé pour déterminer l'emploi direct et indirect à la création des comptes de production des sous-branches du tourisme dans la table input-output et dont l'inversion nous permettrait de déduire les emplois indirects par prémultiplication de la matrice des emplois par la matrice des coefficients techniques¹.

Il ressort des calculs qu'un emploi direct dans l'hôtellerie fait appel à l'équivalent de deux autres dans les autres secteurs. Pour l'artisanat et le transport local un emploi direct appelle 2,5 dans les autres secteurs alors que pour les services 1,74 suffisent. Toutefois, les chiffres concernant les emplois indirects méritent une sérieuse révision en baisse pour tenir compte de l'accroissement de productivité du travail par suite d'une meilleure utilisation des capacités ainsi que de l'exportation des effets multiplicatifs de l'emploi découlant des importations nécessaires à la satisfaction de la demande touristique future. Aussi, il nous paraît prudent de ne considérer que la moitié des emplois calculés dus aux effets d'en-

1. H. Sebbar : Outils de détermination des besoins en emplois et profils de poste, le cas de tourisme, revue INSEA Rabat, décembre 1985.

traînement du tourisme. Ainsi, le tourisme emploierait directement selon les premiers résultats d'une enquête récente menée par le BIT près de 60 000 personnes et 64 000 indirectement.

3) Politique de formation professionnelle

La valorisation de l'ensemble des professions touristiques et particulièrement l'hôtellerie a exigé des pouvoirs publics marocains une mobilisation des ressources pour la formation professionnelle dans le tourisme. Au début de 1960, le Maroc ne comptait que l'école hôtelière de Rabat dépourvue de son hôtel d'application réaménagé en un grand palace de la capitale. Progressivement des écoles, centres et instituts furent construits. Le Maroc compte alors :

a) Un institut supérieur à Tanger qui forme des techniciens supérieurs. La formation s'articule dans le cadre de deux cycles : le premier cycle de deux ans après le baccalauréat compte trois sections :

- tourisme : accueil, option technique de production et de vente ;
- gestion hôtelière ;
- pédagogique.

Le deuxième cycle concerne l'organisation et la gestion des entreprises touristiques et hôtelières.

b) Les écoles hôtelières au nombre de huit forment les techniciens moyens en restauration/réception ou cuisine à Marrakech, Agadir, Fès, El Jadida, Ouarzazate, Rabat et Tanger. Les deux dernières assurent en plus l'option secrétariat et l'option Etage à Tanger.

c) Les centres de formation hôtelière de Casablanca et Benslimane forment les agents qualifiés en cuisine, restaurant, réception et étage. Un autre à Touarga assure la formation en restauration traditionnelle.

A côté de ces établissements fonctionnant sous le tutelle du ministère du Tourisme, le ministère des Travaux Publics, de la Formation professionnelle et de la Formation des cadres dispense dans les instituts de technologie appliquée la formation en maintenance hôtelière. En plus, il existe des établissements privés qui forment des cadres moyens en management touristique.

Les cadres formés dans les seuls établissements de formation hôtelière et touristique s'élèvent à 10 389 dont 4 976 lauréats de 1981 à 1989.

**Evolution des effectifs de cadres fermés
dans les établissements de formation hôtelière et touristique**

	Cadres supérieurs	Cadres moyens	Agents qualifiés	Total
1981-1982	49	246	31	326
1982-1983	68	317	69	454
1983-1984	57	318	70	445
1984-1985	80	414	250	744
1985-1986	110	468	260	838
1986-1987	180	374	219	773
1987-1988	139	290	270	699
1988-1989	157	334	206	697
Total	840	2 761	1 375	4 976

Source : Ministère du Tourisme, voir aussi Ahmed Gouita : « *Système de formation professionnelle au Maroc* », évaluation et perspectives p. 64, Rabat, juin 1990.

4) Caractéristiques de l'emploi touristique au Maroc

L'emploi dans le secteur de l'hôtellerie, restauration et tourisme au Maroc intéresse une population jeune. 12 % seulement des personnes employés ont plus de 50 ans. Plus de 40 % ont entre 25 et 34 ans révolus.

L'emploi touristique est offert plus aux hommes qu'aux femmes. L'emploi féminin par rapport au total des emplois offerts oscille autour de 37 à 40 % dans les agences de voyage, 26 à 28 % dans les hôtels ; 15 à 17 % dans les restaurants et beaucoup moins dans la profession de guide.

C'est une population sous instruite. Plus de 35 % des personnes employées n'ont aucun diplôme. En-dehors des agences de voyage et des guides 90 % des employés ne dépassent pas le niveau du baccalauréat.

Le pourcentage des personnes ayant fréquenté des établissements de formation touristique et hôtelière est bien en deça de 15 %.

Dans l'hôtellerie classée, la division des entreprises et activités touristiques a recensé en 1988 près de 1 053 lauréats des écoles et instituts de tourisme et d'hôtellerie alors que selon les normes établies par le Ministère, l'hôtellerie devrait employer près de 8 000 lauréats.

Pourtant la structure par niveau ne diffère en rien de ce qui est constaté dans d'autres pays. Plus de 70 % des personnes travaillant dans l'hôtellerie occupent des postes exigeant une formation professionnelle.

	Hôtellerie	Tourisme
Niveau supérieur	5 à 7 %	16 à 20 %
Niveau moyen	22 à 24 %	16 à 20 %
Niveau qualification	40 à 42 %	40 à 50 %
Main-d'œuvre	26 à 28 %	10 à 15 %

Cette répartition résulte moins de la formation dispensée que des promotions internes et expériences acquises sur le tas et ce d'autant plus que pendant longtemps l'hôtellerie et la restauration dans les pays en développement n'a jamais constitué un secteur séduisant. Un nombre important de personnes se trouve dans un hôtel non par vocation mais par besoin ¹.

Cette structure est appelée à changer avec une offre d'emplois à niveaux d'instruction plus élevée et une formation professionnelle accrue.

1. Mohamed Setti : La politique du personnel dans l'hôtellerie marocaine, à quand la prise de conscience. Journal des cadres n° 5/1989, Casablanca.

**L'INDUSTRIALISATION
A PARTIR DES RESSOURCES NATURELLES
LE CAS DES HYDROCARBURES AU MAGHREB**

Abdelkader SID AHMED
Chercheur ORSTOM
Professeur à l'IEDES
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Au cours de la décennie 70, les réajustements des prix du pétrole exporté par les économies maghrébines se traduisirent par d'importantes rentrées financières pour ces économies. L'industrialisation sur la base des ressources (IBR) ; transformation des hydrocarbures en produits pétrochimiques, ou des minerais en métaux, constitua le « débouché naturel » de ces actifs financiers considérables. L'avantage important des pays exportateurs de pétrole en matière d'énergie bon marché était censé compenser amplement leurs désavantages dans d'autres domaines (coût élevé de la construction, du capital et du transport en raison des distances importantes impliquées).

Ainsi donc – comme le note pour les pays du Golfe, John Townsend – ce sont des recettes pétrolières accrues qui imposèrent dans les faits les stratégies d'IBR. Il était en effet clair, selon lui, que quoique ces pays fissent de leurs revenus : affectation à des projets fiables ou élaboration de plans de développement économique, l'impératif de la survie politique de chacun d'entre eux exigeait que les populations bénéficient rapidement de cette manne. Que ce processus fut qualifié de « développement économique », de « croissance économique », de « modernisation » importait peu devant l'aspiration à un bien-être immédiat. Ajoutons que la prise de conscience du caractère rapidement épuisable des ressources concernées fortifiait ce type de pression « J. Townsend, 1984, p. 135). Dans ce contexte, l'inapplicabilité des théories économiques classiques était flagrante à ce type de situation.

L'objet de cette communication est double : présenter les principaux éléments d'économie de l'IBR et en tirer les enseignements pour le futur des économies maghrébines concernées. Plus concrètement, il s'agira de voir si l'IBR peut déboucher dans le cas présent sur un réel développement auto-soutenu des pays concernés.

I – Bilan des stratégies d'IBR

Il y a lieu de définir tout d'abord ce que l'on appelle I.BR

1) Définition de l'IBR

Le concept d'IBR est des plus récents dans la littérature économique, la première formulation systématique, à notre connaissance, est celle de Michael Rømer publiée en 1979. Le phénomène lui-même est cependant bien plus ancien – puisque les économistes Canadiens de la « staple theory of economic growth » en avaient déjà formulé avant guerre les principales caractéristiques, sans parler des développements incroyablement actuels de l'économiste Australien Cairnes, concernant le rapport entre l'exploitation des mines d'or et l'économie australienne. Dans les économies pétrolières, les travaux pionniers de Dudley Seers sur les mécanismes de l'économie pétrolière et ultérieurement ceux de Mahdavy en Iran sur la rente pétrolière et le

développement constituaient des angles intéressants d'attaque des problèmes posés par l'IBR. Les relations sont évidentes entre la rente pétrolière et l'IBR.

En pratique, il est possible de distinguer quatre stratégies d'industrialisation différentes dans le corpus de stratégies mises en œuvre dans les pays en développement. Chacune d'entre elles met l'accent sur un complexe d'industries caractéristiques. La plus répandue est celle liée à la substitution d'importation dont les caractéristiques ont été clairement mises en lumière, notamment par H. Bruton (1970). La substitution à l'exportation des produits manufacturés aux produits primaires constitue la base de la stratégie vers l'extérieur retenue par un certain nombre de pays dont notamment ceux d'Extrême-Orient : Corée du Sud, Taïwan et Hong-Kong inter alia (Lee 1981, V. Corbo, A. Krueger et F. Ossa 1985).

L'exportation de *produits primaires transformés* repose sur l'hypothèse que la transformation plus poussée – voir la fabrication – (d'où le surcroît de valeur ajoutée) de produits primaires stimule le développement d'un pays. Plus qu'un adjuvant d'autres stratégies d'industrialisation, elle s'est imposée comme stratégie identifiable dès lors que les pouvoirs publics conféraient à la transformation des ressources une haute priorité. Seuls, bien entendu, les pays bien dotés en ressources peuvent en faire une stratégie spécifique d'industrialisation (M. Røemer 1979, p. 166). La quatrième stratégie – reproduction de biens de base – a pour objet de promouvoir des industries utilisant les ressources naturelles et humaines pour satisfaire d'abord la demande locale. La réduction de la dépendance envers le marché mondial est l'objectif affiché et premier de l'industrialisation. Cette stratégie a été mise en œuvre dans les économies socialistes (W. Andreff 1988).

Les deux stratégies fondées sur les ressources (transformation des produits primaires et industries de base) s'opposent à la substitution d'importation dont l'expansion des biens de consommation est la priorité. Comme cela a été souligné, la substitution génère par ailleurs des obstacles importants à l'intégration complète en amont des matières premières domestiques (John Power 1966).

Elles s'opposent également à la substitution à l'exportation qui met l'accent sur les industries à fort contenu de main-d'œuvre plutôt que sur la composante ressource.

Les deux formes de RBI évoquées se retrouvent dans les pays fortement dotés en ressources, parfois de façon combinées, le dénominateur commun en étant l'utilisation des industries extractives comme vecteur de l'industrialisation.

Dans le cas des économies pétrolières, l'idée étant d'édifier les industries fortes consommatrices d'un gaz associé en majeure partie brûlé en pure perte. Les industries pétrochimiques, celles de l'aluminium, la sidérurgie pourraient ainsi être alimentées à bon compte à un coût quasi nul en raison d'une part de la production d'énergie d'aluminium, fer, mais aussi de la matière organique elle-même, engrais (Louis Turner, James Bedoré 1979, T.-R. Stauffer 1973).

Dans le cas de l'Algérie, les deux IBR se combinaient dans le cas du gaz avec la construction des « autoroutes » du gaz, destinées à alimenter l'ensemble des

agglomérations du pays et nourrir l'industrie locale et la construction de terminaux destinés à l'exportation.

Comme le note Roemer, l'IBR a été plus souvent invoquée qu'analysée. Il est pourtant nécessaire – compte tenu des enjeux majeurs que représentent le succès ou l'échec des ambitieuses politiques de développement mises en œuvre notamment sur la rive sud de la Méditerranée de tester son efficacité par rapport aux objectifs affichés. Cette analyse critique peut se faire sur la base des principaux critères proposés par M. Roemer (1979 p. 168), avantage économique, création d'emploi, répartition du revenu, barrières à l'entrée, dépendance nationale.

2) *Éléments d'économie de l'IBR*

Avant d'aborder ces principaux critères, il est nécessaire de se pencher sur quelques problèmes conceptuels liés à l'appréhension du phénomène et à sa mesure :

a) IBR Problèmes conceptuels et de mesure

C'est un fait établi que les produits connaissent toute une série de transformations entre la production à l'état brut et leur consommation finale. La transformation est alors le stade nécessaire entre la production brute et la fabrication (manufacture) du produit en vue de la consommation finale. Si le temps est un élément majeur de ce processus, D. Wall a montré cependant que dans certains cas, d'autres caractéristiques peuvent être conférées au stade ; intensité factorielle, coûts de transport, besoin en énergie de sorte que se trouvent exclus tous les autres stades. (D. Wall 1980, p. 304). Si la transformation est bien le segment se situant entre la production brute et la fabrication (manufacture), reste à distinguer ce stade en pratique dans les séquences spécifiques de production et les systèmes standard de classification. Théoriquement possible, l'exercice paraît en revanche plus difficile en pratique en raison de l'inexistence de critères valables permettant de déterminer le point où prend fin la transformation et où débute la fabrication. Ainsi dans le domaine de la transformation des métaux, tous les stades de transformation, y compris la production de lingots de métal raffinés, sont réputés relever du stade de la transformation : cuivre, bauxite, plomb, nickel, étain, zinc. A l'inverse, dans les cas de minerai de fer, du manganèse, des phosphates bruts, le stade de transformation prend fin avec la production du minerai de fer pelletisé, du ferro-manganèse et des engrais superphosphatés (R. Bosson et Varon 1977, p. 87). Dans le domaine des hydrocarbures, la transformation concerne les activités de raffinage dans la mesure où leurs produits servent à la fabrication de produits finals : bases pétrochimiques par exemple, oléofines, aromatiques. Lorsque la transformation débouche sur la sortie de produits finals : fuel, essence, etc., elle est censée inclure également la phase manufacturière.

Le concept utilisé ici à la base de l'IBR est celui de l'ensemble de la filière industrie : transformation plus fabrication, ce qui dans le cas des hydrocarbures

englobe aussi bien les activités de raffinage que les divers stades de la pétrochimie. Il s'agit par ailleurs de ressources non renouvelables (hydrocarbures), ce qui pose le problème du rythme optimal d'extraction des ressources et de la compensation d'un capital, censé s'épuiser (Nankani 1981, Kay et Mirrlees 1975).

Plus généralement on notera que la problématique de l'IBR est substantiellement différente selon que la ressource concernée est non renouvelable (produits miniers), ou présente une offre inélastique sur des périodes relativement longues (bois, produits de la pêche, cultures fruitières, le caoutchouc, l'huile de palme). Le cacao, le thé et le café constituent des cas intermédiaires. Pour les autres produits à offre élastique, la possibilité existe de produire alternativement d'autres biens.

b) Fondements théoriques de l'IBR

Comme il a déjà été signalé, la littérature sur l'IBR est encore balbutiante, constatant avec son invocation quasi systématique dans les pays en développement. Divers résultats empruntés aux théories du commerce international et du développement permettent cependant d'esquisser les grandes lignes de l'IBR (A. Sid Ahmed 1989, vol. 1).

Ce sont :

- la « staple theory » qui analyse de façon systématique l'impact des exportations de matières premières sur la croissance économique et les changements structurels (J. Fogarty 1985) ;

- l'approche quantitative des relations entre la croissance et le changement structurel et notamment les rapports entre industrialisation et croissance. Cette approche fournit les repères structurels permettant d'évaluer les performances individuelles. Dans ce cadre figurent les études classiques de S. Kuznets, Chenery et Chenery-Syrquin¹ et Ballance ;

- les études portant sur les marchés de produits primaires et le rôle de ces produits dans l'économie des pays riches (UNCTAD 1986, Raffer 1987 et Girvan 1987) ;

- l'analyse des expériences de développement menées dans les économies à forte dotation de ressources, notamment les économies minières. La pertinence des études menées en termes de macroéconomie de rente doit être signalée (Mahdavy 1970, A. Sid Ahmed 1979, Béblaoui 1983 et Luciani 1987, Amuzegar 1983 et Chaudry 1989), de même que celles menées par l'approche dite du Dutch-disease (Ellman 1977, Corden 1982, Roemer 1984 et Neary-Van Wijnbergen 1985, Auty 1989).

1. Chenery-Syrquin-Robinson 1986 et A. Sid Ahmed et A. Valette 1988.

– les acquis récents en matière de techniques de planification cruciales pour ce qui est de la détermination des économies d'échelle, de la localisation des activités et de la mise en place des séquences d'investissement appropriés (E. Westphal 1975, R. Weisskoff et Wolff 1977) ;

– enfin les développements récents de la théorie du commerce international notamment ceux relatifs à la théorie de l'investissement direct, du cycle de produit et des sociétés transnationales, des déterminants de l'avantage comparatif (rôle du progrès technique et de la recherche développement) et des termes de l'échange (J.-H. Dunning 1980, Krugman 1983).

Sur un plan plus fondamental, l'IBR pro-export se caractérise par le fait que les exportations de produits primaires constituent le secteur moteur de l'économie et déterminent par là-même le rythme de croissance de l'économie. Le marché domestique limité – voire inexistant au départ – et la proportion existante de facteurs – abondance de ressources – ou de terre – relativement au travail et au capital créent un avantage comparatif dans le domaine des industries à ressources intensives. Le développement économique revêt la forme dans ces conditions d'un processus de diversification à partir du secteur externe. Comme cela avait déjà été noté par Watkins pour la staple theory, le concept central d'IBR est également celui des effets de diffusion du secteur d'exportation, c'est-à-dire l'impact de l'activité d'exportation elle-même sur l'économie domestique et la société (M. Watkins 1963, p. 144).

Dans ce contexte, il importe de rappeler brièvement que ce sont en fait les caractéristiques mêmes de l'industrie d'exportation, les divers effets d'entraînement et externalités induits en faveur du reste de l'économie, plutôt que la seule expansion des exportations qui constituent le déterminant central d'une croissance économique sur la base des exportations de ressources (A. Sid Ahmed, 1988).

Dans le cas spécifique des économies pétrolières un certain nombre de travaux, dont ceux d'Ali Fekrat, fournissent un cadre théorique satisfaisant au sein duquel les interactions induites par la croissance entre les deux secteurs et les conditions du développement sont systématiquement analysées et définies (Ali Fekrat 1979, p. 78). Sur la base de la capacité d'absorption de l'économie autochtone, il détermine dans quelle mesure une croissance auto-soutenue peut être promue avec le tarissement des capitaux en provenance de l'enclave – c'est-à-dire l'épuisement des réserves pétrolières.

Les aspects théoriques et de mesure passés en revue, voyons sur la base des critères de Rømer les caractéristiques de l'IBR.

c) L'avantage comparatif

Les bénéfices économiques potentiels qu'une économie peut tirer de la transformation de ses ressources peuvent être appréhendés à partir de propositions générales du type avantage comparatif, intensité en ressources de main-d'œuvre, intensité en énergie, intensité en capital, réduction de la part des coûts de transport. Un indicateur synthétique d'efficacité peut être aussi élaboré qui combine de

façon appropriée tout ou partie de ces facteurs, pour fournir le taux interne de rendement ou le coût de la ressource domestique (Roemer 1979, p. 171).

Si l'on excepte certains produits (ceux à base de bois, les pneumatiques et les produits métalliques), il apparaît – sur la base de certaines études – qu'il n'existe pas d'avantage comparatif *certain* en faveur des pays en développement dans la transformation des ressources sur la *seule* base de l'intensité en travail (B. Balassa 1977 et Stern 1977). L'inclusion de qualification humaines (l'hypothèse d'homogénéité du facteur travail étant abandonnée) révèle que les pays en développement connaissent même un désavantage comparatif dans les industries à qualifications intensives (D. Keesing 1968, Yahr 1968, Tyler 1972 et Hong 1974). De même les mesures effectuées par B. Balassa de l'intensité du capital humain, fondées sur le taux de salaire dans l'industrie sont étroitement corrélées à l'intensité capitalistique physique des IBR. Ceci renforce la conclusion de Roemer pour qui les pays en développement n'ont pas d'avantage comparatif dans ces produits, d'autant que sur les trente-cinq industries utilisatrices de produits métalliques de base présentant des intensités capitalistiques physiques inférieures à la moyenne, quatorze présentaient des coefficients de capital humain au-dessus de la moyenne, annulant au moins partiellement l'avantage comparatif présumé dans ces industries de transformation des métaux. (Roemer 1977, p. 172). Au tableau 1 sont récapitulées un certain nombre de données portant sur la répartition des coûts totaux entre matières premières, travail et capital.

**Structures de coûts approximatifs d'un certain nombre d'IBR
(part approximative en % du coût total)**

Produit (avec l'input matière première et les stades de transformation entre parenthèse)	Valeur ajoutée		
	Aux matières premières	Travail	Capital ^b
1. Cuivre – raffiné	60	nd	nd
2. Aluminium			
aluminium (bauxite – bénéficiation)	24	10	40
lingots d'aluminium (aluminium fonderie seule)	28	13	30
bauxite fonderie bénéficiation	7	16	41
– Produits semi fabriqués			
aluminium fabrication seulement	43	21	15
bauxite : tous les stades	3	28	32
3. Acier – Amérique Latine			
fonte (minerai, charbon)	55-74	2-4	19-30
acier brut (fonte acier seulement)	65-74	2-5	10-13
(minerai charbon, fer acier)	36-58	3-7	11-22 24-34 11-33
Tube acier			
acier brut, laminé seulement	55-74	1-4	17-38
minerai charbon : tous stades	21-30	3-8	40-50
4. Ammoniac (gaz naturel)	22-43	2-6	41-46
5. Produits bois (bois)			
– contreplaqué	31	10-16	12-22
– pulpe/papier	25-40	3-6	25-50
– scierie	32	18	12

Source : N. Rømer 1979, p. 173 à partir des études suivantes : Copper : Brown and Butler (1968, p. 5). Aluminium Girvan (1971, p. 78) – US data. Steel : Baer (1969, p. 124) – Latin American mills ; Cockerill (1974, pp. 28-29) – ??? countries' mills. Ammonia : Unido (1969b, p. 20). Wood products : Page (1974, p. 107) – Ghanaian plywood ???? Koehle (1972, p. 112) – plywood wage costs ; NCAER (1972, pp. 157-159) – Indian pulp-paper mills ; Carnoy (??? pp. 194-195) – Latin American pulp-paper mills ; Amsalem (1978, p. 204) – developing countries.

Une étude plus récente réalisée par Fong Chan Oun, sur la base d'enquêtes, confirment que les matières premières représentent entre 50 et 75 % des coûts de production totaux des industries de la fonte et de l'acier dans un certain nombre de pays asiatiques. Les coûts de main-d'œuvre vont de 55 % en Corée du Sud à 12,2 % au Japon des coûts totaux (1986 p. 159).

La faible part du travail et celle élevée du capital dans les industries de l'ammoniac, de l'acier, de la pulpe et du papier confirment l'idée que l'avantage

comparatif des pays en développement dans la transformation fondée sur le travail intensif est limitée. On notera par ailleurs l'existence de coûts en capital élevés pour l'amoniak, la transformation de l'aluminium (à l'exclusion de la semi-fabrication) notamment. Dans ces domaines, l'avantage comparatif est pour les pays industrialisés pouvant recourir à des financements avantageux. Disposant par ailleurs d'industries domestiques de biens capitaux, ces pays bénéficient en outre d'un avantage coût pour ce qui est du prix de ces biens. La possibilité pour ces pays de recourir aux technologies de pointe se traduit par d'importants gains de productivité. Ainsi, dans le cas du Japon et de la Malaisie, les productivités moyennes respectives du capital et du travail s'établissaient en 1981 à 1.12 et 2.60 d'une part et à 38.37 et 166.80 d'autre part. (A. Sid Ahmed 1989 tome 2, p. 383-384).

Ainsi, toujours selon les calculs de B. Balassa, visant à déterminer l'effet combiné des trois facteurs travail, qualifications humaines et capital sur les coûts comparatifs de quatorze industries, on observe les phénomènes suivants.

L'ensemble des six secteurs à base de ressources, retenus dans l'échantillon (bois, papier, produits chimiques organiques, produits chimiques inorganiques, produits pétroliers et carbone black) serait grevé de coûts supplémentaires de 15 à 32 %, si leurs produits étaient localement fabriqués.

La composante coût *matière première*, se révèle elle élevée pour le cuivre et l'acier brut.

Dernier point, peut-on espérer une réduction substantielle des coûts de transport parallèlement à la transformation des produits, réduction qui améliorerait l'avantage comparatif, des pays en développement ? Si la réponse traditionnelle a été longtemps oui (Kilby 1969, p. 168), elle est aujourd'hui plus nuancée, le résultat dépendant de la nature des produits considérés (Rømer 1979, p. 174). C'est là un point important, car de ces résultats dépendent en partie les décisions de localisation des activités sur les sites ressources ou non.

Notons par ailleurs que dans un certain nombre de domaines, les coûts de transport ne favorisent pas la transformation dans les pays en développement. Ainsi en est-il des pneumatiques où le poids et le volume se conjuguent pour en faire une industrie localisée sur les grands marchés de consommateur (Edward 1975, p. 274). De même le soufre est transformé en acide sulfurique sur le lieu d'utilisation en raison des problèmes compliqués de manutention de cet acide.

Sur le modèle de la protection tarifaire effective, il est possible de déterminer la protection effective due aux coûts de transport. Ces derniers sont calculés en % de la valeur du produit. La protection effective est positive pour le pays transformateur importateur si l'accroissement en pourcentage des coûts de transport par unité de poids (ou de volume) du produit transformé excède la perte de poids en pourcentage lors de la transformation. L'étude classique de Finger et Years, à partir de données américaines permet de déterminer des protections de coûts de transport effectives pour un certain nombre de produits transformés, y compris ceux du bois, du papier, de la fonte et de l'acier. Tous les taux sont positifs, souli-

gnant l'escalade des taux de frêt avec la transformation. Cette « escalade » constitue un « biais structurel majeur » à l'encontre des exportations des pays en développement de produits transformés. D'autres facteurs affectent l'avantage comparatif, ce sont les économies de dimension, les externalités et le progrès technique.

3) *Economies de dimension, économies externes et progrès technique*

Les économies d'échelle concernent tout particulièrement l'industrialisation à partir des ressources naturelles : coûts unitaires moyens des produits, dimensions du marché des industries, perspectives d'exportation de produits manufacturés, séquences d'industrialisation, nature des projets, etc. Notons tout d'abord que les effets d'échelle ne sont pas tous les produit de la dimension des unités ou de la firme : ces effets purement macroéconomiques résultent de la division progressive et de la spécialisation des industries. Bref, les économies d'échelle ne sont pas seulement un phénomène de dimension ou de capacité d'une unité, mais le résultat de la division progressive et de la spécialisation des industries, bref du processus d'industrialisation en général. C'est en ce sens que N. Kaldor évoque les économies d'échelle comme le moteur principal d'une croissance rapide (N. Kaldor 1978). De nature macroéconomique, le phénomène ne peut être appréhendé qu'à ce seul niveau sous forme d'une loi du nom de Verdoor. Cette « loi » traduit une relation empirique entre le taux de croissance de la productivité du travail et le taux de croissance de la production de l'industrie manufacturière¹. En tant que phénomène macroéconomique, les économies d'échelle traduisent l'avantage d'être en tête du peloton d'industrialisation. La loi de Verdoor indique que l'industrialisation est un processus cumulatif.

Au plan microéconomique, les travaux inter alia de Pratten, de Silberston et de Whitcomb ont permis d'y voir plus clair. La consommation de matières ne présente aucune économie d'échelle, ainsi la valeur ajoutée des coûts unitaires bénéficie d'économies d'échelle plus importantes que les coûts totaux. Presque toutes les industries basées sur les ressources naturelles sont sujettes aux économies d'échelle. Les gros producteurs de cuivre ou d'aluminium exportent des volumes plusieurs fois supérieurs à la taille minimale où débutent les économies d'échelle. Le problème de la dimension critique peut se poser cependant pour des pays dont les gisements ne peuvent générer des volumes de production suffisant pour justifier la transformation.

De façon générale, le problème des économies d'échelle se pose pour les IBR axées sur le marché local : acier, pulpe et papier, produits pétrochimiques par exemple. Les dimensions optimales de ces industries sont le plus souvent supérieures à la consommation locale. Ainsi en 1972, le doublement de la taille d'un

1. Soit : $r = a + bq$, où r est le taux de croissance de la productivité du travail, q est le taux de croissance de la production en terme de valeur ajoutée et a et b les constantes positives.

complexe d'éthylène de 150 000 t/an, conduisait à une réduction de 14 % des coûts de production totaux de 43,6 % à 39,5 %. Cette réduction des coûts de production se reflète dans le prix des produits fabriqués, ce qui dans le cas de l'éthylène se traduit par une réduction de 17 % du prix par tonne (M. Fayad et H. Motamen 1986, p. 46). Une unité fonctionnant cependant en deçà de la capacité requise peut se révéler un investissement socialement profitable si le coût d'opportunité des facteurs domestiques utilisés dans la production est inférieur au coût d'opportunité des moyens de change nécessaires à l'acquisition des importations de produits concurrents (Westphal 1975). Enfin, certains facteurs comme les coûts de transport peuvent annuler certaines économies de coût résultant de l'édification de grandes unités. Ceci est le cas lorsque la production de biens lourds requiert un approvisionnement de longue distance en inputs (ciment, bois, mécanique, papier, etc.) ou nécessite des inputs cruciaux inexistant sur place (eau par exemple) (Rømer 1979, p. 179).

Dans le domaine des économies externes, la littérature pullule d'exemples soulignant l'avantage comparatif important dont disposent les pays industrialisés. Le rôle joué par ce type d'économies dans les premières étapes de l'industrialisation est aujourd'hui largement reconnu comme l'a montré Bardhan.

Un certain nombre de productions sont favorisées par la localisation à proximité des grands marchés qui absorbent la multitude de sous-produits inhérents à la transformation : production de produits chimiques à partir du sel, du soufre, et des hydrocarbures. Beaucoup de produits chimiques ont de nombreuses vocations finales et sont sujets aux économies externes. On peut affirmer plus généralement que la capacité des pays industrialisés à utiliser et valoriser de façon systématique les nombreux résidus et sous-produits des transformations soit un élément important de leur compétitivité.

Au plan théorique, l'argument des économies externes est souvent présenté à partir de l'approche familière des « liaisons », qui fondent par ailleurs la rationalité de l'avantage comparatif. Dans le cas présent, la gamme d'investissements générés par le secteur d'exportation s'élargit d'autant plus que l'analyse est étendue de la valeur ajoutée des exportations aux produits intermédiaires et à l'utilisation de ces derniers par les autres industries. Cette approche fonde en réalité une théorie des priorités d'investissement dont la rationalité repose sur les effets de liaison potentielle mesurés à partir du degré de transaction intersectorielle observé dans les pays industrialisés notamment par Chenery et Watanabe.

Or, comme l'ont montré certaines études, l'analyse quantitative des liaisons bute sur un certain nombre de difficultés. En premier lieu, un secteur à forte liaison dans un pays industrialisé peut se révéler – contre toute attente – sans pouvoir effectif d'induction dans l'économie sous développée. Ainsi, les quatre catégories proposées par Chenery et Watanabe (primaire, manufacturière, intermédiaire et finale) dans le classement des activités sur la base de leurs liaisons historiquement révélées peuvent se révéler illusoire si les liaisons anticipées sont neutralisées par la vulnérabilité externe de l'économie du fait de sa grande

ouverture ou de la faible visibilité de la politique. Le résultat pourrait même être inversé, à savoir la simple décentralisation d'activités de transnationales (R. Weisskoff et E. Wolff 1977).

En second lieu, l'identification complète des effets de liaison potentiels de l'enclave implique la prise en compte des dimensions de l'activité économique, au-delà du cadre comptable des flux d'input-output. Ainsi les variations du stock de capital influencent le reste de l'économie. Enfin la prise en compte des seuls flux inter-industries ne permet pas de considérer le degré suivant lequel les composantes de la valeur ajoutée (rémunération des facteurs) interagissent avec le reste de l'économie. Les rentes externes, les produits de la fiscalité interne peuvent connaître différentes affectations dont l'impact développemental n'est pas *a priori* évident.

On constate donc que les « liaisons réputées capturables » sur la base d'études industrielles historiques et comparatives peuvent être neutralisées de façon persistante par des fuites au niveau des inputs importés ou au niveau des exportations immédiates de biens intermédiaires.

Les études empiriques disponibles confirment ces conclusions. Ainsi les indices de liaison amont et aval mesurés par Skartein et Wangwe pour la Tanzanie (pays exportateur de ressources naturelles à partir de la table d'input-output montrent que :

- les industries de base présentent bien des effets de liaisons amont supérieurs à la moyenne de l'économie à la différence des effets aval,
- les industries de base se caractérisent par une forte intensité d'importation.

Le choix des industries motrices ne peut donc se faire sur la seule base des indices de liaison. La capacité d'importation, la taille du marché, les économies d'échelle attendues constituent autant de paramètres cruciaux par ailleurs. Les effets de liaison ne sont pas évidents dans une IBR. L'étude récente de Thoburn sur l'industrie de l'étain en Malaisie indique que pour ce qui concerne l'effet de liaison amont, seules quatre branches y étaient sensibles : électricité, fuel, bois et fonte. Quant à l'effet de liaison aval, il se limitait à la fonderie de l'étain, les feuilles d'étain étant encore importées pour les emballages. La production de métal constitue une faible proportion de la production de fer blanc et sujette aux économies d'échelle importantes justifiant sa localisation dans les pays du Nord (Thoburn 1985, pp. 123 et 124).

En conclusion, l'existence de conditions favorables à la promotion d'une industrie intégrée ne confère pas *ipso facto* un avantage au pays à IBR. Les industries aval, celles utilisant des produits à base de ressources comme les métaux de base, peuvent être établies dans n'importe quel pays en mesure d'importer ces produits. Il n'y a avantage pour le pays que si ces inputs à base de ressources peuvent être domestiquement produits à meilleur compte, si leur production locale élimine les risques d'approvisionnement, ou si enfin leur impact sur la capacité d'importation reste supportable.

Le critère d'avantage comparatif est à la base d'un nombre important de propositions concernant l'économie de localisation des IBR, soit à proximité des sites de ressources, soit à celle des marchés. Un certain nombre de mesures ont été élaborées à cet effet : analyse bénéfice-coût, ou analyse des projets, le coût des ressources domestiques, le taux de protection effectif, etc. Des approches plus récentes permettent également de prendre en compte les économies d'échelle et les interrelations entre divers processus dans une ou plusieurs industries (Westphal 1975, Kendrick et Stoutjedij 1978). Ainsi un modèle de programmation à l'échelle mondiale de l'extraction, de la transformation et du transport du cuivre afin de déterminer le coût minimum de localisation de l'investissement. Dans le domaine du raffinage, on constatait que la Zambie et le Zaïre produisaient à un coût unitaire moitié moindre qu'aux Etats-Unis et le Pérou se révélait compétitif vis-à-vis des Etats-Unis (Dammert et Kendrick 1976).

Une mesure utile de productivité d'une ressource naturelle dans ses diverses utilisations concurrentes a été élaborée par Stauffer, comparant diverses voies d'industrialisation fondées sur le gaz naturel dans les pays du Golfe. Il calcule la différence entre le prix pertinent frontières du produit concurrent (éponge de fer par exemple) et les prix frontières (ou coût d'opportunité) de tous les facteurs (capital, travail) et impute ensuite cette valeur nette au volume de gaz nécessaire dans l'industrie. Pour Stauffer ceci correspond à la valeur du projet net équivalent à un prix net ou à une rente unitaire pour le gaz naturel. Le gaz naturel non transformé ne pouvant être vendu et étant alors brûlé en pure perte, toute rente unitaire positive indique un bénéfice social net et le besoin d'utilisation du gaz. Stauffer conclut que le gaz réalise sa valeur nette la plus grande lorsque son utilisation débouche sur un accroissement des exportations de pétrole, soit par sa réinjection dans les puits (augmentation du taux de récupération) soit en tant que substitut au pétrole dans l'industrie du raffinage. La valeur nette du gaz utilisé à produire de l'urée et de l'aluminium (à partir de l'alumine) et de l'éponge de fer suit dans cet ordre avec des rentes unitaires baissant de \$ 1.20 à 0.60 c. De même William Tyler sur la base de l'indice Farrell et d'un indice dérivé à partir de la programmation linéaire de la frontière d'une fonction de production non stockastique met en évidence l'inefficacité technique substantielle de certaines industries brésiliennes : les industries du plastique et de l'acier. Seul un très petit nombre de firmes observées génèrent des productions supérieures en volume à 80 % des volumes possibles sur la frontière estimée (W. Tyler 1979, p. 477). Or les moyennes d'indices d'efficacité technique pour les firmes étrangères tant dans les plastiques que dans l'acier sont supérieurs, ce qui reflète une plus grande efficacité des firmes étrangères. Ces résultats rejoignent ceux obtenus par Pack pour le Kenya et de Page pour le Ghana.

4) *Emploi, revenu, barrières à l'entrée et dépendance*

L'une des caractéristiques des IBR est leur faible intensité en main-d'œuvre. Ainsi *a priori* est-il difficile d'affirmer que les IBR soient le meilleur instrument

pour créer des emplois au moins directement. Ainsi l'étude commune de Roemer, Tidrick et Williams sur la création directe prospective d'emploi en Tanzanie de 1975 à 1995 révèle que les deux stratégies alternatives suivantes : industries plus efficaces et industries de base, la dernière créerait 28 % moins d'emplois dans l'industrie que la première (1976).

De ce fait, l'accent est depuis mis non pas sur l'impact direct des IBR sur l'emploi, mais sur leurs effets indirects *via* les liaisons avec les autres secteurs. Or les estimations présentées en ce sens par Stern des coefficients directs et indirects d'emploi pour trois pays : Corée, Malaisie et Yougoslavie, montrent que leur addition ne change rien (Stern 1977). Le classement de soixante dix-sept industries indiennes en fonction de la création d'emploi total par unité de demande finale situe les produits métalliques au dix-huitième rang, le papier autour de la moyenne et cinq autres IBR (fonte et acier, métaux non ferreux, bois et produits du bois, produits pétroliers) dans le tiers inférieur (Hazari et Krishnamurthy 1970).

Si donc, à proportions de facteurs constants, il est difficile de créer des emplois à partir des IBR, existe-t-il pour le moins un champ de substitution futur possible débouchant sur l'accroissement des coefficients. Ceci paraît douteux compte tenu de la prédominance des matières premières dans le coût total et de la faible part des coûts de main-d'œuvre qui ne stimulent guère les substitutions éventuelles. La complexité de la technologie notamment dans la pétrochimie renforce cette rigidité factorielle.

Présentant cependant des coefficients capital/main-d'œuvre élevés, l'IBR bénéficie souvent d'une productivité du travail équivalente. Compte tenu de la faible participation des coûts salariaux dans le coût total, cette forte productivité rend les IBR vulnérables aux pressions syndicales et politiques en vue des hausses salariales. Ces « enclaves » à hauts salaires, typiques des industries minières et de certaines industries de transformation constituent – on le sait – une des caractéristique des modèles chômage-migrations, développés par Harris et Todaro notamment (1970). Ce modèle tente d'expliquer le chômage dans le secteur urbain et les migrations rurales-urbaines. Les salaires fixes élevés dans le secteur protégé attirent un grand nombre de candidats aux postes de travail créés. Les deux niveaux de salaire sont maintenus indéfiniment car le volume de chômage dans le secteur protégé équilibre les gains anticipés dans les deux secteurs. Les gains anticipés sont les salaires multipliés par la probabilité de trouver un emploi, un salaire urbain plus élevé, mesure administrative par exemple, renforce la migration et le chômage toutes choses égales d'ailleurs (Harris et Todaro 1970). Le salaire urbain (industriel dans ce cas) constitue donc une forme de salaire minimum.

Ce même cadre permet par exemple à Tidrick d'expliquer pourquoi la pauvre et stagnante Haïti présente un chômage urbain déclaré moins important comparativement aux riches économies en expansion que sont la Jamaïque, Porto-Rico et Trinité (Tidrick 1975, p. 307). La structure distorsionnée des salaires en est la

cause. Cette structure fait en effet selon lui que les travailleurs à qualifications égales perçoivent des salaires différents dans diverses industries. Dans ces pays les disparités entre grands secteurs sont dramatiques. Les travailleurs non qualifiés de la bauxite gagnent deux fois plus par semaine que ceux employés dans les transports ou la construction, les deux branches les moins payées ensuite. Les travailleurs non qualifiés de la construction à leur tour gagnent deux fois et demi le salaire des travailleurs agricoles. Au sein du secteur manufacturier, Tidrick observe des différentiels inter-industriels de salaires aussi élevés. Tidrick montre que cette dispersion des salaires dans les secteurs non organisés et l'impuissance du secteur moderne à réduire le chômage résultent du développement effectué dans les conditions d'une structure distorsionnée de salaires dans l'économie de rente. Tidrick retrouvait là la situation et le mécanisme d'un autre type d'économie : le Venezuela dont la croissance repose sur l'exportation de ressources, mise en lumière par Dudley Seers. L'existence donc en Jamaïque d'un chômage déclaré plus important qu'à Haïti, s'explique entre autre par le fait qu'une économie à secteur salarial important (et où les salaires sont élevés) peut se « permettre » plus de chômage qu'une économie où ce secteur est faible, voire inexistant (C. Tidrick 1975, p. 309). L'augmentation de l'emploi dans le secteur à salaire élevé et les migrations ne débouchent pas sur une réduction du chômage équivalent car toute réduction du nombre de chômeurs renforce la probabilité d'obtenir un emploi à un salaire élevé et stimule l'afflux de main-d'œuvre en provenance du secteur à bas salaire (même résultat si le taux de salaire croît). Quant aux bas salaires dans les secteurs inorganisés, ils augmentent avec les salaires élevés du secteur syndicalisé. En effet le renforcement de l'écart salarial entraîne un déplacement de la courbe d'offre de main-d'œuvre du secteur à bas salaire. Enfin les chômeurs préférant le chômage et les perspectives incertaines d'un emploi hautement rémunéré à la perspective d'un emploi stable, mais à bas salaire, tendent à coexister alors un chômage élevé et une pénurie de main-d'œuvre dans le secteur agricole. Les conclusions que tire Tidrick de ces résultats sont importantes pour éclaircir la relation entre emploi et IBR.

Il existe une évidence marquée que la hausse des salaires dans le secteur organisé réduit directement l'emploi. Lorsque ce n'est pas le cas, ces augmentations se diffusent et génèrent le chômage dans le reste de l'économie.

Si le chômage résulte d'un « écart-salaire », le coût d'opportunité du travail sera supérieur à zéro pour le secteur à salaires élevés. Si ce secteur est relativement faible, son coût d'opportunité sera supérieur à celui du produit marginal du travail dans le secteur à faibles salaires, car tout emploi créé dans le premier secteur annulera plus d'un emploi dans le second secteur.

Toute dévaluation ou mesure du même type destinées à réduire le niveau de salaire ne règlera pas le problème de l'emploi à long terme, même si les salaires élevés sont une des causes de base du chômage et de la faible croissance de l'emploi. La dévaluation laisse en effet intacte la structure des salaires. Les politiques salariales doivent être explicitement liées au salaire ou à l'écart-revenu. Indexer

les salaires sur la croissance de la productivité ne résoud rien et en tous cas pas l'écart salaire. Les accroissements de salaire peuvent être inversement proportionnels à l'écart des niveaux de salaires dans l'industrie à offre excédentaire et le salaire du secteur non organisé (Tidrick 1975, pp. 323-324).

La faiblesse de l'emploi généré par les IBR et le poids des facteurs capital des facteurs capital et matières premières sont à l'origine d'une concentration prononcée du revenu typique des économies dualites. Ceci concerne aussi bien l'aspect fonctionnel que spatial. Dans leurs travaux sur la répartition du revenu, Adelman et Morris ont identifié l'abondance de ressources naturelles et le dualisme comme deux des quatre variables critiques (sur les trente et une testées), déterminant le profil de répartition des revenus, ces deux variables renforçant sa concentration (Adelman et Morris 1973, pp. 160-165).

Un autre aspect saillant de l'IBR est la transformation du « schéma de stratification rurale » en schéma d'inégalité urbaine *via* le rôle intermédiaire des migrations rurales-urbaines. D'où un schéma d'absorption dual des migrants rural-urbain où les migrants sans terre sont absorbés dans le secteur informel urbain et les possédants dans le secteur urbain formel. Ce schéma d'absorption duale de migrants, selon l'accès différentiel à la terre – est stimulé par les perturbations provoquées par la rente pétrolière. Ce schéma a été mis en évidence par Mohtadi pour l'Iran, dans une étude portant sur cinquante-sept villes et vingt et une régions rurales du pays entre 1966 et 1976 (Mohtadi 1986, p. 724). Ainsi donc, l'introduction d'IBR ne peut manquer d'aggraver les dualismes de base dans les pays en développement. Or, de nombreuses études ont montré qu'il existe un « trade off » entre la distribution (dans un sens plus égalitaire) du revenu de la croissance économique ou une complémentarité entre l'objectif de répartition équitable du revenu et la croissance économique existerait (Gupta et Islam 1983, pp. 39-40).

De fait, à l'exception des industries du bois, il semble que la transformation des ressources reproduit les conditions de production menant au dualisme. Elle peut donc difficilement servir de base *a priori* à une stratégie d'amélioration de la répartition. L'effet de tunnel¹ peut donc se révéler faible, voire inexistant, en raison de structures sociales, psychologiques et autres, rigides. L'IBR peut donc affecter négativement l'effet tunnel.

Les politiques redistributives de l'Etat peuvent se révéler impuissantes, de même que la forte progression des dépenses, à inverser un profil de répartition fortement inégalitaire au départ en raison du rôle crucial joué par une IBR.

1. L'effet de tunnel a trait à la gratification initiale de gens qui estiment que leur sort va bientôt changer car le sort des personnes qu'elle côtoient, a lui-même commencé à changer. Cette gratification initiale est qualifiée « d'effet tunnel », effet censé accroître la tolérance aux inégalités dans certaines conditions.

A. Seidman montre ainsi que dans le cas de la Zambie, la part des traitements et salaires en pourcentage du PIB au prix du marché passa de 40 % en 1964 à 32. Ceci, car le produit de l'amélioration des termes de l'échange tend à bénéficier à une minorité alors que le poids de la détérioration repose surtout sur la grande masse (A. Seidman 1973, p. 17).

Les obstacles évoqués plus haut dans le domaine de la production et de la localisation ne sont pas les seuls auxquels se heurte l'exportation de produits transformés. Des structures oligopolistiques, la discrimination des taux de frêt ou les barrières tarifaires peuvent constituer également des obstacles redoutables.

Pour ce qui a trait à la structure du marché, rappelons que le modèle typique de formation dans le domaine des ressources d'une structure oligopolistique à activités intégrées suppose l'existence d'économies d'échelle à un stade donnée de la production. Le modèle historique dans ce domaine reste la firme pétrolière étudiée par E. Penrose. Mais l'oligopole est également présent dans les industries telles que l'aluminium, ou le cuivre, mais également pour les produits autres que miniers dans la banane ou le caoutchouc. Les économies d'échelle résultent soit de technologies de pointe coûteuses, soit encore de l'obligation d'ajouter à la matière de base d'autres inputs stratégiques dans la transformation : énergie pour l'aluminium par exemple. Le besoin de protéger les sources d'approvisionnement et les marchés pour ses produits conduit la firme tôt ou tard à intégrer en amont et en aval ces activités. Ce point survient dès lors que son échelle d'activité est telle dans le domaine de la transformation que la firme bénéficie d'économie de dimension. L'intégration des activités amont et aval permet de réaliser des économies d'échelle dans le domaine des transports, du marketing et dans le coût d'acquisition des informations stratégiques quant aux décisions d'investissement. Une meilleure diversification des approvisionnements et des débouchés, un accès aux informations stratégiques permet d'abaisser les coûts, de réduire les risques et de renforcer la compétitivité. Dans les hydrocarbures par exemple, il est clair que les avantages des sociétés transnationales, liées à la maîtrise des marchés, des flux technologiques et financiers sont tels que ces firmes ont pu survivre – voire prospérer – avec une étonnante facilité à la perte de leurs facilités de production dans les économies concernées (Z. Mikdashi 1986 et P. Stevens 1985). Mieux, les compagnies pétrolières se révèlent incontournables du fait de leur emprise sur les techniques de pointe : exploration, récupération, transport, ou sur les grands marchés de consommateurs.

Les oligopoles intégrées se caractérisent par des coûts fixes élevés et de faibles coûts marginaux, la compétition dont l'objectif est de maximiser le cash-flow de chaque firme peut entraîner des pertes substantielles, d'où le refus de la concurrence et la recherche de la stabilité de l'oligopole. La transformation locale des ressources peut donc se heurter aux sociétés transnationales dont la rationalité complexe ne se confond pas toujours avec les intérêts nationaux. Plusieurs raisons de cette situation peuvent être avancées :

- les différences de coût des facteurs résultant de l'accès privilégié de la firme aux marchés mondiaux de matières premières et de capitaux ;
- l'existence de coûts marginaux différents des prix mondiaux (coûts totaux) auxquels le pays producteur se trouve confronté. Ces différences de coûts peuvent s'expliquer par l'existence possible d'excès de capacité dans d'autres pays ou encore des économies d'échelle possibles liées à l'expansion de capacités de production ou enfin par l'accès à des inputs complémentaires meilleur marché (Rømer 1979, p. 189) ;
- la volonté des firmes de réduire les risques en diversifiant géographiquement ses investissements ;
- l'accroissement de la capacité mondiale de transformation d'un produit donné peut perturber le marché mondial et menacer les rentes d'oligopoles ;
- la vulnérabilité de la firme aux pressions de son propre pays soucieux de protéger l'industrie locale de transformation.

Quel est l'impact réel des sociétés transnationales sur le processus d'IBR ? Un certain nombre d'études récentes ont tenté de cerner les relations empiriques existantes entre le degré d'intégration à l'économie mondiale et la croissance économique interne. Pour un certain nombre d'entre elles, dont celle de Bornschier, l'action clé des filiales des transnationales débouche à terme sur la décapitalisation dans les pays hôtes, ou à la réduction de l'offre de fonds disponibles à l'investissement local – ce qui revient au même pour Vernon. De là, la conclusion – tirée par Merhav et Bornschier par exemple – que le processus d'industrialisation dépendant conduit à des niveaux de concentration industriels élevés et prématurés et à l'apparition de symptômes précoces de stagnation du produit¹.

Cette thèse a pu cependant se révéler erronée dans certains cas : Lim et Fong montrent par exemple que certaines transnationales de l'électronique ont pu générer un certain nombre d'effets de liaison techniques et verticaux importants (1982 p. 585).

L'industrie pétrochimique constitue un excellent exemple de structure oligopolistique, un petit nombre de compagnies contrôle la production, la technologie et le savoir-faire, tout en orientant à leur guise les approvisionnements en inputs. Une très forte intégration allant des opérations amont : raffinage, production d'éthylène aux opérations aval : transformation des plastiques et commercialisation, caractérisent cette industrie. Ceci leur garantit des parts de marché relativement stables et des conditions favorables à leur expansion. Les sociétés du secteur sont ainsi en mesure de réaliser des profits croissants aux divers stades de la production et de jouer sur les prix de transfert. L'éthylène est ainsi parmi les produits les plus intégrés (A. Sid Ahmed 1989, pp. 420 et s.). La tendance à la

1. Sur tous ces points et les références qui leur sont liées, nous renvoyons à notre ouvrage (A. Sid Ahmed 1989 vol 1, pp. 418 et s.).

concentration accrue du marché – plusieurs sociétés transnationales figurent parmi les premiers fabricants de la Communauté Economique Européenne et des Etats-Unis – est flagrante dans le domaine de la fabrication de plastique d'usage courant, où le nombre de producteurs est en déclin constant (UNIDO/DC, 128 p. 19). Ce rôle dominant joué par quelques sociétés transnationales peut interdire l'accès des nouveaux producteurs de produits transformés aux marchés internationaux. De nombreuses études montrent que c'est le cas pour certaines industries – autres que celles des hydrocarbures, réputées constituer le « cœur de toute société industrielle », selon l'expression de Rodrick (1982 p. 541). Ce sont celles du fer, du cuivre et de la bauxite. D'importantes barrières à l'entrée existent dans la quasi-totalité des étapes de l'extraction à la transformation dues à la technologie, aux coûts considérables en capital, au savoir-faire et aux qualifications¹. Les coûts de transport et les différences de nature dans les ressources de base segmentent par ailleurs le marché qui présente par conséquent des degrés élevés de concentration tant en aval qu'en amont. Ce phénomène accroît les risques pour les producteurs non intégrés. En effet dans les périodes de pénurie, les transformateurs en aval sont confrontés aux ruptures d'approvisionnement et dans les périodes de surproduction ils courent le risque de perdre leurs marchés (Rodrick 1982, p. 543).

Enfin les conférences maritimes exercent souvent une discrimination à l'encontre des exportateurs dont la demande de frêt est faiblement élastique. Rappelons cependant que la hausse des taux de frêt unitaire pour les produits transformés peut résulter également des difficultés spécifiques de manutention du produit transformé ou de la réduction des volumes exportés. La faible élasticité peut avoir plusieurs causes : part mineure des coûts de transport dans la valeur du produit, absence de moyens de transport concurrents sur certaines routes et notamment de transporteurs hors conférence. Or les taux de frêt sont un des facteurs cruciaux de localisation des IBR, comme l'a prouvé la décision philippine d'exporter du coprah de préférence à l'huile (Hicks et Nicol 1971, p. 194). De même pour le cacao, le coût du transport est la seconde cause du différentiel de prix observé influençant la localisation des activités de transformation du produit (Cohen 1986, p. 581).

Important également l'obstacle que constituent les barrières tarifaires auxquelles se heurte la transformation des ressources. L'escalade tarifaire débute à des stades différents selon les produits. Ainsi le cuivre raffiné ne se heurte à aucun tarif sauf au Japon alors que les produits semi fabriqués sont frappés de droits. Elliot estimait en 1971 à 50 % le taux de protection effectif à l'encontre des exportations zambiennes, tandis que Roemer évaluait à 90 % le taux de protection effectif de protection affectant l'arachide brute et l'huile de palme dans la CEE. Sans entrer dans les détails, précisons cependant que ces taux nominaux ne

1. Pour plus de détails voir notre ouvrage 1989, tome 1, p. 423 et s.

reflètent pas l'étendue de la protection acquise, car la marge de protection n'est pas limitée au montant nominal des droits (A. Sid Ahmed 1989, p. 428).

Aux obstacles tarifaires s'ajoutent les obstacles non tarifaires, ces obstacles se sont multipliés ces dernières années en raison de la crise et de l'émergence de nouveaux producteurs des pays en développement. Ils sont devenus de plus en plus importants avec l'abaissement des droits de douane consécutifs aux négociations multilatérales : contingents à l'importation, prescriptions relatives à l'inspection de chaque produit, normes sanitaires et écologiques, restrictions volontaires à l'importation, etc. Ces distorsions non tarifaires contrecarrent également l'expansion de l'IBR dans les pays en développement. De tout ce qui précède, il découle que le lancement d'une IBR en vue de l'exportation se heurte tôt ou tard aux sociétés transnationales du secteur occupant une position oligopolistique.

Le franchissement des barrières importantes à l'entrée nécessite inter alia :

- la disponibilité d'importants capitaux nécessaire à l'édification de grandes unités,
- la collaboration de managers expérimentés le plus souvent déjà employés par l'industrie oligopolistique elle-même,
- la conquête des marchés nécessaires et notamment ceux non contrôlés par l'oligopole ainsi que la création d'une force de vente. Preuve devra être faite de la capacité à produire des biens de qualité et à respecter les délais de livraison,
- une capacité de diversification suffisante des sources d'approvisionnement et des marchés, susceptible de réduire les risques et les coûts. Plus généralement rappelons qu'une IBR peut certes améliorer la balance des paiements, mais accentuer également les déséquilibres de l'économie. En effet, les recettes d'exportation accrues ont pour corollaire une dépendance croissante envers les importations de technologies, de biens intermédiaires et de biens capitaux.

Autrement dit, l'IBR ne débouche sur une transformation structurelle de l'économie que si la mise en œuvre d'effets de liaison amont-aval efficaces stimulent l'industrie locale de ces biens. La transformation en vue de l'exportation peut stimuler l'expansion des industries locales si la transformation s'opère par le biais de petites unités, utilisant des technologies simples générant par là-même une demande régulière sur une longue période de temps pour des équipements ainsi produits. Ces conditions peuvent être remplies dans les domaines des scieries, des huiles végétales, mais non dans les industries minières, la pulpe, ou le caoutchouc par exemple.

La transformation en vue de l'exportation exigeant des unités de production fonctionnant à grande échelle et de nature hautement capitaliste, l'impact immédiat de l'IBR est de renforcer la dépendance financière donc l'endettement externe du pays.

L'IBR ne paraît donc pas être un moyen efficace de la réduction de la dépendance, malgré les discours sur la nécessaire valorisation des ressources comme instrument clé du développement.

Il reste cependant à approfondir et systématiser les nombreux acquis évoqués et qui fondent l'économie de l'IBR, notamment ceux relatifs à la répartition du revenu, aux coûts comparatifs, à l'emploi, à l'urbanisation, aux barrières à l'entrée. Dans le domaine de la répartition, il y a lieu de mettre systématiquement en rapport les acquis théoriques généraux avec l'IBR, notamment au plan de la distribution régionale des industries et de la distribution des revenus régionaux. Dans le domaine des avantages comparatifs les données restent encore par trop partielles et incomplètes, les structures de coûts ne sont pas toujours comparables. Notre connaissance reste par ailleurs incomplète pour ce qui a trait à la dynamique allant de la transformation des ressources à la production de biens d'équipement local, bref le mécanisme même des effets de liaison et ses déterminants largo sensu au-delà même des seuls paramètres économiques.

II – L'IBR et le Maghreb : le cas des économies pétrolières

L'expérience des économies de l'UMA exportatrices de ressources vérifie-t-elle le schéma esquissé précédemment ? C'est ce que nous allons voir maintenant. L'analyse se limitera aux seules économies pétrolières : Algérie, Libye et dans une moindre mesure, la Tunisie. Rappelons cependant que la Mauritanie constitue également un parfait prototype d'économie minière et que le Maroc des années soixante-quinze et soixante-quinze répondait également à ces caractéristiques.

a) Bilan

Tout bilan du développement des économies concernées doit être replacé dans le bilan plus général des économies pétrolières. Un large consensus prévaut aujourd'hui sur l'impact mitigé des exportations d'hydrocarbures sur l'économie¹. Ce consensus s'étend même aux économies exportatrices du monde développé comme en témoigne le concept de « Dutch disease » forgé par l'économiste Néerlandais Ellman et les controverses en Grande-Bretagne sur l'exploitation du pétrole de la mer du Nord. La vérification pour l'économie britannique de la thèse « perverse » de Gregory a constitué dans cette trame un événement majeur (P.-J. Forsyth et J.-A. Kay 1980). Particulièrement important fut l'observation effectuée selon laquelle l'exploitation d'une ressource nouvelle pouvait – par le biais d'un avantage octroyé au secteur des biens non commercialisables – conduire au « rétrécissement » du secteur productif et plus concrètement à une dé-industrialisation, voire dans certains cas à une dé-agriculturation (Blackaby 1979, Corden 1982).

1. La bibliographie est importante sur ce point, nous renvoyons pour ce au volume 2 de notre ouvrage 1989. Citons cependant les contributions de J. Amuzegar 1983, Stevens 1986, Corden 1982-1984 et Gelb 1986.

Des observations similaires ont été faites pour les économies moyen-orientales (El Azhari 1984, Luciani et Beblaoui 1986), Trinité et Tobago (1986), le Mexique (G. Szikely 1989), l'Indonésie et le Nigeria (Scherr 1989).

On peut estimer à près de \$ 250 milliards, le total des recettes tirées par l'Algérie et la Libye de l'exportation d'hydrocarbures bruts et transformés aux cours des deux dernières décennies, dont \$ 150 milliards environ pour la Libye. A cela, il convient d'ajouter la quinzaine de milliards tiré par la Tunisie. Cette manne a concerné une population de 17 millions en 1970 à une trentaine aujourd'hui. Ces revenus représentent aujourd'hui 97 % environ des recettes en devises alimentant de façon substantielle le budget de l'Etat et contribuant de façon décisive à l'investissement. On peut estimer à près de \$ 150 milliards les investissements réalisés par les deux pays depuis 1969. La consommation publique et privée s'est fortement accrue, et si l'on en croit la Banque Mondiale, le PNB par habitant était en 1987 de 5 460 \$ en Libye et de 2 680 en Algérie, contre 1 180 pour la Tunisie. A la même date, il était de 610 au Maroc et de 440 en Mauritanie (Rapport 1989, p. 190).

Ces rentrées financières considérables ont été à l'origine de transformations structurelles profondes tant positives que négatives. Parmi les transformations positives, citons la généralisation de l'enseignement primaire, les progrès de la santé publique, le développement rapide des infrastructures : ports, communications, etc., et l'électrification rapide. Parmi les éléments négatifs, citons l'exode rural mal maîtrisé, la « sururbanisation », et la détérioration de la qualité de la vie dans les villes, la destruction parfois dramatique de l'environnement, l'apparition d'attitudes et de comportement de rentier et de ses corollaires, la spéculation, l'inflation, l'inversion des hiérarchies et l'immobilisme politique.

Dans le domaine de la production, le modèle Gelb-Corden-Neary d'ajustement permet de déterminer les conséquences d'un boom pétrolier sur la dépense domestique. En premier lieu, le taux de change réel s'apprécie. En second lieu, cette appréciation se combine à moyen terme – tout au moins – avec des glissements dans la structure de production au profit des secteurs produisant des biens non commercialisés. Cet effet, baptisé de « Dutch disease » conduit à une dépendance plus grande des recettes en devises envers le pétrole (A. Sid Ahmed 1987). En troisième lieu, l'investissement domestique accru doit stimuler la croissance. Ceci doit améliorer le taux de change réel et la composition sectorielle du produit hors pétrole suivant en cela la structure de la formation du capital et l'intensité factorielle de divers secteurs. Les économies pétrolières peuvent cependant pour diverses raisons ne pas obéir à ce schéma. Les contrôles de prix et la libéralisation des importations peuvent limiter l'appréciation du taux de change réel en canalisant la demande vers les importations. Les mesures adaptées pour limiter les effets multiplicateurs des dépenses publiques peuvent ralentir le transfert des ressources vers les secteurs des biens non commercialisés. Si les secteurs de biens commercialisés – secteur productif – sont en mesure de répondre fortement aux investissements financés par les revenus pétroliers, les incitations du marché

en faveur des biens non commercialisés seront contrebalancés, surtout si l'offre de main-d'œuvre est relativement abondante. Dans cette dernière hypothèse, en effet, l'expansion des secteurs de biens non commercialisés ne nécessitera pas la ponction du travail des secteurs productifs. Enfin, l'impact global d'un accroissement des dépenses publiques sur la croissance peut être d'autant plus faible que la qualité des projets d'investissement décline parallèlement à la montée en cadence de l'investissement. A court terme – pour le moins – la capacité d'élaboration et de maîtrise des projets est constante. La canalisation par ailleurs d'une partie des fonds d'investissement à la consommation peut également réduire cet impact.

1) Le taux de change réel

L'appréciation des monnaies des économies pétrolières constitue pour la période 1970-1980 celle des deux booms pétroliers – une caractéristique de base. A défaut des taux de change réel¹, les cotations en dollar ont été prises comme « proxy ». L'appréciation est nette pour l'Algérie et la Libye, malgré les contrôles stricts de prix instaurés dans le premier. Les calculs effectués par Gelb sur la base du taux de change réel à partir d'un échantillon de sept économies dont l'Algérie confirment l'existence d'une tendance générale à l'appréciation notamment pour le second boom 1979-1980, les consommateurs locaux auraient bénéficié alors d'un gain net en PIB hors hydrocarbures de l'ordre de 6 % (Gelb 1986, p. 77), via une réduction du coût des importations.

2) La croissance

L'accroissement des investissements n'a eu qu'un impact mitigé sur la croissance des économies considérés, sauf pour la Tunisie peut être, en raison du caractère semi-pétrolier de cette économie. A titre d'exemple, à qualité constante d'investissement, Gelb estime à 1,4 % la croissance hors hydrocarbures, perdue en moyenne durant la période 1972-1981 pour les sept pays de l'échantillon par lui retenu (Gelb 1986 p. 80).

3) Les limites des changements structurels : les effets du « Dutch disease »

Normalement l'accroissement du revenu est associé au passage du secteur primaire vers l'industrie et les services ainsi que des secteurs dont les biens sont considérés comme commercialisables – agriculture et manufacture – vers les services et la construction. Cette tendance étant cependant moins forte en prix constants, compte tenu de la tendance au renchérissement des prix des biens non commercialisés par rapport aux biens commercialisés.

1. Ratio des niveaux de prix domestiques de l'économie à ceux des partenaires commerciaux, convertis aux taux de change moyens.

L'impact des booms pétroliers sur la structure économique peut être apprécié à partir de la décomposition de l'économie non pétrolière en quatre secteurs : agriculture, manufacture, construction et services. Les normes sectorielles (SN 1) sont déduites de l'étude de Chenery-Syrquin (1975), comme le sont les variations dans les participations normatives dues à l'accroissement du produit par tête réel hors hydrocarbures. La comparaison s'effectue ensuite avec les participations à prix constants (S1) pour l'échantillon après 1972 (Gelb 1986, p. 82).

Un indice dit du Dutch disease DD peut alors être défini :

$$DD = (SN_{ag} + SN_{ma}) - (S_{ag} + S_{ma})$$

Indicateurs de Dutch disease : économie du Maghreb et autres

Pays	Choc pétrolier ¹ 1970-1980 (en %)	Taux de change (Unité de monnaie nationale par dollar)					Taux sectoriels de croissance 1970-1980						Indice d'accroissement du			
							Agriculture		Manufacture		Bien non commercialisés ³		Prix à la consommation		PIB (Taux annuel moyen de croissance)	
		1970	1975	1980	1985	1988	1970.80-80.87		70.80-80.87		70.80-80.87		73.80-80.87 1975 en % = 100		65.80-80.87	
Algérie	2.58	4.93	3.94	3.83	4.77	6.23	3.1	6.0	11.4	4.3	6.3	2.6	156.3	5.6	7.5	3.8
Koweït	5.75	0.35	0.29	0.27	3.4 ²	3.5 ²	7.4	23.6	9.2	2.3	10.0	0.9	138.7	4.6	1.3	1.1
Arabie- Saoudite	33.12	4.5	3.5	3.3	3.6	3.75	5.3	10.3	6.5	10.4	12.2	4.4	149	2.8	11.3	5.3
Libye	5.77	0.35	0.29	0.29	3.4 ²	3.3 ²	11.1	-	18.9	8.6	17.2	-	159.8	0.1	4.2	-
Tunisie	0.17	0.44	0.42	0.41	0.75	0.87	4.9	4.2	11.2	2.7	11.0	4.1	142.6	8.2	6.6	3.6
Egypte	0.41	2.52	2.55	1.42	1.43	1.43	2.7	2.7	8.0	5.5	9.4	8.1	188.8	9.2	6.8	6.3
Venezuela	1.41	4.49	4.28	4.29	7.50	14.5	3.8	3.5	5.7	0/9	6.5	0.8	176.8	11.4	3.7	0.2

1. Accroissement de la valeur nominale des exportations pétrolières divisé par le PIB en début de période.

2. Dollar US pour un dinar.

3. Au sens de services retenus par la Banque Mondiale.

Sources : Rapports statistiques divers. Banque Mondiale 1989. CNUCED 1988. OPEP 1988. IFS 1988.

Performances de croissance : diverses économies pétrolières

Echanges															
	PIB hors hydrocarbures ²			Investissement domestique			Exportations			Importations			Coefficient marginal de capital		
	1967.72	72.81	80.87	67.72	72.81	80.87	67.72	72.81	80.87	67.72	72.81	80.87	60.70	75.80	80.85
Algérie	9.5	8.6	3.8	16.7	10.8	0.6	5.7	- 1.0	3.2	11.6	10.8	4.6	2.60	5.80	7.40
Libye	24.2	2.2	-	16.3	10.6	-	67.5	- 6.5	- 5.9	15.4	16.8	15.3			
Indonésie	8.5	8.2	3.6	24.3	13.0	4.1	15.7	4.3	2.7	16.7	19.1	- 2.2			
Nigéria	9.2	5.3	- 1.7	-	8.7	- 14.8	-	- 4.2	- 5.1	-	15.3	- 14.0			
Tunisie ¹	5.2	9.5	3.6	4.2	11.1	- 3.8	4.2	4.8	2.2	1.9	10.6	- 2.5	5.70	4.82	7.60
Koweït ¹	5.7	2.5	- 1.1	-	26.1	- 2.3	5.2	- 8.5	- 3.2	10.6	16.3	- 5.5			
Venezuela	6.5	5.1	0.2	11.9	3.5	- 4.5	1.6	- 6.7	- 0.4	4.2	- 10.9	- 7.0			
Arabie Saoudite ¹	-	10.6	- 5.3	-	42.6	-	10.9	5.4	- 16.3	10.9	35.2	- 9.3			

1. Données sur 1960-1970 et 1970-1980 et PIB hydrocarbures inclus.

2. Hydrocarbures inclus.

Sources : Banque Mondiale. Rapport sur le développement dans le monde. Diverses années.

DD mesure la « perte » de la part des biens commercialisés (secteurs productifs) par rapport aux participations normales : les résultats des calculs effectués par Gelb sont présentés au tableau 4.

On observe que l'Algérie, la Trinité et le Venezuela présentaient les biais les plus prononcés en termes sectoriels avant les booms pétroliers. L'importance de DD dans le cas de l'Algérie reflète les fortes perturbations provoquées dans l'agriculture et l'industrie par la guerre d'indépendance, mais également les effets des exportations pétrolières et des transferts des travailleurs immigrés. Les variations annuelles moyennes des parts « normales » et « effectives » et les changements conséquents sur DD durant le décennie 70, sont également observables. L'Algérie est parvenu à renforcer les secteurs commercialisés productifs comme l'indique la baisse de l'indice du « Dutch disease », les contrôles draconiens de prix et de la consommation privée ont permis de surmonter le poids des distorsions évoquées. Malheureusement l'échantillon de Gelb n'inclut pas la Libye, ni même des pays à structures équivalentes », comme le Koweït ou le Qatar. L'étude réalisée par Shahid Alam pour ces économies met en évidence un fort biais en faveur des biens non commercialisés donc des services et par là-même d'un « squeeze » sur les secteurs productifs (S. Alam 1982, pp. 208 et s.). La forte participation des services dans le PIB libyen *hors hydrocarbures* en 1983 : 81,2 % paraît confirmer cette hypothèse (B. Khader et B. El Waifati, 1987 p. 221).

Structure sectorielle et Dutch disease :
diverses économies conditions initiales 1972
 Participations sectorielles du PIB,
 hors hydrocarbures et les normes modifiées de Chenery-Syrquin (%)

	Algeria		Ecuador		Indonesia		Iran		Nigeria		Trinidad & Tobago		Venezuela	
	Act.	Norm	Act.	Norm	Act.	Norm	Act.	Norm	Act.	Norm	Act.	Norm	Act.	Norm
AG	11.0**	25	23.0	26	45.1	46	21.8	18	39.2	38	5.8*	16	7.6*	14
MA	15.8*	20	20.4	19	11.0	11	18.5*	25	5.1**	15	22.0	26	19.5	27
CO	13.4**	5	4.8	5	4.3*	3	6.3	6	10.7**	4	8.0*	6	6.0	7
SE	59.8	50	51.8	50	39.7	40	53.3	51	45.0	43	64.2	52	66.9*	52
(MI)	1.9	4	2.0	4	12.1	6	2.5	3	15.1	5	8.8	2	20.5	2
Dutch Disease index														
18.2		1.6		0.9		2.7		8.7		14.2		13.9		
Average annual share change at constant prices														
AG	-0.38	-0.82	-0.91	-0.77	-1.50	-1.31	-1.44	-1.02	-1.90	-0.67	-0.31	-0.49	-0.10	-0.32
MA	0.52	0.28	0.37	0.27	0.77	0.34	0.34	0.49	0.48	0.11	-1.03	0.20	-0.40	0.06
CO	0.82	0.09	-0.12	0.07	0.26	0.10	0.13	0.06	0.53	0.03	0.37	0.05	0.02	0.03
SE	-0.98	0.45	0.68	0.44	0.48	0.86	1.04	0.40	0.88	0.53	0.99	0.35	0.13	0.24
Change in Dutch Disease index over a decade														
-0.7		+0.5		-2.4		+5.7		+8.5		+10.5		-1.3		
Change in Dutch Disease index measured in current prices over a decade														
-3.5		+12.5		-0.4		+12.7		+2.4		+4.7		-3.2		

Act. : Actual.

* More than one standard deviation from norm.

** More than two standard deviations from norm. Following results of Chenery and Syrquin (1975), standard deviation is approximated by 0.25 norm.

L'importance des recettes dégagées à partir de 1973 par les exportations d'hydrocarbures permet aux Etats de se lancer dans la transformation des hydrocarbures et des minerais. On peut estimer à 50 % environ la part des investissements

dans l'investissement total alloué entre 1973 et 1983 aux IBR dans les économies considérées.

4) L'efficacité des IBR, évaluation

L'étude réalisée par Murphy sur la base d'un échantillon représentatif des projets excédant \$ 100 millions dans dix-neuf pays indique que cinq d'entre eux étaient des exportateurs de pétrole. La dimension de ces grands projets publics peut être appréciée à partir du tableau 5 emprunté à Gelb, élaboré sur la base d'un échantillon de mille six cents projets dans les pays en développement. Les grands projets identifiés au tableau 5 représentent en moyenne quatre années et demie de recettes pétrolières pour la période 1974-1981.

Macro projets : diverses économies pétrolières

Country	N° of projects included	Cost (\$b)	Average cost (\$m)	Cost/ 1980 GNP	Cost/ 1980 oil windfall	Rank among developing countries	Project sector (%)			
							Hydro-carbons	Metals	Other Industry	Infra-structure
Iran	108	119.6	1,107	1.57 ^a	10.2 ^b	2	30	7	9	54
Algeria	69	38.7	561	1.07	4.2	5	36	7	33	23
Venezuela	27	27.4	1,015	0.51	5.4	10	33	41	7	19
Mexico	59	26.0	441	0.18	5.1	2	46	17	12	25
Nigeria	19	14.4	758	0.17	0.9	15	26	11	16	47
Indonesia	44	14.4	327	0.23	1.1	16	41	18	16	25
Trinidad & Tobago	7	6.9	983	1.35	4.5	-	61	29	-	-

a Projects with costs exceeding \$ 100 millions.

b Gas-based industrial projects only. Includes Tenneco-Midcon LNG project proposed for 1988.

c 1977 GNP and oil windfall.

Sources : Murphy (1983) table 2.5 ; Auty and Gelb (1984).

L'Algérie se distingue nettement dans l'échantillon avec soixante-neuf projets et se situe au cinquième rang des pays en développement.

Ce sont les projets publics les plus grands qui enregistrèrent les dépassements les plus marqués en termes de coûts et de délais. Ainsi un tiers des projets les plus importants de l'échantillon connurent des dépassements de coûts de l'ordre de 109 %, tandis que des retards d'un à deux ans affectèrent la moitié des projets

pertubés. Le quart des projets enregistra des retards de quatre à cinq ans. Ces estimations en outre sous estiment de façon substantielle les surcoûts et les délais dans la mesure où le gros des projets amorcés n'étaient pas terminés en 1980. (A. Gelb 1986, p. 85.)

De fait, les coefficients marginaux de capital (ICOR) se situaient pour un large échantillon d'économies pétrolières entre 3.3 : Malaisie, et 39.2 pour le Nigeria. Ces estimations se fondent sur les structures de capital réel, les conditions physiques de fonctionnement et les paramètres coûts dans les pays considérés. Rappelez cependant que les performances d'IBR sont très sensibles à la structure du capital (degré de dépendance envers le services de la dette), le temps écoulé depuis le démarrage (des améliorations substantielles pouvant intervenir avec la réduction des goulots d'étranglement et le niveau d'utilisation des capacités (Auty 1988). Enfin ces estimations prennent essentiellement en compte les investissements directement productifs, excluant des grands investissements d'infrastructure notamment en Arabie Saoudite ou au Venezuela où des pôles de croissance d'IBR furent implantés dans les régions reculées.

Investissement estimé dans les IBR, valeur ajoutée et ICOR 1985 : diverses économies pétrolières

Pays	Total Investissements RBI en milliards de \$	Valeur ajoutée estimée en milliards de \$	ICOR
Indonésie	13.446	2.600	5.2
Nigéria	6.739	0.172	39.2
Arabie Saoudite	11.735	1.097	10.7
Venezuela	6.401	0.756	8.5
Malaisie	3.034	0.928	3.3
Cameroun	0.595	0.077	7.7
Trinité Tobago	1.304	0.302	6.5
Bahrain	0.800	0.180	4.6
Algérie	13.402	1.133	11.8
Cinq plus grands pays	51.723	5.758	15.7
Quatre plus petits pays	5.763	1.387	4.2

Sources : Auty 1989, p. 358 ; IMF Banque Mondiale 1989 ; ONUDI rapport 1986.

L'ICOR moyen avoisine 10, le chiffre de 4 indique une bonne utilisation du capital. Les grands paraissent moins efficaces que les petits. L'ICOR moyen pondéré des cinq plus grands pays est plus de trois fois supérieur à la moyenne des quatre pays les plus petits.

Une des raisons peut-être de l'existence d'une relation inverse entre la dimension du pays et les performances IBR est que les grands pays « diluent » leur avantage-dimension par le biais de projets par trop ambitieux et d'une maîtrise insuffisante de ces derniers. Les petits pays ayant moins de moyens compensent leur désavantage-dimension par l'adoption d'IBR mieux calibrées à leur taille et donc plus prudentes (Auty 1986).

L'expérience des économies pétrolières tend à montrer donc que les différences de performances tiennent plus aux différences d'efficacité que de dimension : les performances algériennes dans ce contexte sont loin d'être brillantes.

5) La forte vulnérabilité des IBR aux modifications des termes de l'échange

En l'absence de données précises sur les coûts de fonctionnement des IBR pétrochimiques magrébines, l'exemple des IBR saoudiennes peut être instructif.

Un grand nombre de projets pétrochimiques (oléofines, produits raffinés, unités de liquéfaction de gaz) ont dû être abandonnés. Les unités qui virent effectivement le jour (oléofines et raffineries) et qui représentent 75 % de l'investissement saoudien dans les IBR enregistrèrent de piètres résultats. Cette anomalie apparente s'explique par la forte sensibilité des complexes d'oléofines et des produits raffinés aux modifications des termes de l'échange du pétrole comme celles qui ont caractérisé la majeure partie des années quatre-vingt.

Les booms pétroliers des années soixante-dix furent censés conférer un avantage certain aux raffineries sophistiquées à l'exportation. Ils réduisaient l'importance relative des coûts de fret, stimulaient la demande de produits légers relativement à celle des fuels. Cet avantage des produits légers se maintint jusqu'en 1982, alors que la majeure partie des raffineries complexes du sud de la Méditerranée et du Moyen-Orient était encore en construction. A leur inauguration en 1985, les raffineries saoudiennes enregistrèrent des pertes, alors qu'elles n'opéraient qu'à moins de 2/3 de leur capacité¹. Or, même à 80 %, la marge de transformation du produit fab est déjà de \$ 3.60 le baril. Comme on peut le voir au tableau 7.

1. Signalons que les raffineries pour l'export nécessitaient un prix du brut de l'ordre de \$ 28 par baril (point mort), les 2 \$/baril économisés sur le fuel étant suffisant pour compenser les frets et les charges financières plus élevées.

**Compétitivité des raffineries saoudiennes
versus importations de l'OCDE
(\$/baril)**

	Import Refining			Gulf Export Refining	
	USA	EEC	Japan	(Market Loan)	(Saudi Finance)
Operating Cost	1.56	1.26	1.26	1.26	1.26
Energy Cost	1.57	1.47	1.87	0.15	0.15
Crude Oil Transport Cost	0.75	1.05	0.83	–	–
Ex-Refinery Cost	3.88	3.78	3.96	1.41	1.41
Product Transport Cost	–	–	–	2.60	2.60
Delivered Cost	3.88	3.78	3.96	4.01	4.01
Product Value, Less					
Crude Cost	6.50	0.99	0.54	2.12	2.12 ^a
Net Cost (Pre-Capital Charge)	(2.62)	2.79	3.42	1.89	1.89 ^b
Scenario 1 : Capital Charge	0.29	0.29	0.29	3.70	1.59
Relative Cost	(2.33)	3.08	3.71	5.59	3.48 ^c
Scenario 2 : Capital Chargea	1.45	0.98	0.70	3.70	1.59
Relative Cost	(1.17)	3.27	4.12	5.72	3.61 ^d

Source : Auty 1989, p. 362.

Les performances des unités pétrochimiques (oléofines) ne furent guère meilleures. Représentant un investissement de \$ 5,7 milliards, elles étaient réputées en mesure de dégager un profit raisonnable à pleine capacité et aux prix de 1985. Si la pleine capacité fut rapidement atteinte, les unités furent vite piégées dans un « cost price squeeze ». Les complexes d'oléofines contribuèrent pour 9 % environ à la production d'éthylène des économies de marché, suffisamment en tout cas pour renforcer les tendances dépressives. De plus, l'effondrement des prix de l'énergie en 1986, réduisirent tout à la fois les revenus du royaume et érodèrent fortement l'avantage comparatif d'une matière première bon marché. Les unités saoudiennes étaient lourdement dépendantes de l'input énergie bon marché¹ pour compenser les coûts relativement élevés du capital, du travail, des tarifs et du frêt (Fayad et Motamen 1986). La compétitivité des producteurs de la zone OCDE remontait vivement alors que les prix de l'énergie baissaient. Déjà confinés à la gamme des produits pétrochimiques de première génération à forte composante énergie, les producteurs saoudiens – et plus généralement tous les nouveaux producteurs arabes – se virent progressivement ravir l'avantage qui s'attachait encore à ces produits.

1. 11 % pour l'Arabie Saoudite contre 66 % pour les producteurs de la zone OCDE.

Se trouvent ainsi aujourd'hui brisés – pour un certain temps tout du moins – les espoirs des nouveaux producteurs d'amorcer leur développement par une remontée progressive de la filière pétrochimique et chimique. C'est l'inverse qui se produit comme en témoigne la reprise des investissements occidentaux dans la production d'oléofines, sonnait ainsi le glas des espoirs d'une nouvelle division internationale du travail dans l'industrie chimique mondiale. Le désavantage des nouveaux producteurs Arabes dans les produits de première génération ne peut être compensé par une maîtrise des technologies avancées qui leur auraient permis de se déplacer sur les segments de forte valeur ajoutée de la pétrochimie (A. Sid Ahmed 1989 tome II).

6) La crise du modèle rentier : vulnérabilité accrue des économies et dépendance

Le retournement des marchés pétroliers après 1981 révéla la fragilité des modèles de développement rentier. Les transferts de ressources vers les secteurs non productifs (biens non commercialisés), tout au long des années soixante-dix, purent difficilement être inversés, compte tenu notamment des fortes résistances aux dévaluations compétitives, d'où la surévaluation persistante des taux de change réels notamment en Libye (tableau 2). Les investissements massifs réalisés depuis 1973 en matière d'infrastructure et d'éducation notamment – quelles que soient leurs implications pour la productivité future – ne constituent en rien une source autonome de revenu susceptible de se substituer au pétrole à l'avenir. Plus grave, les perspectives se sont assombries pour certaines IBR : acier, aluminium et surtout gaz naturel. Vendu au prix de \$ 5,60 le million de BTU au partenaire français en 1982, le gaz naturel algérien lui est cédé à \$ 2 environ aujourd'hui.

Rien d'étonnant si dans ces conditions, aux booms de 70 a succédé une décélération marquée de la croissance hors hydrocarbures accompagnée d'évasions de capitaux et d'attaques spéculatives contre les devises nationales (tableau 2). L'apparition de déficits externes se conjugant dans certains cas – comme l'Algérie – à un service de la dette insupportable (7 milliards de dollars environ en 1990, soit 80 % des recettes en devises du pays) a conduit à des situations d'asphyxie : chute du taux de croissance, arrêt de l'investissement, détérioration de l'emploi.

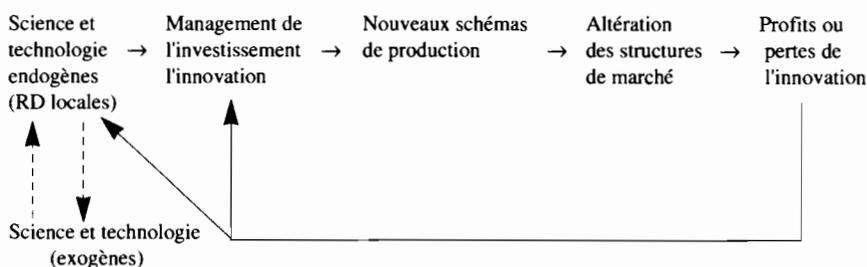
Le coût en terme de demande effective de la sous-utilisation des capacités et ceux liées pour l'avenir à l'arrêt des investissements sont tels qu'ils pourraient compenser les avantages tirés des deux booms pétroliers, comme cela a déjà été montré dans le cas de l'Indonésie par Gelb (1983).

7) Structure du marché, barrières à l'entrée, pétrochimie et développement

Alors qu'il est patent que la recherche scientifique en est à ses « premiers balbutiements » au Maghreb, il est crucial de rappeler les caractéristiques de l'industrie pétrochimique et par là-même les conditions pour qu'elle devienne effectivement la colonne vertébrale du développement.

En premier lieu, l'innovation technologique joue un rôle crucial dans le développement d'une industrie fondée avant tout plus que toute autre sur la recherche développement. Ainsi Freeman a-t'il pu montrer que l'impulsion à l'origine de la croissance rapide de l'industrie des plastiques résultait de la combinaison de deux facteurs interdépendants : un « inventive push » résultant lui-même de la science et de la technologie exogène/endogène fondées sur une « grappe d'inventions dans les premières étapes » et d'une « demande pull », conditionnée par l'expansion des marchés et la conjoncture économique. Ces deux facteurs sont liés par une relation mobile comme le postule le modèle de J. Schumpeter, ci-après :

Représentation schématique du modèle schumpetérien de la grande firme innovatrice



Ce modèle se caractérise par un puissant feedback en boucle à partir d'innovations réussies vers les activités de recherche-développement en un cycle auto-généré où la structure du marché évolue vers des formes de concentration accrues au profit des producteurs les plus importants qui bénéficient ainsi d'un avantage concurrentiel important grâce aux activités inventives, innovatrices et aux investissements accrus. Ces surprofits attirent un certain nombre d'imitateurs soucieux de disputer les profits monopolistiques de la firme fondées sur les nouvelles opportunités de marché, créées par les innovations (produit ou technologie). Avec la maturation du produit les profits diminuent, c'est ce qui est historiquement arrivé à la fin des années soixante pour les produits pétrochimiques de première génération où se concentraient les nouveaux producteurs, tandis que les producteurs occidentaux s'orientaient vers les produits de pointe ¹ (plastiques spéciaux par exemple) ou chimie de spécialité. Or cette chimie suppose l'existence de certains facteurs – inexistantes au sud de la Méditerranée – une recherche-

1. Citons encore les catalyseurs, les membranes de séparation, les matériaux pour le spatial, les polymers électro-conducteurs, les enzymes, etc.

développement intensive orientée vers les applications et articulée sur les directions techniques des firmes clientes et un service marketing approprié. De fait, la chimie de service est l'apanage des pays industrialisés qui récolteront seuls à l'avenir les fruits de l'expansion des spécialités comme les produits pétrochimiques, électroniques, les bio-technologies, les céramiques, les adhésifs, les catalyseurs et les polymères composites (A. Sid Ahmed 1989 Tome 2, p. 133).

Dans le domaine des produits de la première génération (oléofines, urée, ammoniacale, etc), les années soixante-dix et quatre-vingt ont été marquées par la poursuite de la tendance à l'intégration en aval des gros producteurs industrialisés. La production captive représente ainsi aujourd'hui la majeure partie du marché. Déjà en 1981, le commerce international de l'éthylène ne représentait que 10 % aux Etats-Unis, 9,1 % dans la CEE et 4,2 % au Japon (UNIDO 1985, p. 9). Cette tendance à l'intégration verticale a été stimulée par le renchérissement dans les années soixante-dix du coût des matières premières d'origine énergétique et de la concurrence des nouveaux producteurs, facteurs qui encouragèrent la reconversion de l'industrie chimique mondiale sur les segments de production des spécialités chimiques à forte valeur ajoutée et dont la qualité requise exige des processus de production avancés le plus souvent brevetés. Ce glissement a été d'autant plus facile que les sociétés pétrolières occidentales disposaient de marges brutes d'auto-financement souvent importantes. Le tableau 8 fait ressortir l'intégration en aval des grandes sociétés pétrolières d'Europe dans la production de certains produits pétrochimiques de base notamment l'éthylène et le styrène, tandis que la structure du marché de l'éthylène en Europe occidentale fait l'objet du tableau 9.

Part des sociétés pétrolières dans la capacité de production pétrochimique totale

	Ethylène	Oxyde d'éthylène	Styrène	CVM	PVC	Poly- propylène	PEBD	PEHD styrène	Poly- styrène
1970	50	23	24	9	16	29	28	20	—
1975	53	31	49	12	21	34	28	26	10
1980	60	42	51	19	21	39	41	29	18

Source : Unido Doc Unido/PC128, novembre 1985, p. 9.

Il ressort de ce tableau qu'en 1982, les principales sociétés pétrolières intégrées verticalement contrôlaient 62 % de la totalité du gaz et près de 50 % du naphta et des gaz de pétrole liquéfiés utilisés pour la fabrication des produits de base de l'éthylène. C'est que le contrôle exercé par les compagnies pétrolières d'Europe occidentale sur les produits de départ et les approvisionnements en énergie constitue un atout supplémentaire dans cette voie.

**Produits de base et structure de l'industrie
de l'éthylène en Europe occidentale en 1982
(en millions de tonnes d'équivalent naphta %)**

	Sociétés de produits chimiques	Entreprises communes	Filiales de sociétés pétrolières	Total
Naphta	11.5 (35.7)	5.0 (15.5)	15.7 (48.8)	32.3 (100)
Gaz-oil	2.0 (37.7)	–	3.3 (62.3)	5.3 (100)
GPL	2.6 (45.6)	0.5 (8.8)	2.6 (45.6)	5.7 (100)

Source : Unido Doc Unido/PC 128, novembre 1985, p. 10.

L'accroissement de la part de la production captive permet d'optimiser le taux d'utilisation des capacités. Il est alors possible de maîtriser les économies d'échelle au niveau des unités de ??? produisant l'éthylène. Cette intégration – difficile pour les nouveaux producteurs du sud – permet l'édification de complexes d'éthylène de grande dimension, une bonne prévision en matière de départ et une bonne maîtrise des coûts. De ce processus découlent des localisations appropriées permettant aux producteurs de s'approvisionner auprès des réseaux de distribution communs peu éloignés ou par raccordements directs à pipe. Les unités de base peuvent rester localisées près des sources de matières premières (Libye, Algérie ou Arabie Saoudite), celles orientées vers la production de spécialités et à forte valeur ajoutée et à puissants effets d'entraînement auprès des marchés dans les centres industriels qui associent les connaissances scientifiques et techniques nécessaires à leur production.

Produits pétrochimiques primaires intégrés

Ethylène :	PEhd, PEbd, oxyde d'éthylène, éthylèneglycol, styrène, dichlorure d'éthylène, CVM
Propylène :	Polypropylène, cumène, acrylonitrile
Butadiène :	SBR
Benzène :	Styrène, cumène
Paraxylène :	Diméthyltéraphtalate/acide téréphthalique
Orthoxylène :	Anhydride phtalique

Source : Unido/PC 128, novembre 1985, p. 11.

L'érosion intervenue en début de chaîne de l'avantage comparatif des nouveaux producteurs. Le désavantage croissant du Sud en matière de coûts d'investissement ressort clairement au tableau 11. On note par exemple que déjà en 1980, les coûts étaient bien plus élevées au Moyen-Orient que sur la côte américaine, pour

les raisons évoquées plus haut. Le désavantage résultant des différences de coûts d'investissement par tonne de produits pour divers producteurs selon les facteurs de localisation (retards, main-d'œuvre et personnel qualifiés insuffisants, absence de services d'ingénierie, recours nécessaire aux importations d'équipements et d'inputs, conditions climatiques, médiocrité des infrastructures, etc.) va de 1.25 pour le Mexique à 2.1 pour l'Indonésie. Le différentiel est le plus accusé pour l'éthylène-glycol, l'oxyde d'éthylène, le PEBD, le PET et le PP. Outre l'érosion – résultant de l'effondrement du prix de l'énergie – s'ajoute le désavantage croissant en termes de coûts d'investissement et de capitaux disponibles.

En 1980, l'avantage comparatif du sud ne se limitait plus qu'à l'éthylène, l'ammoniaque, l'urée, le méthanol, le PEBD, le styrène et le VCM, produits où prédominait le coût matière première. Il y a fort à parier aujourd'hui que cet avantage a disparu. Dès 1984, la réponse était claire pour l'ammoniaque (A. Sid Ahmed 1989 tome 2, pp. 149 et s.).

Coût « installé » des produits pétrochimiques en 1980 (\$ la tonne à 100 % load factor)

Location (Location factor)		US Gulf Coast (1.00)	Federal Republic of Germany (1.15)	Japan (0.90)	Indonesia (2.1)	Mexico 1.25)	Qatar 1.5)
Product	Capacity range 1 000 tonne/year	Installed cost range \$/tonne/year	Installed cost range \$/tonne/year	Installed cost range \$/tonne/year	Installed cost range \$/tonne/year	Installed cost range \$/tonne/year	Installed cost range \$/tonne/year
Ammonia							
from méthane	300-590	277-313	318-360	249-282	281-657	346-391	415-469
from naphtha	300-590	317-356	364-409	285-320	665-747	396-444	475-533
DMT	75-300	883-1,181	1,015-1,358	795-1,063	1,854-2,480	1,104-1,477	1,324-1,772
Ethyl benzène	250-780	77-112	88-129	69-101	181-235	96-140	115-168
Ethylène-propylène ¹	225-680	611-802	703-922	550-722	1,284-1,684	764-1,002	917-1,202
Ethylène-propylène- butadiène-benzène ²	225-680	787-1,025	905-1,179	708-923	1,653-2,153	984-1,282	1,181-1,538
Ethylène glycol	90-360	153-234	176-270	137-211	321-492	191-293	229-352
Ethylène oxide	67-270	701-1,006	806-1,157	137-905	1,472-2,112	876-1,257	1,052-1,509
HDPE	50-200	478-640	550-736	431-576	1,004-1,344	598-800	718-960
LDPE	50-200	692-1,000	796-1,150	623-900	1,453-2,100	865-1,250	1,038-1,500
LLDPE	50-200	461-634	530-729	415-571	968-1,331	576-792	691-951
Méthanol							
from méthane	160-640	206-287	237-330	185-258	432-602	257-358	304-430
form naphtha	160-640	225-125	258-373	202-292	472-682	281-406	337-487
Polyéthylène téréphthalate (PET)							
from DMT	22-90	828-1,178	852-1,354	745-1,060	1,738-2,473	1,034-1,472	1,242-1,767
from TPA	25-100	694-1,116	798-1,283	625-1,004	1,457-2,344	867-1,395	1,041-1,674
Polypropylène	45-180	799-1,013	919-1,165	719-912	1,679-2,128	999-1,267	1,199-1,520
Polystyrène	45-180	352-486	404-560	316-438	738-1,022	439-608	527-730
PVC	150-500	645-998	741-1,148	580-898	1,354-2,096	806-1,247	967-1,497
SBR	35-140	856-1,331	949-1,531	771-1,198	1,798-2,796	1,070-1,664	1,285-1,997
Styrène	225-680	215-282	247-324	193-254	451-593	268-353	322-423
Téréphthalic acid (TPA)	75-300	863-1,117	993-1,285	777-1,005	1,813-2,346	1,079-1,397	1,295-1,676
Ures	245-860	91-136	104-156	82-122	190-295	113-170	136-204
VCM	180-730	311-414	257-476	280-372	653-869	388-517	466-621

Source : Fayed et Motamen.

Les limites de l'IBR pétrochimique dans le contexte structurel des pays du Sud sont aujourd'hui évidentes et le sont encore plus à la lumière des mutations majeures qui caractérisent aujourd'hui l'industrie chimique mondiale et notamment de l'émergence de nouveaux produits et de nouveaux procédés dans le domaine des spécialités chimiques. Le Sud risque ainsi de passer à côté de développements majeurs dans les domaines suivants : produits composites, fibres et polymers, polymers, polymers et métaux, alliages à base de plastiques d'ingénierie de métaux et de polymers, nouveaux enduits, nouveaux adhésifs, céramiques résistantes aux hautes températures et à la corrosion, nouveaux polymers pour fibres optiques, dérivés polymériques spéciaux pour l'électronique, polymers liés à la conductivité électrique, les membranes, les bio-technologies, etc.

Le risque est dès lors considérable que les pays du sud se laissent enfermer dans le piège de la croissance appauvrissante de la seule valorisation des ressources, menacée par ailleurs à terme par les révolutions technologiques prévisibles dans le domaine de la substitution de nouveaux matériaux à la chaîne carbonnée et dont les limites dans le domaine des effets d'entraînement sont patents (Razavi et Fesharaki 1985).

CONCLUSION

Tous les problèmes rencontrés dans l'analyse de l'économie de l'IBR se retrouvent dans le cas précis de la transformation des hydrocarbures. Le volume des capitaux impliqués, la nature des technologies mises en œuvre, la nature fortement intégrée traditionnellement des sociétés du secteur énergétique, le caractère particulier de l'industrie chimique, industrie des industries dont la relation étroite avec la recherche-développement est patente, tous ces éléments concourent à rendre sa « greffe » dans les pays du sud problématique.

Un autre élément inhibiteur est fourni par le phénomène dit du « Dutch disease » dont la conséquence est de neutraliser – voire d'inverser les effets de liaison imposant un « squeeze du secteur productif » et la dé-industrialisation de l'économie, désormais biaisée en faveur des services non productifs. Les « leakages » ou fuites vers l'extérieur se multiplient stimulant l'importation et décourageant la production nationale. Il est clair à ce niveau que le problème du taux de change ainsi plus généralement celui de la compétitivité des activités hors hydrocarbures doit être appréhendé de façon plus créative. Plus encore que l'Algérie, la Libye est interpellée par ce type de situation.

Un autre exemple de fuite est fourni par l'endettement externe excessif, contrepartie des emprunts colossaux réalisés pour édifier les complexes de valorisation des ressources dont le service constitue une ponction insupportable sur l'épargne locale.

Cruciale également apparaît dans ce contexte la part démesurée du revenu affectée à la reproduction croissante du secteur externe au détriment du secteur productif local. De pair avec la nature complexe de la fonction de production du secteur externe, ce phénomène ne peut que limiter l'impact du secteur externe sur le reste de l'économie et notamment sa capacité à induire les transformations structurelles nécessaires à l'après-pétrole. A l'inverse, l'effet de liaison sur la consommation finale peut être considérable, en raison notamment de l'état de welfare rendu possible par la rente pétrolière. Sa conséquence à terme est de réduire l'excédent des exportations à travers l'accélération de l'absorption interne. A moyen terme, la vulnérabilité externe de l'économie s'en trouve aggravée en raison du poids rapidement insupportable des importations devenues incompressibles. L'importance démesurée des moyens accordés au secteur externe décourage l'intégration industrielle locale *via* notamment l'expansion des industries de biens capitaux et la promotion d'un environnement scientifique et technologique approprié. Tout se passe comme si les investissements colossaux en faveur du secteur externe (liquéfaction du gaz par exemple) n'avaient pour seul objectif que la reproduction et l'expansion du secteur externe perpétuant par là-même le caractère dichotomique de l'économie d'enclave dont l'existence fut pourtant légitimement à l'origine de la récupération du secteur des hydrocarbures par les économies hôtes. Pire les signes observés « d'immisérising growth » (croissance appauvrissante) dans le raffinage et la pétrochimie amènent à penser que ces nou-

veaux « secteurs primaires » pourraient se révéler à l'avenir moins efficaces que les secteurs primaires traditionnels (pétrole brut ici). Si cette tendance se confirmait – et on voit mal comment il pourrait en être autrement en l'absence d'efforts majeurs dans la recherche et le développement des secteurs productifs locaux – cela signifierait que les dizaines de milliards de dollars investis dans les IBR pétrolières l'auraient été au seul bénéfice des géants mondiaux de la chimie. A ces coûts, il conviendrait alors d'ajouter tous les autres coûts liés au dépassement des capacités locale d'absorption, aux effets du Dutch disease sur les secteurs productifs, ceux dus aux coûts d'opportunité des ressources humaines et de maîtrise des projets qui auraient pu être mises au service du développement de l'économie locale : agriculture, industrie manufacturière, hydraulique, etc.

L'expérience des IBR pétrolières montre enfin que les effets de liaison théoriquement capturables sur la base d'expériences historiques et d'études comparatives industrielles peuvent être totalement neutralisés par les fuites résultant des inputs importés ou des exportations croissantes de biens intermédiaires, d'éthylène ou de méthanol sont dans les conditions actuelles du Sud, des fuites puisque les effets de liaison attendus de ces produits sont exportés avec les produits eux-mêmes. La conversion de ces fuites en effets de croissance induits dépend de facteurs liés aux stratégies des grands de la chimie, mais aussi de la nature des politiques mises en œuvre dans les économies considérées et notamment de leur capacité à créer les conditions d'une « internalisation » des effets de croissance du secteur externe.

Ces conditions ne sont pas remplies aujourd'hui au Maghreb, et la capture des effets de liaison efficaces se heurte depuis toujours aux conditions politiques à l'origine même de l'hypertrophie du secteur des hydrocarbures et notamment du discours historique sur l'apport majeur que représente l'exportation des ressources transformées au développement.

BIBLIOGRAPHIE

- ADELMAN I. « *Beyond export led growth* » World development vol. 12 n° 9, 1984 pp. 937-950.
- ADELMAN M.-A. et MORRIS C.-T. « *Economic growth and social equity in developing countries* », Stanford University press 1973.
- AFSHAR H. (ed.) « *Iran : a revolution in turmoil* », 1985.
- ALLAN J.-A. « *Libya : the experience of oil* », Croom Helm 1981.
- AMUZEGAR J. « *Oil exporter's economic development in an interdependent world* », IMF Washington, occasional paper 18 april 1983.
- AMUZEGAR J. « *Oil wealth : a very mixed blessing* » Foreign Affairs spring 1982, pp. 814-835.
- ANDERSON K. et SMITH B. « *Changing economic relations between the Asian advanced developing countries and resource-exporting advanced countries of the Pacific basin* » in W. Hong et L.-B. Krause (eds) *Trade and Growth of the advanced developing countries in the Pacific Basin*. Korean Development Institute. Seoul 1981.
- AUTY Richard « *The internal determinants of eight-oil exporting countries resource based industry performance* » The journal of development studies vol. 25 n° 3 april 1989, pp. 354-373.
- AUTY Richard « *Oil exporter's disappointing RBI experience : the external causes* » Energy policy vol. 14 n° 3, 1988, pp. 230-42.
- BALASSA B. « *A stage approach to "comparative advantage"* » in Economic growth and resources Proceedings of the 5 th world congress of the IEA. Tokyo septembre 1977.
- BARBER T. et Brailovsky V. (eds) *Oil or industry ? Energy industrialization and economic policy in Canada, Mexico, Netherlands, Norway and the United Kingdom* Academic press 1981.
- BARDHAN P. « *External economies, economic development and the theory of protection* » Oxford economic papers march 1964, pp. 40-54.
- BARRAS R. « *Towards a theory of innovation in services* » Research policy vol. 15 n° 3. 1986.
- BATRA B. « *A general equilibrium model of multinational cooperations in developing countries* » Oxford economic papers vol. 38 n° 2, july 1986.
- BEBLAOUI HAZEM et LUCIAÑI G. « *The rentier state* » Croom Helm 1987.
- BEHRMAN Jere R. « *Commodity price instability and economic goal attainment in developing countries* » World development vol. 15 n° 5, pp. 559-573.

- BERRY Sara S. « *Oil and the disappearing peasantry : accumulation, differentiation an underdevelopment in western Nigeria* » Boston. Boston University African studies centre 1982.
- BJERKHOLT D. et OFFERDAL E. (Eds) *Macroeconomic prospects for a small oil exporting country* Martinus Nijhoff 1985.
- BLAINEY G. « *A theory of mineral discovery : Australia in the XIX century* » Economic historic review August 1970.
- BOSSON R. et VARON B. *The mining industry and the developing countries* Londres. Oxford university press 1977.
- BURGAT F. « *The Libyan economy in crisis* » in B. Khader et B. El Wifati pp. 213-227.
- BRUTON H. « *The import substitution strategy of economic development : a survey* » Pakistan development review 10 n° 2 1970.
- BRUTON H. *Economic development with unlimited supplies of foreign exchange.* Research memorandum series july 1981 R.M. 83 Williams college, Williams-town.
- CANNING D. « *Increasing returns in industry and the role of agriculture in growth* » Oxford economic papers vol. 40, septembre 1988 n° 3, pp. 463-477.
- CHAUDRY KIREN « *The price of wealth : business and state in labor remittance and oil economies* » International organization 43.1 Winter 1989, pp. 101-145.
- CHENERY H. et SYRQUIN M. « *Patterns of economic growth* » 1950-1970, Oxford University press 1975.
- COHEN S.-I. « *Product prices and technological choice : the case of the international cocoa processing industry* » the journal of development studies vol. 22 n° 3 april 1986, pp. 573-83.
- CONWAY P.-J. et GELB A.-H. « *Oil rents in a controlled economy : a case study of Algeria* » World bank DRD discussion paper n° 92, 1984.
- CORBO V., KRUEGER A.-O. et OSSA F. (Eds) « *Export oriented development strategies : the success of five newly industrialising countries* ». Boulder Westview press 1985.
- CORDEN W.-M. et NEARY J.-P. « *Booming sector and de-industrialization in a small open economy* » Economic journal 92, 1982, pp. 825-48.
- DALMAN C. et WESTPHAL L. « *The meaning of technological mastery in relation to industry* » The annals of the American academy of political and social science november 1981.
- DASGUPTA Partha STIGLITZ Joseph « *Learning-by-doing, market, structure and industrial and trade policies* » Oxford economic papers 40, 1988 pp. 248-268.

- DEBRESSON Chris « *Breeding innovation clusters : a source of dynamic development* » World development vol. 17 n° 1, 1989, pp. 1-16
- DON H. et GUNA SEKERA « *Intraindustry specialization in production and trade in newly industrializing countries : a conceptual framework and some empirical evidence from east Asia* » World development vol. 17 n° 8, 1989 pp. 1279-1287.
- DORNER Peter et MAHMOUD A. EL SHAFIE (Eds) « *Resources and development : natural resource policies and economic development in an interdependent world* » the University of Wisconsin press. Croom Helm 1980.
- DUNNING J.-H. « *Towards and eclectic theory of international production* » Journal of international business studies vol. XI n° 1, spring/summer 1980 p. 9-31.
- EASTWOOD R.-K. et VENABLES A.-J. « *The macroeconomic implications of a resource discovery in an open economy* » Economic journal 92, 1982 pp. 285-99.
- EDWARDS C.-B. « *Protection, profits and policy : an analysis of industrialization in Malaysia* » School of development study university of east Anglia, juillet 1975.
- ELLMAN M. « *Report from Holland : the economics of North sea hydrocarbons.* » Cambridge journal of economics vol. 1 n° 3, september 1977, pp. 281-290.
- EL MALLAKH R., NORENG O. ET POULSON B. « *Petroleum and economic development : the cases of Mexico and Norway* » Lexington books 1984.
- EVANS DAVID « *The long-run determinants of North-South terms of trade and some recent empirical evidence* » World development vol. 15 n° 5, pp. 657-671, 1987.
- FAYAT M. et MOTAMEN H. « *Economics of the petrochemical industry* » Frances Pinter 1986.
- FEKRAT A. « *Growth of OPEC-type economies : a preliminary theoretical inquiry* » Economia internazionale vol. xxxii n° 1 février 1979, pp. 77 à 87.
- FMI *Politiques économiques, croissance et équilibre extérieur dans les pays du Maghreb* 1988.
- FOGARTY JOHN « *Staples, super-staples and the limits of staple theory : the experience of Argentina, Australia and Canada compared* » in Platt et Tella p. 19 à 37.
- FONG CHAN ONN « *Technological leap : Malaysian industry in transition* » Oxford University press 1986.
- FORSYTH P.-J. et KAY J.-A. « *North sea oil and British structural change : an operation of the Gregory thesis* » paper given 9th Conference of economists. Queensland University august 1980.

- FUDENBERG D. et TIROLE J. « Learning by doing and market performance » *Bell journal of economics* 14 pp. 522-530, 1983.
- GELB ALAN « *Adjustment to windfall gains : a comparative analysis of oil-exporting countries* » in Sweden Van Winjbergen et P. Neary p. 54 à 89.
- GELB ALAN « *Capital importing oil exporters : adjustment issues and policy choice* » World Bank staff. Working paper n° 475, August 1981.
- GELB ALAN *Oil windfalls and development : exercises with a model of Indonesia* mimeo 1983.
- GILLIS M. « *Economic growth and public policy towards mineral endowments in developing countries* » in *Tax and investment policies for hard minerals* M. Gillis and B. Beals (Eds) Cambridge Ballinger 1980.
- GIRVAN NORMAN « *Overcoming technological dependency : the case of electric arc (Jamaica) ltd : a small firm in a small developing country* » *World development* vol. 18 n° 1, pp. 91-107, 1990.
- GIRVAN NORMAN « *Transnational corporations and non fuel primary commodities in developing countries : World development* » vol. 15 n° 5 1987, pp. 713-740.
- GODOY Ricardo A. « *Small scale mining and agriculture among the Jukumani Indians, Northern Potosi Bolivia* » *The Journal of development studies* vol. 24 n° 2 janvier 1988, pp. 177-197.
- GREGORY R.-G. « *Some implications of the growth of the mineral sector* » *The Australian journal of agricultural economics* vol. 20 august 1976 n° 2, pp. 71-91.
- GUPTA G.-S. « *Growth variations across developing countries : how much and why ?* » *The Indian economic journal* vol. 36 janary-march 1989 n° 3, pp. 49-65.
- GUPTA L.-K. et ISLAM A. « *Income distribution and economic growth some empirical evidence* » *Journal of economic development* vol. 8 n° 1 july 1983, pp. 25 à 43.
- HALDI J. et WHITCOMB D. « *Economies of scale in industrial plants* » *Journal of political economy* 1967, pp. 373-385.
- HARRIS R. et TODARO M.-P. « *Migration-unemployment and development : a two sector analysis* » *American economic review* 60 march 1970, pp. 126-142.
- HAWDON D. « *The changing structure of the world oil industry* » 1985 Croom Helm.
- HAZARI B. et KRISHNAMMITTY J. « *Employment implications of India's industrialization : analysis in an input-output framework* » *Review of economics and statistics* may 1970, pp. 181-186.

- HICKS G. et MC NICOLL G. « *Trade and growth in the Philippines : an open dual economy* » Ithaca. Cornell University Press 1971.
- HIRSCHMAN A.-O. « *A generalized linkage approach to development with special reference to staples* » in *Essays in trespassing economics to politics and beyond* Cambridge 1981.
- HONG W. « *Skill intensity of trade : the case of Korea 1962-1971* » the developing economies september 1974.
- HYMAN E.-L. « *An economic analysis of small scale technologies for palm oil extraction in central and west Africa* » *World development* vol. 18 n° 3 march 1980, pp. 445-477.
- KALDOR N. « *What is wrong with economic theory* » *Quarterly journal of economics* vol. 89, 1975, pp. 347-357.
- KALDOR N. « *Further essays on economic theory* » Londres 1978.
- KAREENS ABDUL P. « *the second-stage of import substitution : case of India* » *The Indian economic journal* vol. 36 n° 3, pp. 88-93.
- Kay J.-A. et Mirrlees J.-A. « *The desirability of natural resource depletion* » in *The economics of natural resource depletion* New-York, J. Wiley 1975.
- KEESING B. « *Labour skills and the structure of trade in manufactures* » in P.B. Kenen et R. Lawrence (Eds). *The open economy : essays in international trade and finance* Columbia University press 1968.
- KENDRICK D.-A. et STOUTJEDIJ R.-A. « *The planning of industrial investment : a methodology* » John Hopkins University press 1978.
- KHADER Bichara et EL WIFATI B. « *The economic development of Libya* » (Eds) CERMAC Croom Helm 1987.
- KILBY P. « *Industrialization in an open economy : Nigeria 1945/1966* » Cambridge University press 1969.
- KILLICK T. « *The developmental impact of mining activities in Sierra Leone* » in S.-R. Pearson and J.-W. Cownie (Eds) *Commodity exports and African economic development* Lexington books 1974, pp. 217-35.
- KREMERS J.-M. « *The Dutch disease in the Netherland* » in Sweder Van Winjbergen et P. Neary 1985, pp. 96-136.
- KRUGMAN P. « *New theories of trade among industrial countries* » *American economic review. Papers and proceedings* may 1983, pp. 343-347.
- LABYS W.-C. « *Market structure, bargaining power and resource price formation* » Lexington Heath Lexington books 1980.
- LAIRD S. et YEATS A. « *Empirical evidence concerning the magnitude and effects of developing country : tarif escalation* » *The developing economies* xxv 2 june 1987, pp. 99-120.

- LEE E. (Ed) « *Export-led industrialization and development* » Asian employment Programme. Genève ILO 1981.
- LEWIS W.-A. « *The slowing down of the engine of economic growth* » Nobel prize lecture. American economic review vol. 70 n° 4 september 1980.
- LEWIS STEPHEN R. « *Development problems of the mineral rich countries* » in M. Syrquin, I. Taylor and L. Westphal (Eds) Economic structure and performance. Essays in honor of B. Chenery. New-York 1984.
- LIM L. C.-Y. et FONG P.-E. « *Vertical linkages and multinational enterprises in developing countries* » World development vol. 10 n° 7 1982, pp. 585-595.
- LOONEY R.-E. « *Macroeconomic consequences of the size of Third World Nations : with special reference to the Caribbean* » World development vol. 17 n° 1 january 1989, pp. 59-85.
- LOVE JAMES « *Export instability, import and investment in developing countries* » The Journal of development studies vol. 25 january 1989 n° 2, pp. 183-192.
- MABRO R. « *Oil revenues and the cost of social and economic development in energy* » in the Arab world vol. 1 AFESD, OAPEC 1980.
- MC COY JAMES « *Bauxite processing in Jamaica and Guyana : an estimate of income and foreign exchange impacts* » World development vol. 17 n° 2, pp. 275-292 1989.
- MAIZELS A. « *Commodities in crisis : an overview of the main issues* » World development vol. 15 n° 5 special issues. May 1987, pp. 537-551.
- MAIZELS A. « *A conceptual framework for analysis of primary commodity markets* » World development vol. 12 n° 1 january 1984.
- METWALLY M.-M. ET TAMASCHKE H.-N. « *Oil exports and economic growth in the Middle east* » Kyklos vol. 33, 1980 fasc 3, pp. 499-522.
- MIKDASHI Z. « *Transnational oil : issues, policies and perspectives* » F. Pinter 1986.
- MOHTADI H. « *Rural stratification, rural to urban migration and urban inequality : evidence from Iran* » World development vol. 14 n° 6, 1986, pp. 731-725.
- MORAWETZ D. « *Economic lessons from some small socialist developing countries* » World development vol. 8 n° 5/6, 1980, pp. 337-369.
- NAGGAR SAID EL (Ed) « *Adjustment policies and development strategies* » in the Arab world IMF 1987.
- NANKANI G. « *Development problems of mineral exporting countries* » World Bank, Staff working paper 26, pp. 122-156 1981.
- NEARY J. Peter and VAN WIJNVERGEN S. « *Natural resources and the macroeconomy* » Basil Blackwell october 1985.

- NELSON R. (Ed) « *Government technical progress* » New-York Pergamon press 1982.
- NIBLOCK T. et LOWLESS R. (Eds) « *Prospects for the world oil industry* » Croom Helm 1985.
- OURABAH M. « *Les transformations économiques de l'Algérie au XXe anniversaire de son indépendance* » Paris Publisud 1984.
- PACK H. « *The substitution of labor for capital in Kenyan manufacturing* » Economic journal 86, pp. 45-58, 1976.
- PAGE J.-M. « *Technical efficiency and economic performance : some evidence from Ghana* » Oxford economic papers vol. 32 n° 2 juillet 1980, pp. 315-340.
- PEREZ-LOPEZ Jorge F. « *Sugar and structural change in the Cuban economy* » World development vol. 17 n° 10, pp. 1627-1646, 1989.
- PLATT D.-C.-M. et DI TELLA Guido « *Argentina, Australia, Canada : studies in comparative development* », 1987-1965.
- POLLARD H.-J. « *The erosion of agriculture en an oil economy : the case of exploit crop production in Trinidad* » World development Vol. 13 n° 7 july 1985, pp. 819-836.
- POON Auliana « *Flexible specialization and small size : the case of Caribbean tourism* » World development vol. 18 n° 1, pp. 109-123, 1990.
- POWER John « *Import substitution as an industrialization policy* » Philippine journal of economics second semestre 1966.
- PRATTEN F. « *Economies of scale manufacturing industry* » Cambridge 1971.
- RADA Juan F. « *Advanced technologies and development are conventional ideas about comparative advantage obsolete* » Trade and development, an UNCTAD review n° 5, 1984.
- RAFFER Kunibert « *Unfavorable specialization and dependence : the case of peripheral raw material exporters* » World development vol. 15 n° 5, pp. 701-712 1987.
- RAZAVI H. et FESHARAKI F. « *Dilemma of interactions between crude and products markets* » Working paper WP 83 8 East West Center Honolulu 1985.
- RIEDEL J. « *Trade as the engine of growth in developing countries* » World bank staff working paper n° 555 Washington D. C. 1983.
- RODRICK D. « *Managing resource dependency : the United States and the Japan in the markets for copper, iron and bauxite* » World development vol 10 n° 7 july 1982, pp. 541-61.
- RÖEMER M. « *Resource-based industrialization in the developing countries : a survey* » Journal of development economics n° 6 june 1979, pp. 163-202.

- REMER M. « *Primary exporting countries : problems of plenty and plenty* » Mimeo Harvard institute international development 1983.
- ROSTOW W.-W. « *Reflecons on the drive to technological maturity* » Banca nazionale del lavoro quarterly review n° 161 juin 1987, pp. 115-147.
- SALAZAR-CARILLO J. « *Industrialization and development in Venezuela* » Latin American research review vol. 21 n° 3, 1986, pp. 257-266.
- SAYIGH YUSIF A. « *Arab oil policies in the 1970s Croom Helm 1983* ».
- SAYIGH YUSIF A. « *The integration of the oil sector with the Arab economies* » OPEC review vol. IV n° 4 winter 1980.
- SANDWIP Kumar Das et Manoj PANT « *On export diversification and earnings instability theory and evidence* » The Indian economic journal vol. 36 january-march 1989, n° 3 p. 72-80.
- SCHERR Sara J. « *Agriculture in an export-boom economy : a comparative analysis of policy and performance in Indonesia Mexico and Nigeria* » World development vol. 17 n° 4 1989, pp. 543-560.
- SEIDMAN Ann (Ed) « *Natural resources and national welfare : the case of copper* » Paeger 1975, New-York.
- SEERS Dudley « *The mechanisms of an open petroleum economy* » Yale University economic growth centre paper n° 47 New Haven, 1987.
- SID AHMED ABDELKADER « *Vers une théorie de l'industrialisation à partir de l'exportation et de la transformation des ressources naturelles : de la staple theory à la rente pétrolière* » Revue Tiers-Monde tome XXIX n° 115 juillet-septembre 1988, p. 715-813.
- SID AHMED ABDELKADER « *Le Monde Arabe à l'horizon 2 000* » Rapport de synthèse des études UNESCO 1988, Paris.
- SID AHMED ABDELKADER « *Economie de l'industrialisation à partir des ressources naturelles* » (IBR) tome 1 et 2. Publisud, Paris 1989.
- SID AHMED ABDELKADER « *Emploi et croissance au Maghreb : bilan et perspectives* » Communication présentée au Colloque de Grenade, février 1990.
- SID AHMED ABDELKADER « *Du Dutch disease à l'OPEP disease* » Quelques considérations théoriques autour de l'industrialisation des pays exportateurs de pétrole » Revue Tiers-Monde t. XXVIII n° 112 october-december 1987, pp. 887-908.
- STAUFFER T. « *The dynamics of petroleum dependency growth in an oil-rentier state* » Finance and industry 2, 1981.
- STAUFFER T. « *Energy-intensive industrialization in the Arabian/Persian Gulf* » Communication présentée au séminaire sur l'énergie à l'Université de Harward, avril 1975.

- STERN J. « *The employment impact of industrial projects : a preliminary report* » World bank staff working paper n° 255, june 1977.
- STEVENS Paul « *The impact of oil on the role of the state in economic development : a case study of the Arab world* ». Surrey energy economic centre n° 29 University of Surrey, mai 1986.
- STEVENS Paul « *A survey of structural change in the international oil industry 1945-1984* » in the changing structure of the world oil industry (Ed) David Hawdon. Croom Helm 1985, pp. 18-51.
- STOKEY N. « *The dynamics of industry-wide learning* » in W.-P. Heller, R.-M. Starr et D.-A. Starrett (Eds) *Equilibrium analysis : essays in honour of Kenneth J. Arrow* vol. II Cambridge University press 1986.
- STREETEN P. « *A cool look at outward-looking strategies for development* » World economy vol. 5 n° 2 sept. 1982, pp. 159-169.
- SZEKELY G. « *Dilemmas of export diversification in a developing economy : Mexican oil in the 1980s* » World development vol. 17 n° 11, november 1989, pp. 1777-1789.
- TELLA Guido di « *Rentes, quasi rents, normal profits and growth : Argentina and the areas of recent settlement* » in DCM Platt et Guido di Tella.
- THIRWALL A.-P. « *A general model of growth and development on Kaldorian lines* » Oxford economic papers vol. 38 pp. 199-219, 1986.
- THOBURN J. « *Primary commodity exports and economic development* » Londres J. Wiley, 1985.
- TIDRICK Gene « *Wage spill-over and unemployment in a wage gap economy : the Jamaican case* » Economic development and cultural change vol. 23 n° 2, 1975, pp. 306-24.
- TOWSEND J. « *Philosophy of state development planning* » in M.-S. Azhari *The impact of oil revenues on Arab Gulf development* Centre for Arab gulf studies. Croom Helm 1984.
- TURNER Louis et BEDORE James « *M. Middle east industrialisation : a study of Saudi and Iranian downstream investments* » Saxon house, 1979.
- TYLER W.-G. « *Technical efficiency in production in a developing country : an empirical examination of the Brazilian plastics and steel industries* » Oxford economic papers vol. 31 n° 3 novembre 1979, pp. 477-496.
- UNCTAD « *The local processing in developing countries of primary comodities* » UNCTAD/ST/CD/2 Genève 1986.
- VAN DE VALLE D. « *Political aspects of state building in rentier economies Algeria and Libya compared* » in H. Beblawi et G. Luciani 1987, pp. 159-172.

- VINES D. « *A North-South growth model along Kaldorian lines* » Centre for economic policy research Londres paper n° 26, 1984.
- WALL D. « *Industrial processing of natural resources* » World development vol. 8, 1980, pp. 303-316.
- WATKINS MELVILLE « *A staple theory of economic growth* » Canadian journal of economics and political science XXIV 1963, p. 144.
- WATTS M. et LUBECK P. « *The popular classes and the oil boom : a political economy of rural and urban poverty* » in J.-W. Zartman (Ed) The political economy of Nigeria Praeger 1983.
- WEISKOFF R. et WOLFF E. « *Linkages and leakages : industrial tracking in an enclave economy* » Economic development and cultural change vol. 25 n° 4 juillet 1977, pp. 607-29.
- WESTPHAL L.-E. « *Planning with economies of scales* » in C.-R. Blitzen, P.-B. Clark et L. Taylor (Eds). *Economy wide models and development planning* Oxford University press 1975.
- ZIETZ J. and VALDES A. « *The cost of protectionism to developing countries* World bank staff working paper » n° 769 Washington D. C.
- ZORN STEPHEN « *Mining and mineral processing in developing countries* » doc. ID/WG 436/2 New-York Unido 21 january 1985.

**AGRICULTURE ET BIOTECHNOLOGIES
DANS L'ESPACE MEDITERRANEEN :
REALITES ET PROMESSES**

A. SASSON

Directeur du Bureau d'études, de programmation et d'évaluation
Organisation des Nations-Unies pour l'éducation,
la science et la culture (Unesco), 7 place de Fontenoy, 75700 Paris

I – Biotechnologies : définition et facteurs d'innovation

Même si l'on a pu donner plusieurs définitions, parler de biotechnologies traditionnelles ou anciennes et biotechnologies modernes, l'accord est toutefois général pour désigner par biotechnologies un large éventail de techniques et d'outils permettant d'utiliser les cellules microbiennes, animales et végétales, ainsi que certains de leurs constituants (comme les enzymes), pour : produire des substances de plus ou moins haute valeur ajoutée ; améliorer les variétés de plantes cultivées et accroître la productivité des races d'animaux domestiques ; augmenter la qualité nutritive des aliments ; produire de l'énergie sous forme de biocarburant (éthanol) ; améliorer le diagnostic ; des maladies chez l'homme, les plantes cultivées et les animaux domestiques ; lutter plus efficacement contre ces maladies par des vaccins plus sûrs et efficaces et par de nouveaux médicaments ; ou encore pour diminuer diverses formes de pollution et extraire des métaux avec l'aide de micro-organismes (biolixiviation). Le génie génétique, c'est-à-dire les nouveaux outils biochimiques et génétiques permettant d'identifier les gènes d'un être vivant (c'est-à-dire de déchiffrer son information ou son identité génétique), de les isoler, d'en modifier la structure, et de les transférer d'un être vivant à un autre, contribue sans doute, avec l'utilisation des enzymes dans des processus industriels (par exemple dans l'industrie agro-alimentaire ou la fabrication des détergents), à l'essor spectaculaire des biotechnologies. Mais les biotechnologies ne doivent pas être confondues avec le génie génétique.

Celle-ci se retrouvent en effet, avec ou sans le concours du génie génétique (ou plus à proprement parler des recombinaisons génétiques), dans le grand nombre de fermentations alimentaires (planification, vinification, brasserie, produits laitiers ou végétaux fermentés) et industrielles (production d'antibiotiques, de vitamines, d'acides aminés et organiques, d'alcool, etc.) ; dans le génie biochimique et enzymatique qui est l'outil de production indispensable de produits chimiques et pharmaceutiques ; dans la propagation massive ou clonale des plantes cultivées ainsi que dans les procédés de leur amélioration en faisant pas appel aux croisements sexués, mais à la culture de tissus ou de cellules ; dans le transfert d'embryons chez les animaux d'élevage et dans l'utilisation d'hormones de croissance pour accroître leur productivité.

Les biotechnologies ne doivent pas être envisagées seulement sous l'angle de la recherche et de la découverte scientifique et technologique, mais aussi en fonction de leur principale objectif qui est de produire à moindre coût, plus rapidement et efficacement, et de permettre une utilisation plus simple voire automatique. L'innovation biotechnologique dépend de plusieurs facteurs. L'un des plus importants est la compétition mondiale entre les compagnies multinationales pour la conquête des marchés, qu'il s'agisse de produits agro-alimentaire, chimiques, pharmaceutiques ou médicaux. Il ne fait pas de doute que le marché européen unique de 1992 offrira un champ de concurrence marquée entre firmes

américaines, japonaises et européennes, mais peut-être aussi de certains pays nouvellement industrialisés d'Asie.

Un autre facteur est l'abandon des techniques de production inspirées du fordisme. Ce dernier s'était imposé comme le paradigme de production et de consommation dans les pays capitalistes avancés après la seconde guerre mondiale. Il se fondait sur l'utilisation de machines outils par des ouvriers métallurgistes pour fabriquer en très grande quantité des éléments normalisés qui étaient ensuite assemblés en produits finals identiques et bon marché par une main-d'œuvre non qualifiée. Le fordisme a reculé devant les procédés industriels décentralisés et automatisés, rendus possibles par les progrès de la micro-électronique, et mis en œuvre dans des unités de production plus petites et utilisant la main-d'œuvre de façon plus souple. On a qualifié cette forme d'organisation de la production de « spécialisation flexible ». La flexibilité a pour effet économique de réduire le coût de fabrication de lots de produits moins grands et donc d'abaisser le seuil de l'économie d'échelle. Elle permet aussi de changer le type de produit plus rapidement et donc d'innover. Cette flexibilité de production n'est pas à l'œuvre partout avec les mêmes résultats. Elle est, par exemple, limitée dans l'industrie chimique lourde et dans les industries des produits agro-alimentaires de base, qui fournissent une gamme de produits à d'autres industries et qui n'ont pas besoin de modifier rapidement ces produits, étant donnés les énormes investissements faits pour atteindre les économies d'échelle. En revanche, nombre de biotechnologies se prêtent à la flexibilité par la puissance croissante du négoce de détail dans certains secteurs.

Un troisième facteur d'innovation en matière de biotechnologies a trait au changement d'attitude à l'égard de l'environnement, qui explique fort bien le développement en Europe du mouvement des « Verts ». La préoccupation ou l'inquiétude relatives à la protection de l'environnement, qu'il s'agisse de la planète, de la communauté villageoise, ou de la bonne santé de l'organisme humain, pèsera de plus en plus lourd dans l'innovation technique et industrielle, et l'on attend des biotechnologies qu'elles répondent à ce nouveau défi.

Si l'on se réfère aux produits issus des biotechnologies qui constituent le plus gros des ventes, en termes de volume et de valeur, on peut distinguer trois catégories : les produits de très haute valeur ajoutée qui sont les médicaments nouveaux (hormones, interférons, thrombolytiques, lymphokines, facteurs de coagulation sanguine, vaccins produits par génie génétique), les antibiotiques et certaines vitamines ; les produits à valeur ajoutée intermédiaire qui comprennent des acides aminés et organiques, d'autres vitamines, des polymères ou agents texturants et gélifiants, qui sont utilisés dans l'industrie agro-alimentaire, l'industrie chimique ou dans les rations alimentaires des animaux domestiques ; les produits de faible valeur qui sont vendus en très grande quantité et qui peuvent concurrencer des produits analogues fabriqués par d'autres moyens (éthanol, sirops de fructose, aliments fermentés, vitroplants produits par la culture de tissus végétaux, algues unicellulaires pour l'aquaculture ou l'alimentation des animaux d'élevage).

II – Agriculture et industries alimentaires dans la Communauté économique européenne : réalités et évolution probable

Agriculture et industries alimentaires sont bien évidemment liées, les produits agricoles étant les matières premières des secondes. Elles sont cependant très différentes quant à leur structure : dans tous les pays membres de la CEE, les industries alimentaires sont des activités qui emploient beaucoup de gens, mais il s'agit d'oligopoles. Ce n'est guère le cas pour l'agriculture, où l'on trouve encore beaucoup de petits producteurs d'aliments de base. Les applications des biotechnologies à l'agriculture et aux industries alimentaires sont l'objet d'une attention accrue tant de la part des industriels que des preneurs de décision et du grand public.

1) Agriculture

Au milieu des années quatre-vingt, les douze pays membres de la CEE produisaient l'équivalent de 181 milliards d'ECU, ou 110 milliards de dollars, de produits agricoles (à l'exclusion du poisson, des produits de la foresterie et d'autres produits non agricoles comme le coton, mais en incluant le tabac). En matière de négoce de produits agricoles et alimentaires, la CEE se trouve parmi les cinq grands du monde (en compagnie des USA, de l'URSS, du Canada et du Japon). Elle est le premier producteur mondial d'orge, de betterave sucrière et de sucre raffiné, de vin, de viande de porc et de mouton, de produits laitiers, d'œufs, de fruits frais et de légumes. Elle exporte 10 % de l'ensemble des produits agricoles dans le monde et elle est un gros importateur, notamment de produits tropicaux et de blé dur.

Les céréales et produits animaux sont produits surtout par les pays les plus industrialisés de la CEE, en particulier par ceux de l'Europe du Nord. Les pays méditerranéens jouent un rôle prépondérant dans la production de fruits frais, notamment d'agrumes.

Le population agricole était, au milieu des années quatre-vingt, d'un peu plus de 10 millions, soit moins de la moitié de celle de 1962 (23 millions environ). Cette diminution spectaculaire s'était surtout produite dans les pays méditerranéens au fur et à mesure de leur industrialisation. Ce dépeuplement a été considéré comme la cause du relatif déclin économique de plusieurs régions rurales de l'Europe. On doit s'attendre à la poursuite de la chute du nombre de personnes travaillant dans l'agriculture d'ici à la fin du siècle, quoique de façon plus progressive qu'entre 1962 et 1985.

Une autre évolution très probable concerne l'accroissement de la taille des exploitations agricoles. Dans certains pays de la CEE (Danemark, France et Royaume-Uni), elle est déjà importante : au Royaume-Uni, 82 % des terres agricoles correspondent à des exploitations de plus de 50 hectares. En Espagne, en Grèce et en Italie, on trouve encore un grand nombre de petites exploitations. Les

grandes fermes, surtout en Europe du Nord, sont les plus productives : en 1986, les rendements au Royaume-Uni étaient trois fois, six fois et deux fois supérieurs à ceux enregistrés en Espagne pour les céréales (6 080 contre 2 100 kg/ha), les pois (3 640 contre 660 kg/ha) et les pommes de terre (36,030 contre 17,270 tonnes/ha).

Quant à la politique agricole commune (PAC), son évolution sera marquée par trois tendances :

- réduction des surplus et ajustement des prix : les subventions permettant aux prix de certains produits de demeurer supérieurs au cours mondiaux seront progressivement diminuées, avec pour conséquence une baisse de la production ; réduction d'autres types d'aide, notamment pour le blé, pour diminuer le prix des aliments pour animaux d'élevage et par voie de conséquence le volume des importations de ces produits. Les grandes fermes plus efficaces, profiteraient le plus de ces réductions de subventions ;

- modification de la structure de l'agriculture : aide à l'amélioration de la qualité des produits, encouragement à la diversification des produits et des techniques, accroissement de plus value dans le traitement des produits agricoles, compensations versées aux fermiers pour la mise de terres en friche et pour la protection de l'environnement ;

- introduction de nouvelles spéculations agricoles : culture de plantes protéagineuses (pois et fèves, soja) pour la production de tourteaux et d'aliments pour les animaux d'élevage ; reboisement pour la production de bois et faire face au déficit probable de la CEE au cours du prochain siècle ; biomasse pour des usages industriels et la production d'énergie.

La concentration de la propriété agricole et l'intensification croissante, sans prendre en considération la pression exercée par les mouvements environnementalistes et les préoccupations relatives à la protection de l'environnement, constituent un premier scénario. Certaines biotechnologies peuvent aller dans ce sens, par exemple l'utilisation d'hormones de croissance pour accroître les rendements en lait et en viande.

Un autre scénario comporte la prise en compte de la protection de l'environnement, ce qui, par exemple, suppose l'utilisation de moins de biocides, moins d'engrais azotés, et le recours à des biopesticides, à l'emploi de légumineuses qui fixent l'azote atmosphérique et aux techniques de dégradation et de recyclage des déchets agricoles sur place. Ce scénario semble le plus probable.

On peut tout aussi bien concevoir un scénario caractérisé par une diversification beaucoup plus grande de la production, associée à la survie des petites fermes qui trouveraient des marchés particuliers pour leurs produits obtenus sans utilisation massive d'ingrédients chimiques (engrais et biocides). Ce scénario est celui qui a la faveur des mouvements écologiques les plus radicaux.

La prévalence de l'un ou de l'autre dépendra de la nature des aides et de l'encouragement à la diversification agricole, ainsi que de la croissance de nouveaux

marchés pour les produits agro-alimentaires. Le rôle joué par les chaînes de supermarchés et les magasins de vente de détail de ces produits est très important. Le sort de l'agriculture biologique, par exemple, en dépend dans une large mesure.

Il convient aussi de signaler une autre tendance, celle de l'internationalisation d'une partie de la production agricole, qui est due à la possession de terres agricoles par de grandes compagnies industrielles ou commerciales.

2) Industries alimentaires

Il s'agit là d'une activité économique importante dans les pays membres de la CEE : au milieu des années quatre-vingt, plus de 2 millions de travailleurs avaient produit pour 240 milliards de dollars d'aliments, soit l'équivalent de 14 % de la production industrielle de la CEE (dans certains pays, la proportion est supérieure : 37 % en Irlande et 33 % au Danemark). Ces industries alimentaires comprennent les industries traditionnelles que sont les minoteries, les brasseries, les laiteries et fromageries, les usines de conserves d'aliments, mais aussi les manufactures d'aliments nouveaux : préparations cuisinées, produits congelés, conserves, céréales de petit déjeuner, snacks, aliments en conserve pour animaux de compagnie, etc. Les aliments conditionnés représentent un tiers environ du commerce des produits alimentaires et agricoles entre les pays de la CEE, qui a décuplé depuis les années soixante, la CEE devenant un exportateur net de produits alimentaires conditionnés.

Les industries se caractérisent par une forte concentration. Aux USA, quatre compagnies réalisent 45 % des ventes (85 % dans le cas des céréales pour petit déjeuner). Au Royaume-Uni, les cinq plus grandes compagnies se partagent 70 % du marché. Dans les autres pays membres de la CEE, la concentration est moins grande, mais pas aussi basse qu'au Japon qui possède le plus grand nombre de firmes alimentaires (et partant la plus faible productivité et les prix les plus élevés). Il n'y a donc rien de surprenant que des huit compagnies alimentaires les plus grandes du monde, cinq soient américaines, deux soient britanniques et une suisse (1985) :

	Chiffres d'affaires annuel (milliards de dollars)	Nombre d'employés (milliers)
1. Unilever (Royaume-Uni/Pays-Bas)	22,2	267
2. Philip Morris (USA)	19,7	123
3. Reynolds (USA)	18,1	166
4. Nestlé (Suisse)	17,1	161
5. Béatrice Foods (USA)	13,3	138
6. Dart & Kraft (USA)	9,7	72
7. Sarah Lee	7,0	91
8. Grand Metropolitan (Royaume-Uni)	6,7	136

Les dépenses de recherche-développement dans les industries alimentaires ne sont pas très élevées dans les pays de la CEE : en moyenne 0,8 % de la production, contre 4 % dans l'industrie manufacturière en général. Au Japon, cette proportion exprimée par habitant est plus du double du chiffre de la CEE. Il faut noter que la recherche-développement se concentre sur l'innovation en matière de produits, car la durée de vie de ces derniers est souvent courte dans une industrie très compétitive. Il faut aussi rappeler qu'une grande part de la recherche-développement sur les techniques de traitement des aliments est réalisée par d'autres industries (électronique, machinisme, chimie industrielle).

Certains secteurs de l'industrie alimentaire sont devenus très intensifs en capital : le traitement des céréales, le raffinage du sucre et la brasserie ont été l'objet d'une automatisation importante depuis les années cinquante. Les biotechnologies ont eu un impact économique significatif dans ces secteurs, en permettant l'utilisation de matières premières différentes, meilleur marché, comme dans le cas des sirops de fructose, fabriqués à partir d'amidon de maïs. L'emploi de la chymosine, enzyme produite par des bactéries au génome modifié, a permis d'accélérer la maturation des fromages durs. Le brassage avec des souches de levure de bière plus performantes et même génétiquement modifiées permet de faire des économies d'énergie et de matière première.

Toutefois, dans les secteurs qui sont plus proches du commerce de détail et qui sont donc plus soumis aux changements d'attitude des consommateurs, certains aliments doivent être produits en quantités moins grandes ; il faut donc plus de travail, par exemple dans la vérification des normes de qualité et dans le conditionnement. Les progrès réalisés dans l'automatisation souple, la robotique, la pesée et l'inspection contrôlées par ordinateur sont donc très importants pour l'économie des produits alimentaires manufacturés.

Le principal facteur de concurrence entre les firmes alimentaires a trait aux changements des goûts des consommateurs et de modalités d'achat. Ces firmes mettent de nouveaux produits sur le marché en vue de répondre à trois types d'évolution : changements démographiques, nouvelles techniques de préparation des aliments, connaissances et degré de prise de conscience des consommateurs.

C'est ainsi que l'afflux des femmes dans le monde du travail a pour effet d'accroître la demande d'aliments précuisinés et de snacks ; les personnes âgées ayant une situation économique satisfaisante ont des goûts alimentaires différents de ceux des jeunes ; l'utilisation répandue de congélateurs et de fours à micro-ondes, qui sont en rapport avec le souci de diminuer le temps passé à la cuisine et avec de nouvelles modalités d'achat, ont un impact sur la nature des aliments achetés et offrent aux firmes alimentaires de nouvelles occasions de présenter à leurs clients des préparations et des produits différents ; la prise de conscience marquée de la part des consommateurs de la nécessité d'acheter des produits sains, sans additifs chimiques, est aussi à l'origine de l'innovation de la part des firmes, soucieuses de mettre en relief la qualité « naturelle » de leurs produits (par

exemple, les nouveaux yoghourts bio-actifs), de les alléger en sucre, en cholestérol, en sel, ou d'en accroître la teneur en fibres végétales.

Le long de la chaîne alimentaire, les exploitants agricoles en viennent progressivement à adapter leur production aux exigences des industries alimentaires et aux conditions particulières de traitement et de conditionnement des aliments, voire même à l'ajuster aux besoins particuliers d'un client donné. Plus récemment, les grandes compagnies de vente au détail (grandes surfaces et supermarchés) en sont venues à jouer un rôle plus important dans la définition des stratégies des industriels.

Quant aux biotechnologies, elles peuvent intervenir dans trois domaines :

– Coût des matières premières : ce coût, c'est-à-dire celui des produits agricoles de base, représente entre les deux tiers et les trois quarts de la valeur des ventes de produits alimentaires ; c'est pourquoi les industriels s'intéressent aux biotechnologies pour diminuer ces coûts (plantes et animaux plus productifs, résistants aux maladies et aux conditions du milieu, ce qui réduit le nombre et l'intensité de traitements par des produits phytosanitaires ou vétérinaires). Par exemple, la diffusion très rapide des sirops de fructose aux USA dans la fabrication des aliments et des boissons non alcoolisées illustre le souci de changer de matière première (en l'occurrence le sucre de canne ou de betterave) pour produire mieux et moins cher. Dans la CEE, en revanche, les betteraviers et sucriers ont pu faire pression pour limiter la production de ces édulcorants. Il n'en demeure pas moins vrai que les compagnies alimentaires sont constamment à la recherche de matières premières nouvelles, chaque fois qu'apparaissent des incitations de nature économique ou des pénuries saisonnières. Le cas de l'interchangeabilité croissante des huiles végétales, en partie grâce aux biotechnologies (tant au niveau des plantes oléagineuses que de la biochimie des huiles elles-mêmes), est un autre exemple de cette tendance à la substitution de produits de base, qui est d'ailleurs une menace pour les producteurs traditionnels, incapables de changer rapidement leur mode de production.

– Innovation en matière de produits : la pression exercée par les commerces de détail et la concurrence entre firmes alimentaires les obligent à accroître le rythme d'innovation en matière de produits alimentaires offerts aux consommateurs. Cette innovation est en grande partie mineure : conditionnement ou étiquetage différents, légères modifications dans les ingrédients de base. Mais elle permet aussi aux firmes d'incorporer plus rapidement les résultats de la recherche-développement : par exemple, l'emploi de la chymosine permet de mettre plus rapidement sur le marché des fromages qui ne sont pas de très grande qualité, mais dont les prix sont compétitifs, parce que ces derniers dépendent en grande partie du temps de maturation du fromage (et la chymosine réduit ce dernier de façon significative). Un autre exemple d'innovation plus profonde est celui des céréales qui contiennent une enzyme qui agit lorsque la préparation est hydratée donnant un

goût de miel et un arôme agréable. On assistera sans doute à un accroissement du nombre de produits alimentaires nouveaux.

– Attitudes des consommateurs : la préoccupation croissante des consommateurs à propos de la qualité de leurs aliments est souvent le résultat de campagnes en faveur d'une réglementation plus stricte de l'utilisation de la grande variété d'additifs ou suppléments alimentaires. Ces campagnes ont tendance à s'intensifier et les firmes alimentaires seront obligées de trouver des additifs plus sûrs ou même de s'en passer en mettant au point d'autres méthodes de traitement et de conservation des aliments. Les biotechnologies peuvent offrir des solutions adéquates : nouveaux polymères de substitution des graisses, édulcorants semi-synthétiques (aspartame), agents texturants, font l'objet de campagnes publicitaires vantant leurs mérites pour la bonne santé des consommateurs. Un autre domaine d'application des biotechnologies concerne celui du contrôle bactériologique des aliments par des techniques nouvelles, sûres et rapides (utilisation d'anticorps monoclonaux), de façon à déceler toute contamination dangereuse (salmonelles ou listeria dans les œufs, les viandes et les produits laitiers, par exemple). Certains de ces tests de diagnostic sont déjà commercialisés.

On peut donc esquisser les grandes tendances de l'évolution prévisible des industries alimentaires dans la CEE.

Une première tendance concerne l'harmonisation des réglementations portant sur les produits alimentaires en vue du marché unique européen ainsi que l'élimination des barrières commerciales mises en place en se fondant sur des définitions de produits traditionnels (exemple de la définition médiévale de la bière en République Fédérale d'Allemagne, mais d'autres exemples concernent les viandes, des yoghourts, les pâtes alimentaires et les boissons comme le célèbre cassis de Dijon). La comparabilité des réglementations est généralement obtenue en éliminant ou en atténuant les règles de composition existant au niveau national ; cela a des conséquences importantes sur la normalisation des produits alimentaires.

Une seconde tendance concerne les dispositions prises par les firmes alimentaires pour se préparer à la concurrence plus âpre après 1992. Comme dans l'industrie chimique, les compagnies américaines et suisses ont commencé à acquérir des firmes alimentaires en Europe. Le degré de fragmentation beaucoup plus grand qui prévaut dans les industries alimentaires en Europe, contrairement à la grande concentration aux USA, aura pour effet de susciter beaucoup d'acquisitions, dans la mesure où les compagnies, dans la CEE ou à l'extérieur de celle-ci, chercheront à dominer l'ensemble du marché plurinational. Actuellement, très peu de compagnies européennes ont une position dominante dans plus d'un ou deux marchés nationaux de produits alimentaires.

Une troisième tendance a trait au rôle des chaînes de magasins de vente de détail qui exercent leur propre pression sur les industriels, par exemple pour satisfaire les goûts des consommateurs et pour produire de façon souple et adaptée les produits requis. On doit aussi mentionner la possibilité pour les industriels

de faire de la publicité pour le même produit de façon beaucoup plus vaste dans une région qui compte néanmoins de grandes différences culturelles et linguistiques. La transmission des messages publicitaires par satellite offre la possibilité d'utiliser le même message dans différentes langues en même temps, ce qui réduit le coût unitaire, mais les problèmes relatifs à la façon de faire face à la diversité des goûts restent redoutables du point de vue commercial.

Une quatrième tendance est celle de la préoccupation grandissante des consommateurs pour leur santé et donc pour la composition et la qualité des aliments qu'ils achètent. Cette préoccupation va de pair avec le mouvement écologique et le souci de protection de l'environnement et de la qualité de la vie. C'est là un domaine où la notion de « naturel » prend une importance particulière, dans la mesure où les industriels s'efforcent de comprendre et d'agir sur les idées des consommateurs à propos de leur nourriture et de l'effet de celle-ci sur leur état de santé. C'est à ces idées que répondent les aliments riches en fibres végétales, allégés en matières grasses (surtout en acides gras saturés), à teneur plus faible en sucre et en sel, contenant les plus faibles quantités possibles d'additifs pour en prolonger la durée d'utilisation, en rehausser le goût et l'appétabilité.

Ces tendances mettent en relief le lien étroit entre l'agriculture et les industries alimentaires, car la diversification de l'agriculture pourra être accélérée par l'influence exercée par les grandes surfaces de vente assurant la promotion délibérée d'aliments « biologiques », produits par des fournisseurs agréés sans avoir recours ni aux engrais, ni aux produits phytosanitaires.

En résumé, l'industrie alimentaire deviendra plus concentrée dans la CEE, à mesure que les pressions pour la domination du marché s'accroîtront. L'acquisition la plus importante au monde, celle de Nabisco par le groupe financier RJR pour la somme de 16 milliards de dollars, l'a été dans le secteur alimentaire. A la suite de cette acquisition, le démantèlement du conglomérat Nabisco et la revente des compagnies jugées moins intéressantes, a permis à la firme française BSN d'accroître sa présence dans les autres pays membres de la CEE, par exemple en achetant la Compagnie britannique Lea and Perrins, spécialisée dans la fabrication de sauces. Alors que dans les domaines de production de masses (par exemple de margarine ou d'autres produits de base normalisés) on ne pourra guère noter de changements significatifs, dans d'autres on observera une tendance à la spécialisation souple, parce que les compagnies s'efforceront de satisfaire les goûts des consommateurs.

Il ne fait d'ailleurs pas de doute que les industriels prennent très au sérieux les préoccupations des consommateurs au sujet de l'environnement et des aliments sains et de qualité, et dans cet esprit ils auront tendance à mettre au point des produits répondant aux notions de « nature » et de « protection de l'environnement ». C'est là un exemple frappant des efforts déployés pour justifier l'innovation en matière de produits et de techniques de production en se fondant sur les sentiments, notamment sur ceux qui sont relatifs à la représentation qu'on se fait du « naturel ».

Quelle que soit l'évolution probable du consumérisme « écologique », à savoir vers un « environnementalisme » plus radical comme le souhaitent les activistes des « partis des verts », ou vers son effondrement sous le poids de ses contradictions, comme le pensent certains publicistes, ou encore vers l'incorporation d'un environnementalisme modéré, les biotechnologies auront un rôle important à jouer pour offrir des solutions adéquates.

II – Facteurs limitants ou contraintes de l'agriculture des pays méditerranéens

1) Environnement vulnérable

- sécheresse du printemps et de l'été ;
- étroitesse des plaines littorales, aridité des collines et des montages sèches environnantes ;
- surpeuplement des montagnes dans les pays du sud du bassin méditerranéen ;
- populations nombreuses dans les régions moins développées.

2) Contraintes techniques, agricoles et économiques

- productions agricoles exigeantes en main-d'œuvre et travail manuel, difficiles à mécaniser intégralement ;
- retard technologique, lié au retard économique, aggravé par les difficultés inhérentes aux cultures pérennes (olivier, arbres fruitiers, palmier dattier, vigne) ;
- entreprises de transformation et de commercialisation des produits agricoles moins puissantes que leurs homologues d'Europe du Nord et d'Amérique du Nord ;
- difficultés pour assurer la promotion des produits sur les marchés des pays riches ;
- défense moins efficace des intérêts de l'agriculture méditerranéenne au sein de la Communauté Economique Européenne (CEE) et dans le cadre des négociations de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) ; d'où un moindre soutien public des prix des produits agricoles méditerranéens par la Politique Agricole Commune (PAC) et une moindre protection contre la concurrence extérieure.

3) Déficit du commerce extérieur agro-alimentaire

L'Italie enregistre un déficit de ses échanges agro-alimentaires, supérieur à 16 milliards de dollars, dépassant celui de la République Fédérale d'Allemagne. La Grèce naguère excédentaire, connaît un déficit croissant depuis son entrée dans la CEE ; l'Espagne, jusqu'il y a quelques années en équilibre en protégeant son marché intérieur, connaît une évolution analogue ; la zone méditerranéenne

française importe aussi des produits agro-alimentaires. Quant à l'Égypte et à l'Algérie, leur déficit annuel est estimé à 3,5 milliards et à 3 milliards de dollars respectivement.

Importations croissantes de céréales, d'aliments de bétail, de produits laitiers et de viandes, qui ne sont guère compensées par des exportations soumises à une concurrence croissante de la part des productions de l'Europe occidentale, d'Amérique du Nord et des grands pays de l'hémisphère sud (Argentine, Brésil, Chili). Il en résulte une réduction des parts de marché (national, européen et mondial) pour les produits de l'agriculture méditerranéenne, en même temps que sont enregistrés des excédents (vins, fruits, huile d'olive) imputables plus souvent à des baisses de consommation ou à des importations extra-européennes qu'à une augmentation des productions.

III – Agriculture méditerranéenne et ordre alimentaire mondial

Y aura-t-il régression de l'agriculture au nord du bassin méditerranéen ? Certains le craignent en raison de :

- la régression de l'agriculture par rapport aux autres secteurs d'activité économique ;
- la concurrence intra-européenne ;
- la tendance résolue de la PAC à éliminer les excédents agro-alimentaires, ce qui laisse le champ libre en Méditerranée au développement de la grande culture et de l'élevage intensif.

Un tel schéma est logique car il vise à nourrir les populations au moindre coût, sur des surfaces intensivement cultivées, en laissant le reste en friche. Outre qu'une telle évolution ne s'applique pas aux pays du sud du bassin méditerranéen, la mise en œuvre d'un système agro-alimentaire de type nord-américain, c'est-à-dire l'adoption d'un « ordre alimentaire mondial » ignore qu'on est loin d'une réelle autosuffisance alimentaire (les excédents peuvent fondre à la suite d'une sécheresse, les prix peuvent doubler ; les pays d'Europe de l'Est ont absorbé en quelques semaines les montages de surplus alimentaires de la CEE, au titre de l'aide alimentaire). Chaque région a donc intérêt à avoir son agriculture propre et à rechercher les meilleures solutions d'autosuffisance ; d'où le rôle des biotechnologies.

Il faut aussi tenir compte des nuisances et des gaspillages qui vont de pair avec la surexploitation de certaines zones et la sous-exploitation d'autres. Les coûts qui en résultent vont diminuer les avantages collectifs de la concentration géographique de l'agriculture.

Enfin, sans nier les avantages de l'alimentation moderne, corollaire d'une agriculture intensive et puissante, sa monotonie et son uniformisation sont critiquées. L'agriculture méditerranéenne peut en revanche offrir des produits qui apportent

aux consommateurs diversité et plaisir et qui sont sources d'authenticité et de convivialité.

Dans les pays du nord et du sud du bassin méditerranéen la situation est différente, même si les contraintes ou certains avantages comparatifs sont semblables :

– au sud, l'accroissement démographique et les surfaces limitées des terres agricoles imposent la mobilisation de l'agriculture vivrière – au moindre coût, et donc le recours à toutes les techniques disponibles ; le choix entre culture vivrières et cultures d'exportation est crucial (exemples du Maroc, de l'Algérie, de l'Égypte et de la Tunisie : agrumes, primeurs, vin, fraises, fruits, fleurs, huile d'olive, etc., concurrentiels sur les marchés de la CEE) ;

– au nord, l'agriculture vivrière est mise en cause par le marché agricole unique, de l'Aquitaine au Danemark et au sud-est du Royaume-Uni, où l'on peut produire à moindre coût de quoi nourrir toutes les autres régions, tout en important des produits pour l'alimentation du bétail. L'agriculture méditerranéenne est alors conduite à fournir non plus des aliments de base, mais des denrées d'accompagnement qui valorisent la ration alimentaire : blé dur, seigle, épautre, fruits et légumes, huile d'olive et olives de table, plantes aromatiques et médicinales, fleurs et plantes d'ornement, produits de la vigne, fromages et viandes de qualité. Il y a là une grande analogie avec certaines productions des pays du sud du bassin méditerranéen.

IV – Sauvegarde et spécialisation de l'agriculture méditerranéenne : contribution des biotechnologies

Dans un marché européen unique qui sera peu protégé de la concurrence internationale, il faut pour sauvegarder l'agriculture méditerranéenne et lui assurer des débouchés :

1. Maîtriser beaucoup mieux les systèmes de production en ayant recours aux biotechnologies (cf. comparaisons avec l'Australie, la Californie, les Pays-Bas ou le Chili), non seulement pour assimiler les progrès techniques, mais aussi pour diminuer les coûts, et accroître la qualité nutritive et diététique des produits. Cela suppose un renforcement des programmes de vulgarisation agricole, de certification de plantes indemnes de virus et d'agents pathogènes (exemple des agrumes), d'amélioration et de sélection de nouvelles variétés, notamment de celles qui sont résistantes aux maladies. Il faut donc parvenir à un accroissement de la productivité de la terre, des capitaux et du travail, ainsi que de la qualité des produits agricoles.

2. Assurer la synergie entre les industries agro-alimentaires et le commerce des produits. Pour cela, il faut se fonder sur l'image traditionnelle des produits qui est bonne (produits authentiques, naturels, « ensoleillés », porteurs de culture, bons pour la santé, équilibrant les apports des autres produits de l'agriculture intensive

– agneaux de lait, fromages de chèvre et de brebis, huile d'olive, fruits et légumes, riz, canne à sucre, fleurs) ; établir des chaînes du producteur au consommateur ; rechercher les synergies entre pratiques anciennes et nouvelles technologies (biotechnologies).

3. Définir des stratégies de filière, comportant des objectifs clairs et les moyens d'y parvenir (les biotechnologies sont à cet égard des outils efficaces).

Dans les pays euro-méditerranéens, des organisations économiques par produit sont nécessaires pour réguler l'offre et la demande, de façon à éviter des excédents catastrophiques ou encore l'âpre concurrence entre plusieurs régions du bassin méditerranéen).

Pour les pays du sud du bassin méditerranéen, il convient de renégocier les contingents d'exportation et de reconnaître clairement la place qui revient à leur agriculture dans l'ensemble euro-maghrébin et dans le cadre des négociations commerciales internationales.

BIBLIOGRAPHIE

- CIHEAM (Centre international de hautes études agronomiques méditerranéennes). 1990. « *Place et rôle des biotechnologies dans les systèmes de recherche agronomique des pays méditerranéens* », Paris, CIHEAM (11, rue Newton, 75116 Paris), à paraître dans la série Options méditerranéennes.
- DUCHENE F. ; SZCZEPANIK E. ; E. LEGG W. 1985. « *New limits on European agriculture : politics and the Common Agricultural Policy* », London, Croon Helm.
- FEVRIER R. 1989. « *Le développement du Sud et la science* », Le Monde diplomatique (Paris), août 1989, n° 425, p. 25.
- GREEN K. ; YOXEN E. 1990. « *The greening of European industry* », What role for biotechnology ? Futures, June 1990, pp. 475-95.
- GUY K. (ed.) 1984. « *Technological trends and employment : 1. Basic consumer goods.* », Aldershot/Gower.
- HACKING A.-J. 1986. « *Economic aspects of biotechnology* », Cambridge, Cambridge University Press, Cambridge Studies in biotechnology 3, 306 pp.
- LAURET F. 1989. « *Crise et avenir des agricultures méditerranéennes* », Le Monde diplomatique (Paris), août 1989, n° 425, pp. 23-4
- PORTE G. 1990. « *Inventer une nouvelle culture* », Le Monde (Paris), 16 mai 1990, Suppl. n° 14089.
- SASSON A., 1986. « *Nourrir demain les hommes* », Paris, Unesco, 767 p. 1988. « *Biotechnologies and development* », Paris, Unesco/CTA, 361 p. 1990. « *Feeding tomorrow's world* », Paris, Unesco/CTA, 805 p.
- STEVENS C. 1987. « *Technology and the food processing industry* », STI Review, 2 pp. 7-40.
- YOXEN E. ; GREEN K. 1989. « *Scenarios for biotechnology in Europe : a research agenda* », Manchester, Centre for Exploitation of Science and Technology (Manchester Science Park, Enterprise House, Lloyd Street North, Manchester, M15 4EN), mimeo, 154 pp.
- Yoxen, E. ; Martino (V.di). 1989. « *Biotechnology in future society : scenarios and options for Europe* », Aldershot/Dartmouth Publishing.

**LA FILIERE TOURISME
ET LES PAYS DE LA MEDITERRANEE**

François VELLAS

Professeur d'Economie du Tourisme International
à l'Université de Toulouse I.

Jean-Marie CROUZATIER

Professeur de Droit Public
à l'Université de Lyon II.

Le tourisme national et surtout international représente une activité économique majeure pour les pays de la Méditerranée. Par exemple, en France, pour l'année 1990, les dernières prévisions du ministère du Tourisme font état de l'arrivée attendue de 45 millions de visiteurs étrangers et de 110 milliards de francs de recettes prévues. Parmi les quatre premiers pays touristiques du monde se situent trois pays méditerranéens : France, Italie et Espagne qui suivent les Etats-Unis, numéro un mondial.

Cependant, malgré le succès apparent du tourisme dans de nombreux pays de la Méditerranée, il convient de s'interroger sur l'existence réelle d'une Filière Tourisme (FT) qui serait l'un des facteurs d'entraînement de l'ensemble du développement économique pour ces pays de la Méditerranée. En effet, le développement du tourisme, tant au nord qu'au sud de la Méditerranée, demeure fragile et souvent superficiel. L'histoire récente montre que les acquis du tourisme dans ces pays peuvent être rapidement mis en cause du fait d'événements politiques (Tunisie), d'effets de mode (Grèce, Italie), de perte de compétitivité (Espagne) ou de tout autre facteur exogène. En revanche, les effets négatifs en termes de pollution, de détérioration de l'environnement ou d'erreur d'aménagement du territoire demeurent, même en cas de chute de la fréquentation touristique.

Dans ces conditions, toute analyse de la FT en Méditerranée doit s'appuyer sur le constat des structures de demande et d'offre existante et sur une étude prospective de l'évolution prévisible du tourisme dans les pays de la Méditerranée.

I – Les caractéristiques de la FT en Méditerranée

L'objet de ces développements est de présenter les tendances générales du tourisme international en Méditerranée : tendances qui résultent de nombreux facteurs tels que conjoncture politique et sociale, avantages comparatifs, évolution des demandes et des comportements, décisions des pouvoirs publics et des professionnels touristiques, évolution des taux de change, risques, progrès technologiques... Autant d'éléments difficiles à réunir, à classer et à interpréter.

Les statistiques disponibles aujourd'hui font apparaître une crise globale du tourisme international : crise perceptible en Europe où le taux de croissance durant la dernière décennie n'a été que de 3,8 % pour les arrivées de touristes (mais une progression de 8,4 % des recettes au titre du tourisme international). Néanmoins, en affinant, les performances de l'Europe du Sud sont assez remarquables : le Portugal enregistre de 1985 à 1987, 22 % d'augmentation d'entrées de touristes, l'Espagne 17 %, la Grèce 15 % et la Yougoslavie 12 %.

La crise affecte aussi les pays d'Afrique du Nord : les arrivées de touristes ont progressé de 4,5 % en dix ans sur l'ensemble du continent, mais la progression pour les pays d'Afrique du Nord n'est que de 2,4 % (la part de l'Afrique du Nord dans le total mondial passant en dix ans de 1,43 à 1,32). Les recettes en provenance du tourisme n'y ont progressé que de 3,2 %.

Cette crise est due bien entendu à la crise économique qui a affecté particulièrement certaines régions, notamment en Europe mais aussi en Afrique : réduction de la durée des séjours, limitations des dépenses et de déplacements... Elle résulte également de la saturation de certaines zones touristiques, des mesures restrictives adoptées par différents gouvernements dans le cadre d'un protectionnisme économique, des situations de guerre civile ou de crises politiques qui portent toujours un grave préjudice au tourisme. Elle provient enfin de la fragmentation des vacances, conséquences paradoxale de l'allongement de la durée des vacances. L'allongement de la durée des vacances et leur fragmentation va conduire à un étalement de la période de vacances. Cependant, cette nouvelle demande touristique, par son exigence et ses contraintes, réclame une adaptation de l'offre avec la création de nouveaux produits : sport, santé, culture, hébergements... Adaptation d'autant plus nécessaire que l'offre touristique tend à excéder de plus en plus la demande comme le souligne l'Organisation mondiale du tourisme, avec toutes les conséquences qui peuvent en résulter de crises et de concurrence aggravée. Alors que le tourisme devrait apporter une contribution particulièrement utile à la croissance économique pour les activités qu'il gère et les emplois qu'il crée.

La caractéristique essentielle de la FT en Méditerranée, c'est l'inégalité : inégalité de la demande touristique, essentiellement tournée vers le nord et non vers le sud ; et au sein même des pays du sud, orientée vers certains pays du Maghreb au détriment des autres. Inégalité aussi de l'offre touristique de pays de la Méditerranée tant les ressources naturelles et les capacités d'hébergement et de transports son disproportionnées.

1) La demande touristique internationale en Méditerranée

Cette demande concerne essentiellement les pays du nord de la Méditerranée. Au sud, les pays d'Afrique sont largement distancés. Certes, par rapport au continent africain, ils sont en bonne position puisqu'ils représentent plus de 50 % des arrivées totales en Afrique. Mais ils enregistrent cependant vingt fois moins d'entrées de touristes que les pays européens de l'arc méditerranéen (4 521 000 entrées en 1986 pour les pays d'Afrique du Nord ; 79 135 000 entrées pour les pays d'Europe du Sud).

Au sein même des pays africains de la Méditerranée, la progression est particulièrement sensible pour le Maroc, la Tunisie et l'Égypte. Le Maroc bénéficie d'arrivées diversifiées, y compris d'Amérique du Nord ; la légère réduction enregistrée en 1986 (et qui contraste avec une croissance régulière depuis 1980) est due précisément à une plus faible provenance des pays arabes, des USA et du Canada, que n'a pas compensé l'augmentation des touristes européens (notamment espagnols : + 44,4 % en 1986 !) – Cette légère réduction (- 4 %) n'affectera pas la politique touristique marocaine puisque les nuitées ont augmenté (passant de 4 808 000 en 1982 à 6 226 000 en 1986) ainsi que les recettes en devises pro-

venant du tourisme (354 millions de dollars en 1982 ; 800 millions de dollars en 1986). Il est vrai que le Maroc consacre 100 millions de dollars par an au développement des installations touristiques.

Le tourisme est devenu depuis 1986 la première source de devises de la Tunisie du fait de la chute des prix du pétrole. Il est d'ailleurs présenté dans les discours officiels comme le facteur essentiel de développement du pays. De fait, en 1986, le tourisme a rapporté en devises l'équivalent de 392 millions de dinars et le pétrole seulement 300 millions, malgré une légère contre-performance puisque les arrivées de touristes en 1986 ont été de un million et demi, alors qu'elles avaient dépassé 23 millions l'année précédente. La Tunisie est une destination particulièrement bien vendue en Europe grâce à une excellente promotion et un rapport qualité-prix particulièrement attractif (surtout après la dévaluation du dinar) : 11 572 000 nuitées enregistrées en 1986. En Egypte, la croissance des arrivées a été régulière quoique faible jusqu'en 1985 où un recul s'est manifesté : 1 560 000 en 1984, 1 518 000 en 1985, et seulement 1 311 000 en 1986. La durée moyenne des séjours a été réduite d'année en année. Conséquence : les recettes sont en recul : 990 millions de dollars en 1985 ; 785 millions de dollars en 1986... Et pourtant l'Egypte est toujours une destination très demandée par le tourisme culturel. L'Algérie a subi également une réduction importante en 1985, après avoir atteint le million de visiteurs en 1984 grâce à la mise en œuvre d'une politique touristique méritoire : 984 000 visiteurs en 1985, 849 000 en 1986. Les recettes touristiques demeurent faibles : 91 millions de dollars en 1985, 137 millions de dollars en 1986, pour 871 000 nuitées de touristes. C'est peu, surtout en comparaison des dépenses élevées, malgré les mesures restrictives adoptées : 446 millions de dollars en 1986.

En comparaison, la situation de l'Europe méditerranéenne est beaucoup plus favorable.

Le bilan du tourisme international en Europe est constaté : globalement, la croissance du tourisme y a été inférieure à la croissance moyenne mondiale tant en arrivées qu'en recettes. Ce qui est le signe, parmi d'autres, d'un essoufflement des économies européennes, des difficultés d'adaptation de structures anciennes, de procédures de décision trop lourdes face à une conjoncture de crise. La forte réduction du taux de croissance de la plupart des pays d'Europe, la stagnation du pouvoir d'achat et l'augmentation des charges tant des pouvoirs publics que des individus expliquent pour une large part cette conjoncture touristique difficile. S'y ajoutent des facteurs supplémentaires tels que la chute du dollar (qui a réduit le flux de touristes et de recettes américaines), et le terrorisme, particulièrement dans la région méditerranéenne. Cependant ce dernier élément n'a pas empêché les pays de l'Europe du Sud d'échapper au marasme, notamment grâce aux vastes migrations saisonnières nord-sud...

C'est la petite île de Chypre qui bat les records d'augmentation des arrivées : 548 000 en 1982, 901 000 en 1986. Les nuitées sont passées de 1 883 000 à 3 150 000 en 1986. Il est vrai que la durée moyenne du séjour a quelque peu flé-

chi, mais les recettes provenant du tourisme sont pour 1986 de 497 millions de dollars.

En Espagne, la croissance des arrivées s'est poursuivie après la diminution observée en 1983 pour battre les records en 1986 avec une remarquable augmentation des arrivées (+ 8,5 % = 29 910 000) et des recettes (+ 11,8 % = 12 056 millions de dollars). C'est sans doute le résultat des moyens nouveaux mis en œuvre, ajoutés à la réputation espagnole d'un rapport qualité/prix avantageux. Les marchés prépondérants restent la France (23 % des visiteurs), le Portugal (18 %), le Royaume-Uni (15 %) et l'Allemagne (13 %).

Pour la France, les arrivées de visiteurs étrangers augmentent régulièrement avec des problèmes particuliers en 1986, provoqués par la baisse des visiteurs américains et canadiens (chute du dollar), les attentats terroristes, l'obligation des visas pour les visiteurs étrangers, enfin la grève des chemins de fer. Néanmoins, les mesures importantes prises pour l'entrée de touristes étrangers, notamment par l'ouverture de nouvelles lignes aériennes, la desserte des destinations touristiques, des liaisons ferroviaires adaptées portent leurs fruits. Malgré les doutes sur la compétitivité des prix et des produits français, le volume des séjours a progressé en 1987 (+ 2 %) par rapport à l'année précédente : 36,8 millions de séjours et 339,5 millions de nuitées. Le point noir pour l'instant reste la régulière diminution de la durée des séjours (en particulier de la part des Allemands et des Anglais).

Les résultats sont très positifs en Grèce : le nombre d'arrivées de touristes a atteint 7,6 millions en 1987, soit une augmentation de 7 % par rapport à l'année précédente. Lorsqu'on ajoute celui des passagers en croisière (440 000, soit + 33 % par rapport à 1986), ce chiffre avoisine 8 millions d'arrivées, soit 9 % d'augmentation. Les principaux clients en 1987 ont été les Britanniques (26 % du total), les Allemands (16 %), les Français (7 %) et les Italiens (6 %).

En Italie, la croissance des arrivées était très soutenue et régulière jusqu'en 1986 (- 2 %) ; le gouvernement italien a alors organisé de nouvelles liaisons aériennes et maritimes, et également abaissé ou modulé les tarifs dans l'hébergement. Des réductions particulières (tarifs d'autoroute, bons d'essence) favorisent particulièrement le tourisme automobile. Des subventions et des crédits à faible taux d'intérêts ont pour but de développer les capacités d'hébergement. Résultat : 1987 a marqué une reprise, tant pour ce qui est des arrivées que pour les nuitées. On a enregistré 17 millions d'arrivées et 70 millions de nuitées dans les établissements hôteliers, en progression respectivement de 12 % et 8 % par rapport à 1986. D'autre part, dans les établissements parahôteliers, on a enregistré 4,3 millions d'arrivées et 36,4 millions de nuitées. L'Allemagne représente 45 % de cette clientèle étrangère, suivie par la France (7 %), l'Autriche et la Grande-Bretagne (7 %), la Suisse (6 %) et les Etats-Unis (5 %). Mais ces touristes réduisent leurs dépenses et la durée du séjour, si bien que la croissance des recettes est faible.

Le tourisme à Malte est confronté à des problèmes très difficiles après le succès des opérations promotionnelles au début de la décennie. Les entrées et les

recettes ont plafonné en 1981, puis ont chuté de 1982 à 1985. Le redressement intervenu depuis a permis d'atteindre à nouveau les résultats de 1981, puis de les dépasser en 1986 = 574 000 arrivées, 3 049 000 nuitées, 150 millions de dollars de recettes.

La Yougoslavie connaît de fortes fluctuations des entrées touristiques depuis 1981. Le taux de croissance ces dernières années est relativement modeste = de 1 % à 3 % (alors que certaines variations annuelles antérieures étaient de 20 %). En 1987, l'ensemble des moyens d'hébergement a enregistré 52,3 millions de nuitées, soit 2 % de plus que l'année précédente. Le marché allemand reste prépondérant avec 38 % du total suivi du marché britannique. Parmi les facteurs ayant influencé la tendance globale à la hausse figurent la compétitivité accrue du produit touristique yougoslave (augmentation des capacités d'hébergement, améliorations des prestations), la reconstruction d'un grand nombre de villes anciennes, l'intensification de la promotion sur les marchés étrangers et la coopération intergouvernementale en matière de tourisme.

La demande touristique internationale pour la Turquie continue de progresser, avec en 1987 une augmentation de 19 % d'arrivées de visiteurs, 29 % de nuitées dans l'hôtellerie et de 40 % de nuitées dans l'ensemble des moyens d'hébergement. C'est le marché allemand qui est largement prépondérant avec 39 %, suivi du Royaume-Uni (7 %), de l'Autriche (5 %) et de l'Italie (5 %).

En conclusion, il faut revenir aux données globales, et constater l'écart important entre le nord et le sud de l'arc méditerranéen. Les dernières données disponibles indiquent 4 521 000 arrivées en Afrique du Nord (en 1986) contre 79 135 000 en Europe du Sud. Même écart en ce qui concerne les nuitées : 18 669 000 en 1986 pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie ; 166 327 000 pour la Grèce, l'Italie, l'Espagne et la Yougoslavie. Quant aux recettes provenant du tourisme international, elles sont de 1 455,9 millions de dollars pour l'Afrique du Nord (en 1986) et de 28 306 millions de dollars pour l'Europe du Sud.

Au sein de l'Europe du Sud, ce sont essentiellement l'Espagne et l'Italie qui sont les bénéficiaires, suivis de très loin par la Grèce, le Portugal et la Turquie. En Afrique du Nord, le Maroc retire l'essentiel des bénéfices touristiques, la Tunisie se situant nettement en retrait.

2) L'offre touristique des pays de la Méditerranée

La disproportion est tout aussi frappante en ce qui concerne l'offre touristique : par exemple en ce qui concerne la capacité d'hébergement, les pays d'Afrique du Nord disposaient en 1986 de 98 920 chambres dans des hôtels et établissements assimilés et de 190 548 places-lit ; dans le même temps, les pays d'Europe du Sud accumulaient 1 922 379 chambres et 3 553 809 places-lit...

L'Afrique a cependant développé considérablement ses ressources hôtelières, avec en plus le souci architectural d'une bonne intégration au site et d'une bonne adaptation à la demande. Elle a également travaillé à améliorer les services

notamment d'accueil, et de diversifier les tarifs. C'est le cas en particulier de l'Algérie qui, après avoir négligé le secteur du tourisme, veut désormais l'intégrer dans les perspectives de l'après pétrole : mais à quelle place ? Pour quels investissements ? Pour quelle forme de gestion ? Le débat n'est pas tranché. L'Algérie dispose de quelques 13 000 chambres dans des hôtels et établissements assimilés.

Le tourisme culturel ne suffit plus à assurer la progression des arrivées en Egypte : d'où la nécessité de rechercher des apports nouveaux, notamment du côté du tourisme de congrès qui n'apporte pas au pays la contribution que l'on pourrait en attendre par ses effets directs et indirects. L'Egypte dispose de quelques 26 000 chambres.

Toute autre est la situation du Maroc : la croissance des arrivées est régulière ; les provenances sont diversifiées, y compris d'Amérique du Nord grâce à la liaison aérienne avec New-York et Montréal. La richesse du patrimoine touristique, la qualité des infrastructures et des services assurent le succès d'une politique délibérément promotionnelle. Dans ses 384 hôtels (de 1 à 5 étoiles), le Maroc propose plus de 36 400 chambres.

De même en Tunisie, la croissance du tourisme international a été assurée grâce à une politique dynamique, créative, associant l'aménagement des sites à la protection de l'environnement par d'excellentes qualités architecturales. Les autorités tunisiennes travaillent à diversifier et renouveler les produits touristiques offerts, avec tout l'attrait d'un patrimoine culturel d'une richesse exceptionnelle. De nouvelles liaisons aériennes et des modulations tarifaires compétitives développeraient encore davantage le tourisme international. Dans ses 247 hôtels des différentes catégories, la Tunisie dispose de 40 000 chambres.

De l'autre côté de l'arc méditerranéen, l'Espagne fait fructifier par une politique volontariste son capital touristique : diversification des prestations touristiques et des formes de séjours ou d'itinéraires, étalement des arrivées, améliorations des infrastructures... Une promotion particulière est dirigée en 1990 sur les catégories suivantes : retraités, jeunes, tourisms d'affaires, compétitions sportives. Le gouvernement espagnol accorde des prêts à long terme et à taux réduit à l'hôtellerie, et facilite les investissements étrangers dans ce secteur. Résultat : l'Espagne disposait en 1987 de 564 000 chambres dans des hôtels et établissements assimilés et proposait plus de un millions de places-lit.

En France également, un effort est fait, même si les résultats sont moins probants. Pourtant la diversité des sites et la richesse du patrimoine artistique, les facilités de transport, la qualité de l'hébergement ne sont pas en cause. Avec un peu moins de 20 000 hôtels, la France proposait en 1986, 830 000 chambres et 1 196 376 places-lit.

En Italie, le nombre de chambres est de 903 622 et le nombre de places-lit de 1 608 881.

Après les « trois grands », assez loin derrière, vient la Grèce : 190 661 chambres et 368 627 places-lit en 1986. Depuis 1983, les autorités grecques adoptent une diversité de mesures pour assurer le développement touristique avec le souci

d'étendre les arrivées vers un tourisme de masse réparti le plus largement possible sur le territoire national. Des mesures très concrètes ont été adoptées concernant le tourisme de groupe, le tourisme social, les handicapés, les modulations et abaissements tarifaires, le taux de charge, les investissements étrangers, les aides aux investissements hôteliers, la création de liaisons maritimes et aériennes, l'aménagement de nouveaux aéroports, l'amélioration des infrastructures et des services, enfin la protection de l'environnement et du patrimoine archéologique.

La Yougoslavie dispose de 1 162 hôtels (1986) ; elle propose 149 845 chambres et 447 656 places-lit. Pour la Turquie, les chiffres sont plus faibles : 534 hôtels, 41 997 chambres ; 83 937 places-lit. Enfin, Chypre qui base son développement en grande partie sur le tourisme (aides à l'investissement hôtelier, exonérations fiscales, franchises douanières pour les importations d'équipements touristiques...) compte 142 hôtels et 13 615 chambres...

L'écart important de l'offre touristique autour de l'arc méditerranéen a peu de chance de s'amoinrir dans les années à venir : d'une part les prévisions de l'OMT font apparaître une croissance faible en Afrique du Nord, et plus forte en Europe du Sud. D'autre part, et surtout, les moyens mis en œuvre sont très différents : en particulier les pays du Nord qui du fait des résultats de leurs balances des paiements et de leurs structures économiques étaient traditionnellement peu soucieux de disposer d'excédents de devises, ont changé de politique. Comme les pays d'Afrique, ils recherchent des excédents de recettes touristiques afin de compenser les problèmes que pose le déficit de leurs balances du commerce (comme c'est le cas en France). Ceci explique que les budgets des administrations touristiques aient augmenté depuis 1985 malgré la réduction des dépenses budgétaires, dans les pays du Nord. Or les moyens de ces derniers sont beaucoup plus importants qu'au sud. On peut donc penser que l'écart se maintiendra entre le Nord et le Sud. Il en ira de même au sein de chacun des groupes : au Sud, avance confortable du Maroc et de la Tunisie, au Nord domination incontestable de l'Espagne, de la France, et dans une moindre mesure de l'Italie.

II – Les perspectives de la filière tourisme dans les pays de la Méditerranée

Le niveau de tourisme international atteint par les pays de la Méditerranée avec plus du tiers du tourisme international mondial pourrait laisser supposer que la filière tourisme s'applique largement à l'ensemble de ces pays. Or, s'il est indéniable que le tourisme a joué, et joue toujours aujourd'hui un rôle économique majeur pour le développement des pays de la Méditerranée, les effets de ce tourisme doivent être analysés avec précaution.

Les zones côtières de la Méditerranée sont un des exemples les plus importants du tourisme de masse et permettent de montrer également la vulnérabilité de ce type de tourisme et sa dépendance économique.

Vulnérabilité : le tourisme des pays de la Méditerranée est principalement un tourisme saisonnier axé sur les vacances balnéaires.

L'essor de ce tourisme depuis vingt ans, s'est manifesté grâce à un niveau de prix particulièrement attractif pour des prestations de qualité souvent médiocres.

L'insuffisance de véritables produits touristiques, et la vive concurrence entre les principaux pays récepteur, Espagne, Italie, France, Grèce, Yougoslavie, Tunisie et Maroc, ont conduit à un développement anarchique de structures d'hébergement à très forte densité et génératrices de nuisances très graves (bruits, pollutions, difficultés de circulation...).

Cette orientation touristique, notamment en Espagne, est aujourd'hui remise en cause depuis le retournement de la demande constatée en 1989 (- 4 % des arrivées touristiques) et qui est le résultat d'une perte de compétitivité des prix touristiques (inflation et hausse du taux de change de la peseta sur les marchés).

Dépendance économique : avec une économie touristique basée sur des prestations de bas de gamme, les pays de la Méditerranée n'ont pas pu développer des effets d'entraînement économique du tourisme suffisant dans les zones réceptrices. Il n'existe généralement pas de FILIERE TOURISME, au sens de filières industrielles pour les pays de la Méditerranée. En effet, le tourisme international est resté largement dépendant des importations pour les biens d'équipements (notamment pour la Méditerranée du Sud) et il n'a pas offert de débouchés suffisants pour la filière agro-industrie dans les pays de Méditerranée du Nord (Espagne, Italie, France).

Face à cette situation, le tourisme international vers les pays de la Méditerranée, de par sa saisonnalité, a tendance à provoquer des effets de dépendance économique des régions réceptrices par rapport aux régions émettrices à la fois du point de vue national et du point de vue international.

Face à cette situation, les perspectives qu'offre le tourisme international aux pays de la Méditerranée peuvent être souvent négatives. Tout dépend des politiques qui seront mises en œuvre et de l'adaptation des entreprises touristiques aux besoins de la demande touristique internationale.

Trois axes principaux de développement peuvent être dégagés de l'analyse actuelle du secteur touristique des pays de la Méditerranée et des perspectives de développement de la demande internationale.

Il s'agit :

- de la recherche de la qualité et d'une meilleure productivité ;
- de la diversification des produits touristiques ;
- de la multiplication des effets d'entraînement.

Arrivées de touristes internationaux par pays en 1988

Pays	Nombre de touristes internationaux (en milliers)
France	38 288
Espagne	35 000
Italie	26 155
Yougoslavie	9 018
Portugal	6 624
Grèce	7 778
Chypre	1 112
Malte	784
Maroc	2 841
Tunisie	3 468
Algérie	967
Egypte	1 833

Source : Organisation mondiale du tourisme.

1) La recherche de la qualité et d'une meilleure productivité

Le développement d'une véritable « filière tourisme » suppose que les produits touristiques situés en aval présentent des avantages comparatifs en termes de compétitivité et de rapport qualité/prix.

Les pays de la Méditerranée disposent, en effet, de dotations factorielles en ressources touristiques naturelles particulièrement importantes.

Cependant, la mise en valeur de ces ressources naturelles ne permet pas dans bien des cas, de dégager des avantages comparatifs suffisants.

Si bien que l'offre touristique des pays de la Méditerranée subit de plus en plus la concurrence de « nouveaux pays touristiques » avec notamment les nouveaux pays industriels d'Asie : Singapour, Hong-Kong, Thaïlande, Indonésie et Corée du Sud. D'après les dernières prévisions de la PATA « Pacific Asia Travel Association », l'Asie Pacifique accueillera en l'an 2000 environ 100 millions d'arrivées, soit le double de 1989.

Il en résulte un risque important de voir le tourisme international des pays de la Méditerranée se limiter à un tourisme intra-régional européen de proximité : Français, Italiens, Suisses, Allemands en Espagne ou Belges, Britanniques, Allemands et Italiens en France.

Dans ce cas, les pays de Méditerranée risquent de représenter au-delà de 2000, le passé du tourisme international alors que les pays d'Asie du Sud-Est, du Pacifique et de la Caraïbe représentent les nouveaux marchés en développement.

Face à cette évolution, une remise en cause très large du développement touristique inexpérimenté jusqu'à présent s'impose.

Deux objectifs principaux sont particulièrement importants pour permettre aux pays de la Méditerranée de conserver et peut-être d'accroître leur participation au tourisme mondial : Qualité et Productivité.

a) Pour une meilleure qualité des produits touristiques

L'industrie touristique est à la fois une industrie de main-d'œuvre et aussi une industrie lourde. Or, il convient de constater que trop souvent les efforts d'investissement dans le secteur touristique n'ont pas été suffisants. Tel est le cas de nombreuses régions côtières de France, d'Espagne, d'Italie, des îles grecques, des Baléares ou des Canaries. Il en résulte un vieillissement prématuré des unités d'hébergement, hôtellerie et parahôtellerie et la quasi impossibilité de mettre en place des mesures de réhabilitation et de rénovation. Cette situation conduit les hôteliers à réduire encore la qualité de leurs prestations (restauration, équipements de loisirs) afin de rester compétitifs. L'insuffisance des marges financières dégagées empêche toute politique nouvelle d'investissement.

Dès lors, l'amélioration de la qualité des infrastructures d'accueil et d'hébergement suppose la mise en place de politique active des pouvoirs publics (Etats, régions et collectivités locales) pour :

- encourager les investissements de qualité à la fois du point de vue de la construction et du contenu culturel des projets d'urbanisme ;
- favoriser la formation professionnelle de l'ensemble des acteurs du tourisme ;
- mettre en place les montages financiers adaptés.

b) Pour une plus grande productivité des entreprises touristiques

La recherche d'une meilleure qualité des produits et des infrastructures touristiques ne doit pas provoquer une diminution de la compétitivité internationale des pays de la Méditerranée. Pour cela, l'amélioration de la productivité des entreprises touristiques est indispensable. Ces gains de productivité sont possibles, ils dépendent de l'introduction de nouvelles technologies. Tel est le cas, notamment, dans l'hôtellerie avec l'implantation des nouvelles chaînes hôtelières deux et trois étoiles.

Les chaînes hôtelières, dont le développement s'effectue principalement par le système de la franchise hôtelière, permettent d'associer initiative individuelle et effets de groupe. Les gains en productivité, grâce à un aménagement architectural adapté et à l'introduction de nouvelles technologies notamment pour l'accueil, la restauration et le paiement permettent de réduire considérablement les besoins en travail (les seuils pour un hôtel de 40 chambres ont été réduits de 20 personnes à moins de 10, et même moins de 5 pour les hôtels 1 étoile).

Les gains de productivité permettent à l'industrie hôtelière située dans des pays à hauts salaires de rester compétitive face à la concurrence internationale. Il en est résulté une nette amélioration de la compétitivité notamment en France, ce

qui n'est pas sans effet sur l'amélioration des résultats touristiques d'ensemble, puisque les recettes du tourisme international en France dépassent à nouveau celles de l'Espagne et de l'Italie.

2) *La diversification de produits touristiques*

L'avenir touristique des pays de la Méditerranée dépend largement des politiques de diversification des produits touristiques qui seront poursuivies. En effet, s'il est indéniable que le tourisme balnéaire demeure la base de la fréquentation touristique, force est de constater que dans de nombreuses régions, les seuils de saturation maximale ont été franchis, et que tout nouveau développement du nombre de touristes doit concerner en priorité d'autres zones d'aménagement touristique. Pour cela, une politique active de création non seulement de nouveaux produits touristiques mais également de nouveaux circuits commerciaux est indispensable.

Plusieurs nouvelles réalisations sont actuellement poursuivies, visant à créer des pôles d'attraction touristiques dans l'arrière-pays, avec notamment l'expérience du Club Méditerranée.

Cependant, il convient de remarquer que cette diversification des produits touristiques ne correspond pas généralement au développement d'un produit traditionnel de tourisme vert qui existe d'ailleurs généralement. Il s'agit, au contraire, de proposer des produits touristiques sophistiqués pour des clientèles à pouvoir d'achat élevé axés sur :

- la remise en forme et la santé,
- l'accès à des ensembles aquatiques et ludiques,
- la protection et la revalorisation de l'environnement.

Dans le domaine des nouveaux produits touristiques de l'environnement, des initiatives récentes entreprises dans la Méditerranée peuvent être analysées. C'est ainsi qu'en octobre 1989, réunis à Tenerife sous l'égide de l'OMT et de l'UNESCO, plus de trois cents délégués et intervenants des pays industrialisés et des pays en développement ont participé pendant quatre jours aux débats et discussions sur le délicat problème du tourisme et de l'environnement. A l'ancienne et souvent stérile controverse entre opérateurs du tourisme et défenseurs d'un strict environnement naturel s'est substitué un dialogue plus constructif sur les moyens d'intégrer les politiques de défense de l'environnement dans l'ensemble des projets d'aménagement touristique.

En effet, les participants de cette première Conférence Mondiale du Tourisme et de l'Environnement ont pu constater que le cri d'alarme lancé depuis dix ans par l'UNESCO et l'OMT n'a généralement pas été entendu. Les erreurs se sont multipliées comme le précise M. Luis Marquez, représentant le secrétaire général de l'UNESCO, qui a notamment cité les dégâts occasionnés par les constructions touristiques dans les petites îles de la Méditerranée et la mise en place d'un pro-

gramme spécial de l'UNESCO associé au MAB (îles éoliennes), grecques (mer Egée), espagnoles (Formentera aux Baléares et Gomera aux Canaries), mais aussi Malte avec l'île de Gozo et la Tunisie avec l'île Kerkenna.

Ces efforts poursuivis ont permis aux délégués de constater la coexistence entre une dégradation globale de la situation environnementale, et la réussite d'actions spécifiques qui ont permis de préserver le milieu naturel.

Ces nombreuses réalisations très localisées mais très performantes ont pu être menées à bien et montrent dans plusieurs régions de la Méditerranée qu'il n'y a pas d'antagonisme irrémédiable entre développement touristique et protection ou même valorisation de l'environnement naturel. Tel est le cas de l'île de Salina, dans l'archipel de Lipari, où M. Giavelli, de l'institut d'écologie de Parme a été chargé par l'UNESCO de proposer des solutions pour assurer une transition acceptable d'un tourisme de masse vers une nouvelle forme de tourisme avec un tourisme culturel, un tourisme thérapeutique et de l'agro-tourisme. Les moyens utilisés concernent un étalement de la saison touristique grâce à la mise en place de ces nouveaux produits touristiques, et des actions visant à réduire le trop grand afflux de touristes pendant la haute saison en limitant les possibilités d'accès par les voies maritimes régulières. Les premiers effets de cette expérience ont conduit cependant à une flambée des prix notamment de l'immobilier, ce qui ne correspond pas forcément aux buts recherchés mais ce qui a permis de résoudre temporairement le principal problème de l'environnement dans l'île de Salina, celui de l'approvisionnement en eau. D'autant plus que comme le souligne M. Giavelli : « Parler de l'eau c'est aussi parler de l'énergie car le dilemme du développement touristique de l'eau du continent soit d'importer de l'énergie pour faire fonctionner des unités de dessalement d'eau de mer... Les seules ressources en énergie naturelle, le soleil et le vent, ne constituent pas une réelle alternative car ils ont également un impact très fort sur l'environnement du fait des installations qu'ils nécessitent et qui défigurent le paysage. »

3) La multiplication des effets d'entraînement économique du tourisme

L'impact du tourisme sur le développement économique des pays de la Méditerranée ne relève généralement pas de véritables stratégies de filières. Il en résulte que les effets directs et indirects du tourisme sur les autres secteurs d'activités économiques principalement agriculture et industrie, sont insuffisants. Tel est le cas en Grèce où on constate même une stagnation des recettes en devises. En 1981, la Grèce avait accueilli 5,5 millions de touristes et reçu pour près de 2 milliards de dollars de recettes touristiques. En 1988, le nombre de visiteurs est passé à 8 millions, mais les recettes n'ont pas dépassé 2,4 milliards de dollars, et pour 1989, les statistiques indiquent une baisse de 20 % de ce dernier résultat. La dépense moyenne par séjour et par personne a baissé de 308 dollars en 1988 à seulement 250 dollars en 1989¹.

1. Source : Banque de Grèce et EOT (Office National du Tourisme).

Face à ce type de situation, la mise en place de nouvelles politiques du tourisme s'impose basée sur le développement de nouveaux marchés et de nouveaux produits susceptibles d'accroître les effets d'entraînement économique du tourisme. Cette politique nécessite des moyens financiers considérables et la mobilisation de crédits internationaux tels que les PIM (Programmes Intégrés Méditerranéens de la CEE) qui permettent aux candidats hôteliers à la rénovation de financer des investissements avec une participation de la CEE pouvant atteindre 50 %.

Dans ces conditions, le développement d'une véritable FT (Filière Tourisme) pour les pays de la Méditerranée peut être considéré comme une priorité. Cependant celle-ci n'est plus concevable dans un cadre strictement national. Elle doit concerner un groupe de pays récepteurs mais aussi émetteurs de tourisme et peut dès lors devenir un des moteurs essentiels de la coopération méditerranéenne nord-sud.

ANNEXE I

6. Accommodation capacity by regions 6. Capacité d'hébergement par régions 6. Capacidad de alojamiento por regiones

Regions Regiones	Hotels and similar establishments Hotels et établissements assimilés Hoteles y establecimientos asimilados									
	Number of rooms Nombre de chambres Numero de habitaciones					Number of bed-places Nombre de places-lit Numero de plazas-cama				
	1982	1983	1984	1985	1986	1982	1983	1984	1985	1986
<i>World</i>	9281 143	9 555 329	9 708 448	9 878 662	9 935 747	18 176 729	18 605 162	18 939 106	19 287 396	19 589 811
<i>Africa</i>	215 197	224 488	227 533	241 118	246 534	403 979	428 109	437 541	462 357	475 105
Eastern Africa ...	35 310	39 340	37 815	37 991	38 452	67 533	72 962	72 016	72 349	73 578
Middle Africa....	11 444	12 154	12 670	15 060	15 264	18 403	18 527	20 362	23 864	24 864
Northern Africa..	79 024	80 811	83 782	93 749	98 920	151 954	155 152	160 641	179 152	198 548
Southern Africa'	50 964	50 808	51 166	51 969	51 071	93 877	94 129	95 478	97 837	96 633
Western Africa..	38 455	41 375	42 100	42 349	42 827	72 212	87 339	89 044	89 155	98 202
<i>Americas</i>	3 443 046	3 571 732	3 581 327	3 638 280	3 654 324	6 926 679	7 186 370	7 177 076	7 298 143	7 330 246
Northern										
America ²	2 707 043	2 815 033	2 807 331	2 857 331	2 857 331	5 414 086	5 650 066	5 614 622	5 714 662	5 714 662
Central										
America.....	275 736	284 281	293 834	295 120	299 838	550 370	567 247	588 852	590 145	599 128
South America ..	370 580	380 631	385 197	388 558	398 667	780 020	801 714	787 871	796 849	819 822
The Caribbean...	89 687	91 787	94 965	97 271	98 843	181 848	187 343	185 731	196 487	197 434
<i>East asia and the pacific</i>	600 250	643 805	705 537	767 788	842 370	1 303 780	1 332 594	1 491 502	1 629 776	1 795 836
<i>Europe</i>	4 870 879	4 954 846	5 017 965	5 047 183	5 007 890	9 236 377	9 331 914	9 479 550	9 533 992	9 623 754
Eastern Europe ..	274 470	282 019	288 267	291 846	295 829	563 929	579 443	589 165	591 913	623 804
Northern Europe	777 544	779 652	805 623	812 733	824 539	1 440 463	1 443 996	1 500 031	1 516 475	1 535 001
Southern										
Europe.....	1 837 033	1 858 034	1 877 407	1 892 100	1 922 379	3 376 465	3 436 034	3 483 963	3 513 500	3 553 829
Western										
Europe.....	1 951 371	2 003 260	2 014 697	2 017 463	1 931 243	3 799 571	3 809 041	3 843 326	3 846 003	3 842 540
<i>Middle Easi</i>	74 485	78 507	83 012	84 497	86 790	148 761	158 148	161 604	166 831	172 682
<i>South asia</i>	77 286	81 951	93 074	99 796	97 484	157 508	168 027	191 833	196 297	192 268

Source : OMT.

ANNEXE II

5. International tourism expenditures by regions 5. Dépenses au titre du tourisme international par régions 5. Gastos por concepto de turismo internacional por regiones

Millions of US dollars – Millions de dollars EU – Millones de dolares EE.UU.

Région	Expenditures – Dépenses – Gastos					Avance annuel rate of increase	Share of world total (%)	
	1982	1983	1984	1985	1986	Taux d'accroissement annuel moyen Porcentaje de crecimiento anuel medio 1982/1986	1982	1986
world – monde – mundo	91 843	88 013	90 366	94 273	115 965	0,6	100,00	100,00
<i>Africa</i>	3 242	2 779	2 487	2 307	2 229	8,9	3,53	1,92
Eastern Africa	312	215	206	203	211	- 9,3	0,34	0,18
Middle Africa	285	321	334	363	376	7,2	0,31	0,32
Northern Africa	742	718	763	860	690	- 1,8	0,81	0,60
Southern Africa	776	778	695	444	584	- 6,9	0,84	0,50
Western Africa	1 127	747	489	437	368	- 24,4	1,23	0,32
<i>Americas</i>	26 487	24 588	27 352	28 251	29 372	2,6	28,84	25,33
Northern America	15 582	17 893	19 993	21 173	21 921	8,9	16,97	18,90
Central America	3 512	1 882	2 433	2 508	2 407	- 9,0	3,82	2,08
South America	6 365	3 755	3 824	3 467	3 953	- 11,2	6,93	3,41
The Caribbean	1 028	1 058	1 102	1 103	1 091	1,5	1,12	0,94
<i>East asia and the pacific</i>	9 178	10 081	10 603	11 111	13 745	9,1	10,58	11,85
<i>Europe</i> '	48 939	46 636	45 752	47 973	66 746	8,1	53,28	57,55
Eastern Europe	530	668	706	685	713	7,7	0,58	0,61
Northern Europe	12 241	11 538	11 857	12 941	17 901	10,0	13,33	15,44
Southern Europe	3 558	3 639	3 961	4 014	5 633	12,2	3,87	4,86
Western Europe	31 937	29 988	28 502	29 784	41 652	6,9	34,77	35,92
<i>Little east</i>	2 658	2 987	3 058	3 449	2 664	0,1	2,89	2,30
<i>South Asia</i>	799	942	1 114	1 182	1 209	10,9	0,87	1,04

Source : OMT.

ANNEXE III

4. International tourism receipts by regions 4. Recettes au titre du tourisme international par régions 4. Ingresos por concepto de turismo internacional por regiones

Millions of US dollars – Millions de dollars EU – Millones de dolares EE.UU.

Région	Receipts – recettes – ingresos					Avance annuel rate of increase Taux d'accroissement annuel moyen Porcentaje de crecimiento anuel medio 1982/1986	Share of world total (%) Part del total mundial (%)	
	1982	1983	1984	1985	1986	1982	1986	
world – monde – mundo	98 616 (r)	98 804 (r)	103 640 (r)	108 584 (r)	129 182	7,0	100,00	100,00
<i>Africa</i>	2 703 (r)	2 717 (r)	2 569,1 (r)	2 639,6 (r)	3 069,5	3,2	2,74	2,38
Eastern Africa	450 (r)	403 (r)	414 (r)	484 (r)	608,5	7,8	0,46	0,47
Middle Africa	110	105	111 (r)	89 (r)	89	-5,2	0,11	0,87
Northern Africa.....	1 144	1 168	1 089	1 307 (r)	1 455,9	6,2	1,16	1,13
Southern Africa.....	644 (r)	710 (r)	692 (r)	484 (r)	451	-8,5	0,65	0,35
Western Africa.....	355 (r)	331 (r)	263,1 (r)	275,6 (r)	465,1	7,0	0,46	0,36
<i>Americas</i>	25 190 (r)	24 375,3 (r)	25 647,6 (r)	26 552,9 (r)	29 155,4	3,7	25,54	22,57
Northern America..	13 709 (r)	13 990 (r)	14 230 (r)	14 766 (r)	16 773	5,2	13,90	12,90
Central America.....	4 412 (r)	3 153 (r)	3 708 (r)	3 362 (r)	3 469	4,3	4,20	2,69
South America	3 340 (r)	3 004 (r)	3 256 (r)	3 574 (r)	3 451	0,8	3,39	2,67
The Caribbean.....	3 999 (r)	4 228,3 (r)	4 453,6 (r)	4 850,9 (r)	5 462,4	8,1	4,06	4,23
<i>East asia and the pacific</i>	9 637,2 (r)	10 113,2 (r)	11 116,2 (r)	11 503,4 (r)	14 456,1	10,7	9,77	11,19
<i>Europe</i>	55 544 (r)	55 774 (r)	58 304 (r)	61 596 (r)	76 685	8,4	56,32	59,36
Eastern Europe.....	1 212	1 283	1 378 (r)	1 462 (r)	1 577	6,8	1,23	1,22
Northern Europe.....	9 634 (r)	9 511 (r)	10 217 (r)	11 481 (r)	13 501	8,8	9,77	10,45
Southern Europe.....	19 588 (r)	19 699 (r)	20 980 (r)	22 145 (r)	28 306	9,6	19,86	21,91
Western Europe.....	24 216	24 264	24 673 (r)	25 399 (r)	32 332	7,5	24,55	25,03
<i>Middle East</i>	3 874 (r)	4 174 (r)	4 385 (r)	4 693 (r)	4 026	1,0	3,93	3,12
<i>South east</i>	1 668 (r)	1 650 (r)	1 618 (r)	1 599 (r)	1 789,5	1,8	1,69	1,38

Source : OMT.

ANNEXE IV

3. Arrivals of tourists from abroad by regions 3. Arrivées de touristes en provenance de l'étranger par régions 3. Llegadas de turistas procedentes del extranjero por regiones

Thousands of arrivals – Milliers d'arrivées – Miles de Llegadas

Région	Arrivals – arrivées – Llegadas					Avance annuel rate of increase Taux d'accroissement annuel moyen Porcentaje de crecimiento anuel medio 1982/1986	Share of world total (%) Part du total mondial (%) Parte del total mundial (%)	
	1982	1983	1984	1985	1986	1982	1986	
world – monde – mundo	286 780 (r)	292 803 (r)	319 262 (r)	333 823 (r)	341 434	4,5	100,00	100,00
<i>Africa</i>	7 826 (r)	8 171 (r)	8 804 (r)	9 819 (r)	9 366	4,6	2,72	2,74
Eastern Africa.....	1 266 (r)	1 204 (r)	1 385 (r)	1 602 (r)	1 696	7,6	0,44	0,50
Middle Africa.....	211 (r)	205 (r)	212 (r)	239 (r)	242	3,5	0,07	0,07
Northern Africa...	4 112	4 280	4 550 (r)	5 202 (r)	4 521	2,4	1,43	1,32
Southern Africa...	1 228 (r)	1 279 (r)	1 478 (r)	1 467 (r)	1 495	5,0	0,43	0,44
Western Africa.....	1 009 (r)	1 203 (r)	1 179 (r)	1 309 (r)	1 412	8,8	0,35	0,41
<i>Americas</i>	50 799 (r)	51 116 (r)	59 467 (r)	58 609 (r)	62 716	5,4	17,72	18,37
Northern America	34 099	32 932	39 888 (r)	38 606 (r)	41 019	4,7	11,89	12,01
Central America..	5 019 (r)	6 020 (r)	5 862 (r)	5 547 (r)	5 994	4,5	1,75	1,76
South America.....	4 952 (r)	5 162 (r)	6 354 (r)	6 677 (r)	7 431	10,7	1,73	2,18
The Caribbean.....	6 729 (r)	7 002 (r)	7 363 (r)	7 779 (r)	8 272	5,3	2,35	2,42
<i>East asia and the pacific</i>	20 067 (r)	21 451 (r)	23 709 (r)	26 838 (r)	29 880	10,5	7,00	8,75
<i>Europe</i>	197 759 (r)	202 447 (r)	217 308 (r)	227 645 (r)	229 587	3,8	68,96	67,24
Eastern Europe....	31 013	33 541	37 808 (r)	38 665 (r)	39 945	6,5	10,81	11,70
Northern Europe..	19 962	21 141	22 849	23 780 (r)	23 552	4,2	6,96	6,90
Southern Europe..	64 811	64 625	70 094	76 171	79 135	5,1	22,60	23,18
Western Europe...	81 115 (r)	82 124 (r)	85 481 (r)	87 786 (r)	85 854	1,4	28,28	25,14
<i>Middle East</i>	7 907 (r)	7 129 (r)	7 508 (r)	8 372 (r)	7 156	2,5	2,76	2,10
<i>South Asia</i>	2 422	2 489	2 466	2 540 (r)	2 729	3,0	0,84	0,80

Source : OMT.

BIBLIOGRAPHIE

- CAZES G., « *Le tourisme international, mirage ou stratégie d'avenir* », Ed. Hatier, 1989.
- LOZATO-GIOTART J.-P., « *Méditerranée et tourisme* », Ed. Masson, 1990.
- OMT « *Organisation Mondiale du Tourisme* », Statistiques du tourisme mondial 1984-1988.
- RENUCCI J., « *Tourisme international et tourisme national dans les Etats de l'Europe méridionale* », Annales de Géographie, Armand Colin, n° 551, janvier-février 1990.
- VELLAS F., « *Economie et politique du tourisme international* », Ed. Economica, 1985, « *Tendances du tourisme international* », Ed. Economica, 1988.
- WACKERMANN, « *Le Tourisme international* », Ed. Armand Colin, 1988.

LE MODELE ITALIEN, LEÇONS, PERSPECTIVES

Augusto PERELLI
Politecnico di Milano

I – Présentation

Le Colloque organisé par le Crédit Mutuel Méditerranéen sur l'Avenir de l'espace méditerranéen représente l'occasion pour une reprise des études sur la société italienne après la tentative faite d'en tracer un profil global paru dans les pages du magazine « *Quaderni del Territorio* »¹ et à partir du rôle tout à fait particulier que le développement italien joue dans le cadre de la croissance globale des pays industrialisés.

Aujourd'hui encore – et d'autant plus après les appréciations qu'elle a reçu dans les années quatre-vingt – l'approche à l'objet de notre étude demeure la recherche de la nature profonde des relations entre transformations socio-économiques et aménagement de l'espace ; il s'agit d'une approche que l'on pensait désormais acquise à l'analyse classique qui, durant la décennie précédente, avait rempli les pages des revues spécialisées d'études et d'analyses, souvent très sophistiquées, de type statistique-quantitatif.

La publication des rapports sur la situation italienne qui se suivent régulièrement chaque année, nourris par les Instituts publics, les Centres de recherches, etc., les plus importants, nous montrent au contraire essentiellement une lenteur dans l'évolution méthodologique en direction d'une approche par flux et par sujets.

Le cadre demeure encore largement dominé par l'approche statistique traditionnelle, à l'intérieur de laquelle l'organisation de l'espace est interprétée en tant qu'*impact* des phénomènes socio-économiques.

Il s'agit d'une catégorie conceptuelle qui marginalise le rôle du territoire dans le contexte des variables dépendantes, en tant qu'élément *a posteriori* par rapport aux priorités des processus économiques et sociaux.

Notre approche, aujourd'hui comme par le passé, considère au contraire le territoire comme élément constitutif des transformations socio-économiques, dont l'organisation entre directement dans la détermination et dans l'évolution des tendances de fond d'une société donnée en un moment historique également donné. La culture économique et politique officielle montre donc un retard évident dans l'introduction de la dimension territoriale, au rang qui est dû, dans l'analyse socio-économique ; ce retard apparaît d'autant plus surprenant face à l'explosion actuelle du « localisme » politique et culturel.

Je ne me réfère pas uniquement à la dimension politique, la plus voyante, mais essentiellement de surface, montrée par ce mouvement à l'occasion de sa récente irruption sur la scène italienne et internationale, mais à la dimension théorique plus profonde qui a précédé et accompagné ce mouvement dans les études et les

1. Voir les n° 1-4 de la revue « *Quaderni del Territorio* », Celuc Libri, Milano.

expériences concrètes liées aux problèmes du développement¹. Je me réfère à la nouvelle attention portée aux problématiques des sociétés locales qui, bien qu'avec des modalités différentes, représentent dans de nombreux pays un courant important de recherche en sciences sociales.

Cette recherche couvre également un domaine très vaste de pratiques d'intervention qui, dans leur ensemble, définissent un projet collectif et une hypothèse de transformation à long terme.

Si le mouvement localiste du début des années quatre-vingt pouvait encore apparaître une composante ambiguë et confuse de l'univers écologiste, caractérisée par des orientations critiques essentiellement négatives, dans sa plus récente maturité ce mouvement a acquis une conception pas nécessairement contradictoire du rapport entre « localisme » et « globalité ». Cette acquisition constitue le nœud central du débat en cours sur les problèmes du développement au nord comme au sud.

De ce point de vue, la recherche actuelle sur la « perspective méditerranéenne » et sur le rôle que les différentes régions joueront dans ce cadre, est appelée à abandonner les oppositions peu efficace entre la Méditerranée et l'Europe centrale, entre l'« option méditerranéenne » et l'« option Europe de l'Est », entre l'« axe nord-sud » et l'« axe est-ouest »... Elle devra au contraire rechercher une réévaluation des spécificités régionales et de leurs caractères authentiques, en opposition, cette fois-ci, à tout dessein d'hégémonie venant de l'extérieur.

II – Les analyses classiques du modèle italien et leur plus récente évolution

A partir de ces réflexions, je voudrais donc reprendre un discours sur les transformations les plus récentes du modèle italien où l'on reconnaît :

- des approches de type classique, centrées sur l'analyse économétrique de la production industrielle auxquelles correspondent, de façon symétrique, des conceptions du territoire comme articulation spatiale du processus de production ;
- des estimations également classiques, mais tout autant inefficaces, sur la dynamique économique des grandes agrégations territoriales du pays (le Nord, le Centre, le Sud...) désormais incapables d'expliquer les entrelacements, les influences réciproques, la dynamique profonde qui caractérisent la situation ita-

1. Une indication bibliographique complète n'est pas possible ici. Je me limite à signaler :

I. Sachs : « *Stratégies de l'éco-développement* », Ed. Ouvrière, Paris, 1980 et « *Développer les champs de la planification* », UCI, Paris, 1984 ; et pour l'Italie ;

E. Trevisiol : *Odissea verde* ; CLUP, Milano, 1985 ; A. Magnaghi : *Il territorio dell'abitare* ; F. Angeli, Milano, 1990.

lienne. Ces analyses sont souvent poussées jusqu'aux images bien connues qui suggèrent l'existence de « deux (ou même trois) Italies » ;

– des hypothèses d'interprétation, également obsolètes, sur les « retards » du développement méridional, le plus souvent simplement mises à jour par l'introduction, dans un contexte théorique fondamentalement immuable, de la « variable criminelle » de l'économie et de la société du Sud.

Cette fixité théorique de fond ne permet pas de comprendre le fait que ce sont justement les entrelacements ci-dessus rappelés qui rendent unique le modèle italien dans le scénario méditerranéen et international ; c'est connu que ce sont justement ces mêmes entrelacements qui rendent la compréhension de la situation italienne très difficile pour les observateurs, surtout étrangers.

Comment le modèle italien est-il perçu d'habitude ?

Comme un nœud inextricable de composantes hétérogènes et contradictoire, au sein duquel convivent de façon inexplicable :

– un tissu productif formé par les secteurs les plus dynamiques, d'avant-garde, parfaitement insérés dans la DIT et qui caractérisent ce que l'on appelle le « made in Italy » (le secteur automobile, ceux de la mode, du design, de l'image, de la micro-électronique...) ;

– une vaste zone de PME, très dynamiques, y compris au niveau international, notamment dans les secteurs de présence italienne traditionnelle sur le marché mondial (le textile, la confection, les chaussures, l'électro-ménager, le mobilier, l'agro-alimentaire...) ;

– une vaste région d'économie informelle, lieu de la production domestique, des activités marginalisées, de l'économie souterraine, du travail au noir... considérée tout au plus comme une poche de résistance face au passage des secteurs modernes à la phase post-industrielle ;

– une aire d'activités illégales, grandes ou petites, localisées surtout au Sud, qui représentent la continuité des organisations traditionnelles de *mafia* et *camorra* dans la société moderne, après la crise de l'économie rurale d'antan ;

– un secteur d'activités tertiaires, partagé entre une portion post-moderne, de niveau européen, parfaitement intégrée dans le marché international (et même très dynamiques à l'étranger, comme c'est le cas du secteur financier) et qui met en évidence de fortes accélérations dans la production du revenu¹, et un secteur hypertrophié et parasitaire, lié à l'administration publique, lieu du sous-emploi plus ou moins masqué, des clientèles, de la corruption...

Tout cela a provoqué, comme on sait, une véritable débâcle des infrastructures sociales, des services et de l'environnement, résultat de la mise à sac réalisée par

1. C'est précisément ce secteur qui a provoqué une forte croissance du revenu par habitant de villes comme Rome e Trieste, qui se trouvent, maintenant, aux toutes premières places du classement des provinces italiennes.

une classe d'entrepreneurs « sauvages », de l'inefficacité de l'administration publique, du parasitisme et des clientèles qui caractérisent la gestion des services, de l'absence d'une véritable et moderne « culture environnementale » ; une débâcle qui présente un aspect tout à fait inquiétant surtout dans le Midi ¹.

Que celles que nous venons de décrire de façon schématique soient en réalité les articulations fondamentales de l'économie et de la société italienne des années quatre-vingt, c'est un fait ; mais ce qui frappe les observateurs c'est généralement la capacité montrée par des secteurs et des processus tellement contradictoires de « se tenir », de permettre à la société italienne tout entière non seulement de ne pas être déchirée par des processus qui en mettraient en cause l'unité de fond, mais de croître dans son ensemble à des rythmes et taux absolument surprenants qui, durant cette dernière décennie, se placent parmi les plus hauts du groupe des pays industrialisés.

En somme, le « nouveau miracle italien » serait le produit de cette capacité incroyable du pays de « profiter » de sa propre désarticulation sociale pour en faire, de façon apparemment paradoxale, la base d'un bond encore plus important dans le processus d'accumulation de la richesse collective.

Que la locomotive italienne ait « tiré », et beaucoup, au cours des années quatre-vingt – et notamment pendant les cinq dernières années – c'est bien connu. C'est tout aussi connu que l'économie italienne a montré un des taux de croissance les plus élevés parmi les pays industrialisés, ceci étant accompagné d'une sensible réduction aussi bien du chômage que de l'inflation ².

Les données relatives au premier trimestre quatre-vingt dix confirment cette tendance, et en exaltent précisément les éléments qui en ont marqué le dynamisme montré jusqu'à présent :

- pendant le premier trimestre de l'année en cours le PIB est augmenté au taux de 3,1 % par rapport au même trimestre 1989 et de 0,9 % sur le trimestre précédent ;
- les importations sont augmentées de 6,7 %, ce qui amène le taux de croissance des ressources disponibles à + 3,9 % ;
- les exportations ont également augmenté de façon très sensible, au taux de + 7,3 % sur le premier trimestre 1989 ;
- le niveau des investissements bruts a augmenté de 3,2 % en raison essentiellement du véritable boom du secteur du bâtiment (+ 3,9 %) ... quand le bâtiment va...

1. Pour cet aspect spécifique du problème, voir le chapitre « *Aspetti della situazione ambientale* », in SVIMEZ : *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno* (1989) Il Mulino, Bologna, 1989.

2. Il ne me semble pas nécessaire de rappeler ici en détail les données sur la croissance économique du pays durant les cinq dernières années ; ces données ont été publiées à plusieurs reprises par les plus importants observatoires internationaux (OCSE, CEE, BM, FMI...) ; une analyse plus détaillée de la conjoncture italienne se trouve dans le rapport annuel de la Banca d'Italia.

– la consommation à l'intérieur a montré une croissance de 2,7 % par rapport au premier trimestre 1989, en mettant en évidence comme composante principale la croissance de 3,1 % de la consommation des ménages ; ceci nous renvoie aux considérations que nous feront à ce propos plus loin ;

– l'inflation n'a pas bougé (+ 5,6 %) et même si le niveau actuel représente un des taux les plus élevés de l'Europe communautaire – mise à part l'Angleterre – il se situe largement au-dessous des niveaux « historiques » de notre après-guerre. Ce résultat doit être mis en rapport en même temps avec le type de politique économique adoptée par le gouvernement italien au début des années quatre-vingt : une politique fondée sur des taux d'intérêt très élevés, un afflux de capitaux étrangers et le maintien d'un niveau exceptionnellement élevé de la dette publique, qui en 1989 a atteint 1,036 millions de milliards de lires, équivalents à 87,3 % du PIB¹.

Cela n'a pas empêché une croissance réelle très élevée de l'économie italienne, qui durant le premier trimestre de cette année a été de l'ordre de 2 %, accompagnée d'un prestige très solide de notre monnaie dans le contexte international, que révèle l'entrée de la lire dans la bande étroite du SME, et par les opérations de soutien d'autres monnaies historiquement plus fortes fréquemment réalisées par la Banque centrale.

La grande industrie a été le pivot de cette croissance ; elle a été capable de réaliser non seulement une grande expansion à l'intérieur, mais également d'être dynamique sur le marché international, notamment dans le courant des cinq dernières années.

Cependant, mis à part certains épisodes – aussi éclatants qu'isolés – le processus d'internationalisation du secteur industriel garde essentiellement la forme marchande, comme l'indiquent non seulement le nombre limité de multinationales italiennes, mais également le taux très élevé de concentration de l'activité de production à l'étranger : 80 % du revenu réalisé à l'étranger dans le secteur manufacturier appartient aux dix premiers investisseurs². Un simple coup d'œil au classement annuel de « *Fortune* » nous le confirme : parmi les cent premiers groupes industriels non-USA il n'y en a que quatre italiens, face aux 28 groupes japonais, aux 18 allemands, aux 11 français et anglais.

« Et au fur et à mesure que la base s'élargit, la situation devient de plus en plus impressionnante. »³

1. Le choix de centrer la politique financière sur la vente à l'étranger d'une partie de la dette et d'attirer les capitaux de l'extérieur, a provoqué, dans les six premiers mois de 1990 un véritable boom : 21 000 milliards de lires sont rentrés dans notre pays, face aux 40 000 de 1989, qui était déjà un record.

Ce mécanisme a entraîné, évidemment, la dette publique à un niveau exceptionnel, proche de celui des Etats-Unis et, donc, du sommet des pays industrialisés.

2. Il sistema Italia e la sfida internazionale ; Ed. Il Sole 24 ore, Minalo, 1988.

3. Il sistema Italia e la sfida internazionale ; Ed. Il Sole 24 ore, Milano, 1988.

L'Italie ne compte que 9 firmes parmi les 500 premières non-USA, face aux 157 firmes japonaises, aux 73 firmes anglaises, 54 allemandes et 41 françaises.

Le « défi global » rend la vie dure aux firmes italiennes, pénalisées par leur dimensions limitées, par leur manque de culture d'entreprise, notamment dans le secteur des nouvelles technologies.

Principaux investissements à l'étranger des entreprises italiennes 1985-1987

Settore	Investitore Italiano	Anno	Società Estera	Modalità ¹	% Proprietà	Paese	Stima valore Investimento (miliardi lire)
Chimica	Ferruzzi	1985	Missalco	N	75,0	USA	138
"	Cir	1986	Ch. of the Ritz	A	14,3	USA	nd
"	Montedison	1986	Keramont	N	80,0	USA	50
"	Montedison	1986	Conserv	A	100,0	USA	35
"	Montedison	1986	(Allied Signal)	A	100,0	USA	104
"	Montedison	1987	Antibiotics	A	100,0	Spagna	584
"	Montedison	1987	Himont	²	80,0	USA	1950
"	Enichem	1987	Enichem-Arco	N	50,0	USA	nd
Alimentare	Ferruzzi	1986	Beghin Say	²	nd	Francia	50
"	Buitoni	1986	Davigel	A	70,0	Francia	70
"	Ferruzzi	1987	CPC	A	100,0	Europa	820
"	Ferruzzi	1987	Cica	A	100,0	Brasile	nd
"	Ferruzzi	1987	Central Soya	A	100,0	USA	480
Comp. Auto	Cir	1986	Valeo	A	19,0	Francia	120
"	Fiat	1986	Matra	A	65,0	Francia	nd
"	Fiat	1987	Betim P.	N	51,0	Brasile	174
Macc.							
Ufficio	Olivetti	1986	Triumph-Adler	A	9,4	Germania	110
Veicoli							
Industriali	Iveco	1986	Iveco-Ford	A	48,0	UK	nd
Gomma	Pirelli	1985	Metzeler	A	100,0	Germania	68
"	Pirelli	1986	Tropical	A	100,0	Brasile	nd
Aviazione	Fiat	1985	Westland	A	29,9	UK	nd
			Yves-Saint-				
Tessile	Cir	1986	Laurent	A	25,0	Francia	nd
Costruzioni	Fiat impresit	1987	Hasa Huerta	A	52,0	Spagna	nd

1. N : ex novo ; A : acquisizione.

2. Aumento quota.

Le groupe des firmes exportatrices est, par contre, très large. D'après l'ICE, en 1984 les firmes italiennes exportatrices étaient au nombre de 86 103 et les 72 premières ne contrôlaient que 32,7 % du total des exportations¹.

Une confirmation ultérieure du caractère marchand de la présence italienne sur les marchés mondiaux est donnée par la faible participation des secteurs innovateurs aux activités d'exportation (10,7 %) ; non seulement, mais le secteur à plus haute intensité de recherche est en même temps celui qui montre le solde négatif export-import le plus important.

Cependant, le faible nombre de multinationales italiennes, leurs dimensions réduites, leur difficultés de spécialisation dans les productions *science-based* n'ont pas empêché à ces mêmes firmes de réaliser un véritable saut de qualité dans leur présence sur le marché mondial. La Banque centrale indique que le quota italien sur le total mondial des flux d'investissement directs, qui n'était que 1,3 % dans la décennie 70-80, est passé à 4,7 % dans la période 81-84, en montrant une accélération encore plus élevée dans les trois années suivantes, en coïncidence avec le processus d'accumulation le plus remarquable montré intérieur.

La croissance rapide de la période 85-87 est le résultat d'un nombre très réduit d'opérations menées par les groupes italiens les plus importants, par le biais d'acquisitions de firmes étrangères de moyenne et grande dimension (voir tab. 1).

L'un des aspects les plus originaux du modèle italien – c'est-à-dire la présence remarquable du secteur public dans la production manufacturière – est ressorti encore plus nettement de ce nouveau dynamisme international, notamment dans le secteur de l'énergie.

Degré de multinationalisation (GM) de l'économie italienne (1983)

	Stock ID (mld \$) ¹	GM ²	GM : Italia = 100
Stati Uniti	227,0	6,93	290
Germania Federale	38,9	5,94	248
Francia	17,2	3,33	139
Regno Unito	88,5	19,48	815
Italia	8,5	2,39	100
Giappone	61,3	5,19	217

1. Tutti i settori.

2. Stock ID/PIL a tassi di cambio e prezzi correnti. Fonte : Elaborazione su dati Dunning e Cantwell (1987).

1. Istituto Nazionale per il Commercio Estero, 1986.

Pour l'industrie italienne, donc, le problème de la compétitivité et de l'insertion dans la DIT prend des aspects tout à fait particuliers. Dans ce domaine aussi, une analyse approfondie est évidemment au-delà des limites de ce rapport ; il suffira de renvoyer aux études récemment parues dans notre pays¹.

De ces études ressort un cadre général qu'il est possible de résumer comme suit :

– un très petit nombre de groupes italiens sont en mesure d'entrer dans la compétition globale au moyen d'alliances stratégiques internationales. Ceux qui y parviennent agissent sur la base d'une longue expérience internationale, de positions déjà acquises sur le marché mondial et d'un fort dynamisme sur le plan de l'innovation technologique non stratégique (Fiat, Olivetti), ou bien en exploitant un max de capacité d'organisation, de créativité toute italienne et de différentiels salariaux (Benetton, électroménagers...), ou bien encore grâce à la capacité d'intégrer un niveau qualitatif d'excellence au coûts réduits de leur production (la mode, l'image, le textile, la confection...);

– nous avons ensuite un vaste secteur d'entreprises (généralement petites ou moyennes) capables de s'insérer sur le marché international en offrant leur position sur le marché en échange de technologie. Dans ce secteur une nouvelle forme de DIT apparaît, où le fait de posséder des matières premières n'est plus décisif pour le contrôle du marché en aval. C'est le cas, par exemple, du secteur agro-alimentaire italien, qui est désormais quasi entièrement dans les mains des grands groupes américains, français ou suisses, mais où la valeur ajoutée réalisée par la « cuisine italienne » est en mesure de produire d'énormes profits en Italie et à l'étranger ;

– il existe enfin un troisième secteur – celui des PME – qui représente la véritable force traditionnelle de la production italienne et qui apparaît aujourd'hui traversé par des processus extrêmement intéressants qui en ont profondément modifié la position sur le marché international.

Dans ce secteur également, par ailleurs central pour ce qui est de la compréhension des tendances du modèle italien, il apparaît indispensable de rappeler brièvement quelques transformations de fond.

Tout au long des années soixante-dix, les PME avaient joué en Italie un rôle très important vis-à-vis de la restructuration des secteurs de pointe et des grandes entreprises, aussi bien dans la sauvegarde des niveaux d'emploi, que dans la gestion de l'innovation, dans la mise en place de nouvelles stratégies de développement, dans le maintien des quotas du marché international acquis par la production italienne (voir tab. 3).

En outre – et en cela ressortait encore mieux son rôle de pivot du système économique et productif italien – elles assuraient un raccord avec la zone du travail marginal, des activités précaires, des fluctuations du marché du travail, en utilisant à fond d'importants facteurs de la production, y compris le savoir-faire traditionnel des Italiens dans différents secteurs d'activité.

1. La citation, avec d'autres de ce chapitre, est tirée de : F. Locatelli : *Joint, non è gioco per tutti*, Il Sole 24 ore ; juillet 1990.

Ce scénario a largement changé dans le courant des années quatre-vingt, aussi bien à cause des mutations du cadre de la production intérieure et internationale, qu'en raison de l'apparition sur la scène italienne d'une nouvelle génération d'entrepreneurs doués d'une professionnalité et de capacité d'entreprise totalement inconnues aux générations précédentes.

Evolution du nombre des entreprises (UL) et des employés 1971-1981

Classi di addetti	1971				1981				1971-1981 variazioni %	
	UL		Addetti		UL		Addetti		UL	Addetti
	V.a.	%	V.a.	%	V.a.	%	V.a.	%		
1-9	438 621	86,4	1 020 110	20,2	520 611	84,7	1 291 743	22,8	+ 18,7	+ 26,6
10-99	62 221	12,3	1 644 952	32,5	86 664	14,1	2 040 572	36,0	+ 39,3	+ 24,1
100-499	5 972	1,1	1 178 579	23,3	6,287	1,0	1 208 657	21,3	+ 5,3	+ 2,6
500 e oltre	884	0,2	1 212 181	24,0	878	0,2	1 131 085	19,9	- 0,7	- 6,7
Totale	507 698	100,0	5 055 822	100,0	614 440	100,0	5 672 057	100,0	+ 21,0	+ 12,2

Unità locali con addetti. Fonte : Elaborazioni Censis su dati Istat.

Ces processus ont déterminé des tendances de transformation de fond qui, pour les finalités de ce rapport, peuvent être résumées comme suit :

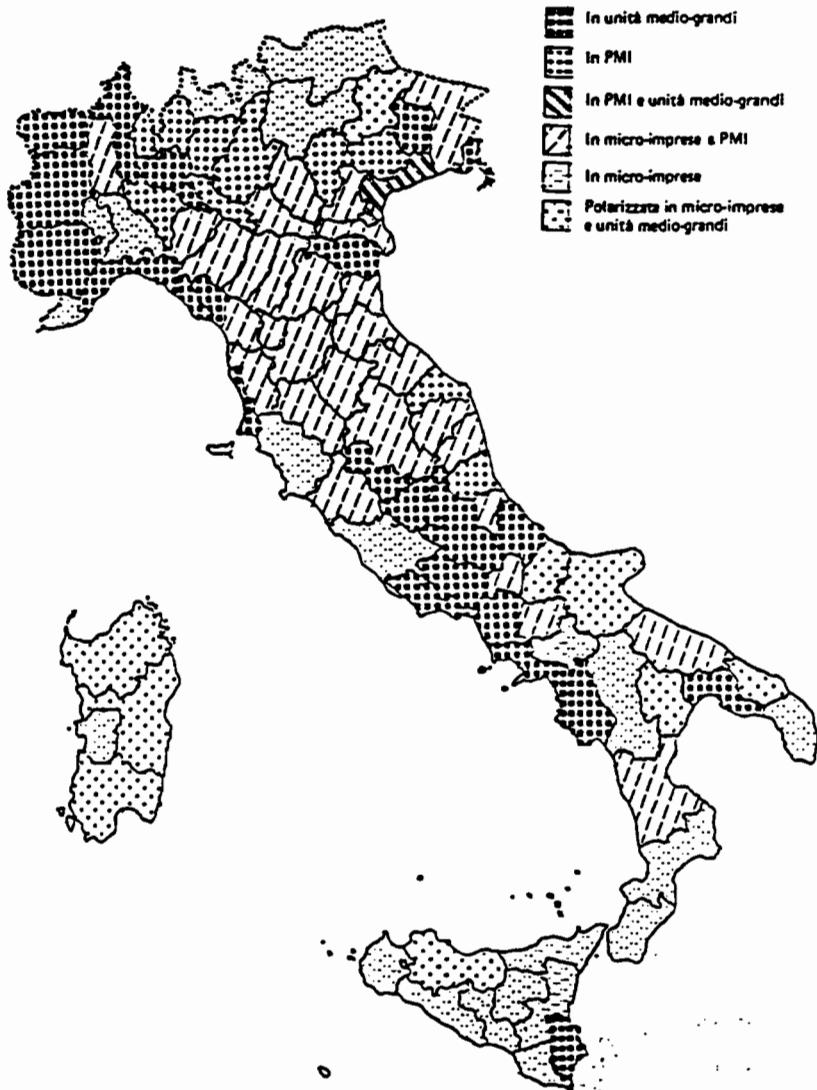
– l'émergence d'une nouvelle qualité de la technologie, non plus liée à l'évolution technique des produits, mais à son incorporation dans les processus de production. Notamment, l'introduction de la micro-informatique et de la robotisation des lignes, en plus de l'informatisation des services, ont imposé une profonde transformation de l'organisation du travail, de type stratégique, qui a produit des effets remarquables sur la « culture d'entreprise » dans son ensemble ;

– cette nouvelle culture d'entreprise se manifeste notamment à travers l'émergence d'associations entre entrepreneurs ¹. Ce phénomène n'est pas en soi nouveau en Italie. La production diffuse a toujours été marquée par le fait de s'organiser à l'intérieur d'aires de spécialisation qui, à cause de l'intensité des échanges, du niveau des sinergies, des accords établis entre les producteurs, se sont bientôt structurées sous la forme d'aires-système ².

1. CENSIS : Dal sommerso al postindustriale, F. Angeli, Milano, 1984. La tendance à améliorer les niveaux d'association entre entrepreneurs ressort également d'une recherche menée par A. Martinelli et publiée dans l'ouvrage « Il sistema Italia... Cit. » sous le titre : « La rappresentanza associativa imprenditoriale di fronte al cambiamento degli anni 1990 », pp. 333 et suiv.

2. Ibidem, p. 39. Dans la recherche citée ci-dessus, une analyse très intéressante de la géographie des aires-système en Italie se trouve au pp. 90 et suiv.

Provinces par caractéristiques dimensionnelles de l'industrie manufacturière



Au long des années quatre-vingt, la fonction des aires-système s'est élargie dans deux autres directions : la création des consortiums pour l'exportation et pour le crédit.

Le processus d'internationalisation, qui était en train de prendre les traits du défi global, ne pouvait pas trouver au dépourvu les PME italiennes, d'autant plus face au brusque coup de frein du marché intérieur.

Le fait qu'au début des années quatre-vingt dix, les PME italiennes soient largement présentes sur le marché mondial dans les secteurs traditionnels du made in Italy est le résultat de l'effort d'organisation produit dans la décennie précédente, au moment où, triomphant des résistances présentées par l'individualisme typique des petits entrepreneurs, les consortiums à l'exportation ont été mis en place.

Ceux-ci ont été en mesure, par le biais de la concentration des ressources, décentraliser les activités de commercialisation des produits sur le marché international dans le cadre d'organismes à l'extérieur de l'aire-système mais fonctionnant en commun avec des entreprises plus grandes¹.

Dans le cas des crédits, la création des consortiums a permis non seulement de passer outre les difficultés bien connues d'accès au crédit de la part des PME, mais aussi d'obtenir des plafonds plus élevés « tout en rééquilibrant la force contractuelle des PME vis-à-vis d'instituts qui, dans bien des circonstances, tendent à se présenter sous la forme de partie adverse »².

Cet aspect de la transformation a été l'un des éléments décisifs pour le développement des PME ; il a été rendu possible également grâce à une orientation différente de la part du secteur du crédit vis-à-vis des PME et, plus en général, des « entrepreneurs diffus ».

– Le remaniement des économies d'échelle, lié à l'évolution technologique et au nouveau rapport avec le marché du travail.

L'innovation technique et son incidence sur les niveaux de production ont provoqué un double processus : une plus précise spécialisation de la production à l'intérieur qui, dans le cadre des aires-système, se présente en tant que forme secondaire de division du travail, et une plus profonde intégration verticale des PME, aussi bien par rapport aux entreprises plus grandes du même secteur que surtout vis-à-vis des firmes transnationales. Pour ce dernier aspect, il suffira de rappeler le rôle des PME dans la production automobile.

Mais l'innovation technologique a produit un changement semblable par rapport au marché du travail et à l'exploitation de certaines « flexibilités » offertes par l'énorme poche du travail précaire.

1. L'analyse des données quantitatives, pour la période 1975-1981, montre la dimension de cette tendance : le chiffre d'affaires concernant l'exportation a progressé de 208,5 % ; le rapport entre chiffre d'affaires des exportations et chiffre d'affaires total (propension à exporter) a été nettement plus haut pour les PME (+ 283,8 %) que pour la grande industrie (+ 199 %). Source : Dal sommerso al postindustriale, *op. cit.*

2. Ibid, p. 10.

Au début des années quatre-vingt dix le phénomène n'a évidemment pas disparu ; bien au contraire. Cependant, deux processus ont influencé sa transformation : l'introduction de la loi sur les contrats de formation-travail, qui a permis aux PME d'utiliser, en forme officielle et sur la base de relations de travail réglementées, un quota de l'offre de travail des jeunes, précédemment exploité de façon sauvage, et les nouvelles formes de substitution du travail au noir « italien » avec le travail au noir « international », par le biais de l'introduction, dans le secteur des PME, d'une partie remarquable de cette nouvelle immigration africaine qui représente l'un des phénomènes les plus inquiétants de la situation sociale italienne d'aujourd'hui¹.

A ce propos, beaucoup a été dit et écrit pendant les derniers mois, surtout suite à l'explosion du « nouveau racisme » qui semble accompagner l'immigration africaine. Dans ce rapport, il n'est pas question de traiter à fond d'un problème dont les caractères les plus importants sont bien connus aussi aux observateurs étrangers.

Je me limite pourtant à attirer l'attention sur des aspects structurels du problème qui pourraient être moins présents dans les analyses économiques, souvent négligés face à la brûlante actualité politique du problème.

1. La loi 863/84, au-delà de l'institut du contrat de formation-travail, a introduit d'autres importantes innovations, comme le « contrat de solidarité » et le « contrat de travail à temps partiel », qui ont permis de faire face au problème des excédents de main-d'œuvre sans le recours systématique au débauchage, et au problème du chômage des jeunes. Cependant, l'application de cette loi est devenue, à son tour, un facteur d'ultérieur différenciation entre le Sud et le reste du pays, comme l'indique clairement le tableau ci-dessous.

Contrats de formation-travail mis en place en 1988, par région

Regioni e ripartizioni territoriali	N.	Per 100 disoccupati in età 14-29 anni^a
Abruzzo	6 015	17
Molise	1 428	11
Campania	13 119	3
Puglia	9 007	5
Basilicata	3 326	9
Calabria	2 892	2
Sicilia	3 198	1
Sardegna	5 488	6
Mezzogiorno	44 473	4
Centro-Nord	449 170	52
Italia	493 643	24

a. Giovani in cerca di occupazione secondo l'indagine campionaria Istat sulle forze di lavoro (média 1988).

Celui qui émerge d'une façon hautement évidente aujourd'hui, n'est pas en réalité un phénomène tout à fait nouveau : une véritable immigration africaine a débuté, dans notre pays, dans le courant des années soixante-dix, soulignée par des observateurs attentifs aux changements sociaux et déjà envisagée, à l'époque, comme phénomène en expansion destiné à devenir explosif.

Cependant, les protestations des commerçants et les attitudes de rejet d'une partie de la société italienne vis-à-vis des activités du commerce routier gérées d'habitude par les Africains ne font que détourner l'attention du fond du problème : du fait que la grande majorité des immigrés africains n'est pas affectée au marché routier, mais aux activités de production des PME, surtout dans le Midi.

C'est dans cette région que les « noirs » sont en train de remplacer – dans le cadre d'une exploitation encore plus sauvage de celle jadis réservée aux travailleurs de chez nous – le segment de travail précaire qui a permis aux PME non seulement de survivre mais également de gagner des quotas croissants du marché intérieur et international – il suffira, à ce propos, de rappeler à la mémoire la quantité de micro-entreprises actives dans la cueillette et la transformation de la tomate.

Le secteur agricole est donc celui où la portion d'emploi des 1 500 000 immigrés noirs est la plus importante ; une autre partie, non moins importante, travaille dans des secteurs d'activités particulièrement dures et également précaires du Nord – c'est là l'une des causes de la relance actuelle de l'industrie extractive – ou bien dans les PME des plus importantes aires-système du pays, à partir de l'Emilie Romagne (la fayence de Sassuolo, la bonneterie de Carpi...) pour terminer à la Toscane (la floriculture de Pescia, le textile de Prato, les marbres de Carrara...) ou, en général, de l'Italie Centrale.

Classement des dix premières provinces par nombre d'étrangers présents au 31.12.1988

Provincia	Stranieri presenti
Roma	173 229
Milano	58 618
Perugia	51 589
Napoli	23 942
Latina	19 327
Torino	17 189
Firenze	15 704
Bologna	15 177
Genova	13 009
Trieste	12 803
Totale	400 587
Totale Italia settentrionale	236 930
Totale Italia centrale	307 086
Totale Italia meridionale	101 407
Totale generale	645 423

Fonte : elaborazione Censis su dati Ministero dell'Interno.

Les rédacteur du rapport CENSIS sur la situation sociale du pays, en présentant le tableau ci-dessus, mettent en évidence que « l'immigration étrangère montre une distribution territoriale s'inspirant plutôt de critères liés aux opportunités de travail et de séjour de chaque groupe ethnique qu'aux hiérarchies territoriales »¹.

Le cadre résulte d'autant plus évident si l'on considère que dans le nombre d'étrangers présents de Rome et Milan il existe un quota qui, eu égard à sa composition socio-professionnelle et aux régions d'origine, n'a rien à voir avec le type d'immigration dont nous parlons ici.

III – La « question méridionale »

La question méridionale représente le thème autour duquel les attentions des chercheurs en matière d'économie politique ont été le plus souvent concentrées ; aujourd'hui encore elle se situe au centre d'un vaste débat, très controversé, au fur et à mesure que le *Mezzogiorno* devient le champ d'activité des organisations criminelles.

1. CENSIS : xxviii/1989 Rapporto sulla situazione sociale del paese ; F. Angeli, Milano, 1989, p. 595.

Mais le thème est en même temps le terrain de confrontation pour toutes les positions qu'on retrouve au niveau de l'analyse globale de la situation socio-économique italienne.

Si l'on prend l'approche statistique, les données sont claires : au long de la dernière décennie, le *gap* entre le Nord et le Sud du pays est devenu plus important, et de façon très nette (voir tableau ci-dessous).

PIB par habitant

Ripartizioni territoriali	Valori correnti (migliaia di lire)		Numeri indici (Italia = 100 e in parentesi Centro-Nord = 100)		Variazioni % 1987-1988		
	1987	1988	1987	1988	Valore	Prezzo	Quantità
Mezzogiorno	11 624	12 692	67,2 (56,9)	66,7 (56,2)	9,2	6,2	2,8
Centro-Nord	20 442	22 574	118,2 (100,0)	118,6 (100,0)	10,4	5,8	4,3
Italia	17 293	19 033	100,0 (84,6)	100,0 (84,3)	10,1	6,0	3,9

Fonte : ISTAT per l'Italia e valutazioni SVIMEZ per il Centro-Nord e per I Mezzogiorno.

Aucune province du Sud ne figure parmi les trente premières du pays sur la base du revenu par habitant (la première province, l'Aquila, plutôt du Centre que du Sud, figure à la 61^e place !) ; le taux de croissance du PIB a été, au Sud, de 2,8 % contre 3,3 % au Nord.

La différence s'accroît, d'autant plus sur une base de départ déjà fortement déséquilibrée à la fin des années soixante-dix.

Le PIB par habitant en résulte fortement influencé à tel point qu'il se situe, au Sud, à un niveau proche à la moitié de celui du reste du pays (56,1 %).

Les études les plus accréditées indiquent qu'au fond de ces résultats il y aurait la tendance négative de la valeur ajoutée de l'agriculture et du bâtiment, qui se présentent au contraire en forte croissance au Nord. Sur le plan structurel, en plus, on enregistre un poids largement inférieur du secteur de l'industrie manufacturière.

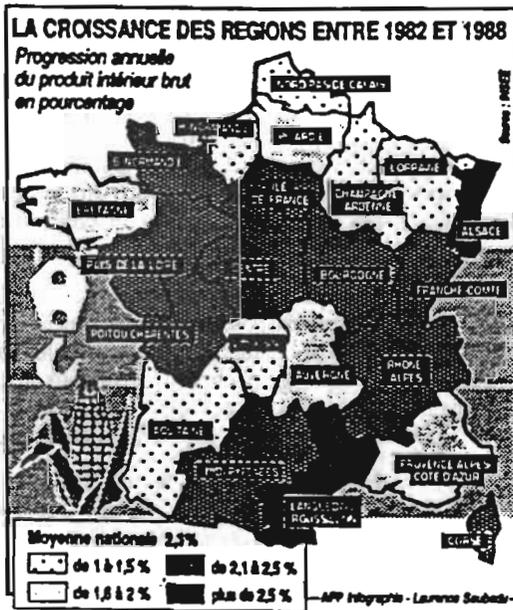
Tout cela se passe en présence d'une croissance remarquable des investissements dans ce secteur, beaucoup plus élevé au Sud (+ 12,9 % en 89) qu'au Nord (+ 7,9) qui cependant n'a pas été en mesure de faire démarrer un processus de croissance économique, ni par rapport aux revenus ni à l'emploi.

Ce dernier demeure très faible et le chômage reste bloqué dans la mesure de 20 % des forces de travail, ce qui correspond à une croissance absolue des chômeurs dans la mesure de 93 000 unités, face à une diminution de 57 000 unités au Nord.

La situation apparaît encore plus grave si l'on retient d'autres indicateurs : la différence dans le niveau de productivité du travail demeure très sensible au point d'annuler les avantages produits par le régime fiscal particulier dont jouit l'industrie du sud, tandis que le facteur « capital » reste dans les conditions de faiblesse structurelle qui ont été remarquées par plusieurs observateurs.

Même face à une croissance des placements du capital financier, qui se présente homogène au Sud comme au Nord (+ 20 %) et à une participation du capital publique fondamentalement plus importante au Sud (33 % du total du pays), l'économie méridionale dénonce une différence de plus en plus aigüe par rapport aux autres régions du pays, une « lente agonie » et, de plus, l'émergence d'un éloignement des différentes régions du Sud les unes des autres, qui semble mettre en crise non seulement la perspective d'une unité nationale plus accomplie, mais également l'ancienne image du Mezzogiorno comme région uniforme du sous-développement global.

1. Une étude récente de l'INSEE montre qu'une situation semblable existe en France depuis un certains temps : d'après cette recherche, malgré les taux très élevés de croissance du PIB de certaines régions (pour la période 1982/1988), leur contribution à la richesse du pays n'a pas fondamentalement changé et les différences entre l'Île-de-France et le reste du pays sont devenues plus importantes.



Cependant, si l'on réfléchit sur d'autres indicateurs, la situation du *Mezzogiorno* ne paraît pas identique aux images classiques du sous-développement si chères à la littérature méridionaliste.

Si l'on prend, par exemple, les données sur la consommation, on pourrait se poser la question sur les raisons pour lesquelles la région de Naples, qui se situe à la 86^e place dans le classement des provinces par revenu, occupe la 4^e dans le classement par consommation.

Et la même chose se passe pour Palerme, Bari, etc.

La réponse à cette question doit inévitablement impliquer une réflexion sur les racines profondes de la débâcle de la société méridionale ; réflexion qui doit se placer à un niveau différent par rapport aux thèses de l'économie classique.

Ceci est tout à fait présent à l'esprit d'un certain nombre d'observateurs même étrangers, qui ont souligné :

– l'incidence, tout à fait anormale, de la politique des subventions, du transfert au Sud de fonds publics, italiens et internationaux, des aides publiques au développement, des montants CEE encaissés – de façon licite ou illicite – par l'agriculture méridionale, de l'ampleur de la poche d'économie informelle qui caractérise les activités de production au Sud...

– la faible partie de l'épargne sur le revenu globalement produit dans le Sud. Ceci constitue un comportement social bien connu dans les régions sous-développées – sur toute la planète – où l'incertitude par rapport à l'avenir, le découragement quant aux possibilités de reprise de la production locale, la faible rentabilité des investissements, poussent vers la consommation (souvent vers un type de consommation axée sur des modèles culturels extravertis) des quotas importants du revenu produit ou acquis par les ménages.

– l'existence d'un phénomène typiquement, mais non pas exclusivement méridional ; il s'agit de la partie croissante de « revenu » produit par les activités illégales, le trafic de drogue, la gestion des travaux publics pris en adjudication par les organisations liées à la *mafia* ; somme toute, du système complexe de l'« économie criminelle » contrôlée par les grandes et petites organisations illégales du *Mezzogiorno*.

Sur ce point, bien des analyses ont été proposées sur la base d'approches souvent largement contradictoires : il n'est pas question, ici, de reproduire ce débat, mais, plus simplement, de présenter de façon synthétique, les positions les plus représentatives, ne serait-ce que pour empêcher qu'un débat sur les « perspectives méditerranéennes » passe à côté d'une région dont le poids démographique (20 millions) est égal à celui de la Belgique et de la Grèce mises ensemble.

a) Une première thèse, liée aux traditions de la culture méridionaliste plus solide, interprète l'explosion de la criminalité méridionale comme une réponse fournie par les structures de l'ancienne société agraire aux tentatives, pour la plupart désastreuses, de modernisation introduite dans l'après-guerre.

Il s'agirait, d'après cette thèse, d'une espèce de « reconversion » et d'« adaptation imparfaite » des anciennes institutions de la société méridionale aux règles d'une société nouvelle, où la transformation, rapide et chaotique, des bases sociales aurait provoqué l'émergence de forces et groupes nouveaux, qui auraient été obligés, dans le but de farder le contrôle sur les activités « modernes », de réaliser un saut de qualité dans l'organisation criminelle.

b) Une deuxième thèse fait référence, au fond, au rôle central joué par l'Etat dans la société méridionale, interprétée comme segment séparé et antagoniste par rapport à la société du Nord, sur la base des catégories conceptuelles classiques de l'approche « dualiste ».

Sur cette base, l'émergence des activités illégales devrait être attribuée à la contumace des institutions étatiques qui, au Sud, auraient créé un vide de pouvoir qui aurait été rempli par les organisations criminelles. Aujourd'hui ces organisations auraient la « gestion » d'une partie importante du pouvoir étatique et, dans plusieurs régions, auraient même atteint un pouvoir « remplaçant » les pouvoirs publics.

Cette orientation théorique semble aujourd'hui largement prédominante dans le débat politique sur la criminalité ; elle est soutenue aussi bien par ceux qui, face à l'évidente impuissance de l'Etat, voudraient abandonner le Sud à son destin, que par ceux – comme d'importants secteurs du Gouvernement – qui en tirent la conclusion que seule une intervention étatique plus efficace – éventuellement aussi renforcée par un prêt international à long terme ¹ – pourrait permettre au *Mezzogiorno* de sortir de son déclin apparemment irréversible.

Le *Mezzogiorno* comme Venise !

c) Il existe enfin une troisième position, qui est aussi la nôtre ², qui considère la situation actuelle du *Mezzogiorno* comme le résultat d'une forte présence de l'Etat et, à ses côtés, d'une forte présence du capital, public et privé. Il s'agit, bien évidemment, d'une thèse qui date mais qui trouve néanmoins au fur et à mesure des vérifications importantes.

« L'Etat n'est pas absent ni étranger au territoire méridional, et celui-ci n'est pas géré par un pouvoir caché » nous dit Pino Arlacchi, et il ajoute : « Un pouvoir capable de gérer doit en premier lieu être capable de se gérer soi-même. Il n'est pas obligé de détruire huit cents vies humaines par an et d'éliminer tout semblant de justice et d'ordre collectif. » ³

1. Il s'agit de la proposition avancée par le ministre pour le *Mezzogiorno*, Misasi, au cours du débat déclenché par la publication des données sur le classement des provinces italiennes sur la base du revenu par habitant (juillet 1990).

2. Pour une discussion plus approfondie de cette position théorique, voir mon « Il *Mezzogiorno* come area internazionale », in *Quaderni del Territorio*, n° 3.

3. P. Arlacchi : *Il Mezzogiorno, regno della paura*, La Repubblica, 14.7.90.

Et il conclut : « Le centre de la question méridionale actuelle est à rechercher dans la présence simultanée de deux pouvoirs – l'Etat d'une part et la grande criminalité de l'autre – qui devraient être radicalement alternatifs mais qui ne le sont pas. Ils devraient se battre à mort mais ils ne le font pas. »

J'ajoute que, dans la plupart des cas, il sont même alliés sur la base d'un intérêt commun en l'exploitation de la société méridionale : les organisations criminelles pour maintenir le contrôle d'un *business* qui – selon des données officielles, probablement sous-estimées – atteint à peu près 150 000 milliards de lire ; les grands partis politiques pour mobiliser, par le biais de la rente parasitaire, des travaux publics, de l'assistance étatique, etc. Les centaines de milliards nécessaires au maintien des vastes clientèles, du pouvoir politique, des poches immenses du consensus social.

Ce n'est pas par hasard qu'à l'occasion de ce véritable tremblement de terre que furent les élections de début mai 90, tous les grands partis politiques aient montré une surprenante tenue justement au Sud, c'est-à-dire dans la région où plus vivace aurait dû être, bien au contraire, la protestation contre la mauvaise administration, le gaspillage, les graves distorsions de l'action publique, la prétendue absence de l'Etat central.

Dans ce contexte, aucune surprise ne peut produire la débâcle de la société méridionale : débâcle de l'environnement, de la culture, de la société civile, mais plus encore... « marquée par la dissolution des relations sociales sur une grande échelle et par le renforcement d'un aspect très ancien de la culture et de la psychologie des hommes du sud : le sentiment de la précarité du manque de confiance en soi-même et en toute action collective gérée en-dehors du petit groupe »...¹

Dans le *Mezzogiorno* actuel, la violence de la *mafia*, la corruption, la dissolution des repères institutionnels, l'inefficacité des services... ont provoqué un retour aux anciennes solidarités primordiales, seule forme de « résistance » et de sécurité qui reste : le petit groupe, la famille, le clan.

... « Et du moment que le petit groupe – continue Arlacchi – est, à son tour, l'une des institutions humaines plus conflictuelles, le cercle se resserre. »

Cependant, la dissolution des structures sociales et la fragmentation de la société méridionale dans l'enclave restreinte du petit groupe et de la famille ne sont pas uniquement une conséquence de la gestion de la *mafia* et du débris étatique : ils sont en même temps une nécessité commune aux deux sujets, la raison même d'existence des organisations criminelles et de l'Etat parasitaire.

Pour les deux sujets, en effet, la débâcle sociale représente la condition *sine qua non* pour la conservation du pouvoir, pour le contrôle sur le tissu social, pour les possibilités que cela offre d'élargir le circuit du profit et la logique de la clientèle.

1. P. Arlacchi : *Il Mezzogiorno, regno della paura*, *La Repubblica*, 14.7.90.

Ce qui importe, c'est la dissolution de toute opposition possible, de toutes les poches de résistance, du tissu « sain » du *Mezzogiorno*, seule forme possible d'antagonisme politique et social aux organisations criminelles, étant donnée la fuite de l'Etat.

Dans ce cadre, les risques qui se présentent devant la société méridionale sont de double nature :

– d'une part la perspective que le *Mezzogiorno*, indiqué comme le « royaume de la peur » et « la région de la criminalité organisée », puisse le devenir réellement ; ceci pourrait se produire non pas sur la ligne indiquée par certains observateurs – c'est-à-dire en tant que lieu de « gestion occulte » de la part des organisations criminelles – mais comme résultat de l'isolement, de la fragmentation sociale, du désespoir collectif qui pourrait produire une vaste « culture de la criminalité » et de la corruption, quand bien même il n'existerait pas de véritables organisations criminelles¹ ;

– d'autre part, le deuxième risque est apparemment moins immédiat, mais, d'après nous, plus concret et menaçant : c'est le risque de l'isolement international du *Mezzogiorno*.

Et cela aussi par rapport à l'Europe qui, parmi tous les Sud, ira inévitablement privilégier d'autres régions, où les investissements sont plus rentables et où, face au même niveau de coûts d'emploi, les forces de travail sont plus qualifiées mais surtout plus « disciplinées » d'après les règles de la production capitaliste.

Cet isolement sera ultérieurement accentué par les nouvelles formes de concurrence des autres régions méditerranéennes, dont la perspective d'intégration, dans l'Europe communautaire – et pour certains aspects, dans le contexte méditerranéen lui-même – pourra compter sur des atouts beaucoup plus efficaces que ceux de notre Sud.

Une tendance inquiétante, à ce sujet, se manifeste à travers le fait que des initiatives de coopération internationale, récemment mises en place par certaines régions méditerranéennes de l'Espagne et de la France (Catalogne, Languedoc-Roussillon, PACA...) ont impliquée, en Italie, les régions du Nord (Ligurie, Lombardie...) et même des régions d'Allemagne fédérale ; ça a été le cas du Comité d'Entente mis en place par Catalogne, Rhône-Alpes, Lombardie, Baden-Württemberg pour la constitution de l'ERAI (Enterprise Rhône-Alpes International) dont le but est celui de promouvoir une coordination de l'activité économique de ces quatre régions.

Ce processus d'isolement progressif du *Mezzogiorno* par rapport à un contexte international fortement dynamique ira cumuler ses effets négatifs avec ceux provenant de l'isolement de plus en plus marqué du Sud par rapport au reste de l'Ita-

1. C'est là, aussi, le message du dernier film de Francesco Rosi « *Dimenticare Palermo* ».

lie, non seulement sous les coups du localisme séparatiste proposé par les Ligues régionales, mais du plus vaste mouvement de rejet que les nombreux épisodes de criminalité, mauvaise administration, corruption... ont provoqué dans la psychologie sociale des Italiens.

Pourtant, si on l'examine sous cet angle, le *Mezzogiorno* ressort comme étant moins « isolé » du reste du pays qu'il ne paraît ; il s'agit d'une liaison tout à fait particulière, mais non moins intéressante pour comprendre ce vaste système d'entrelacements qui caractérise, d'après nous, le « modèle » italien des années quatre-vingt dix.

Dans les seize pages du rapport de la Commission parlementaire contre la *mafia* du printemps dernier, on lit la thèse – qui acquière l'autorité même de la source dont elle est issue – selon laquelle : « Milan est devenue la capitale du recyclage de l'argent "sale" », et l'endroit où l'on trouve le plus haut niveau d'« intérêts en commun entre économie légale et illégale. »

La chose ne doit pas surprendre plus que tant, et ce pour deux raisons :

– les connexions entre trafic de drogues, kidnappings, activités illégales de tous genres et le système de la finance « propre » sont connues depuis longtemps, et forment l'objet d'une attention particulière de la part des autorités judiciaires et politiques d'importantes villes américaines et maintenant européennes aussi ;

– il n'est pas surprenant que ce soit précisément Milan qui a été reconnue comme point de chute du recyclage, vu que la concentration dans la ville lombarde de 30 % de toutes les activités économiques commerciales et financières d'Italie représente un pôle d'attraction irrésistible pour une partie des 150 000 milliards du « *business mafioso* ».

Il est vrai que certains indicateurs déjà ressortis semblent inquiétants : à Milan on trouve 80 000 sociétés financières, 173 000 sociétés commerciales, 3 000 à personnalité physique ou juridique qui opèrent dans le seul secteur du marché des fruits et légumes ; à Milan figure en outre, régulièrement recensé, un nombre de sociétés d'import-export qui représente 60 % des opérations du pays dans son ensemble : dans les deux cas, il s'agit d'activités absolument disproportionnées par rapport au poids effectif que les activités économiques et productives auxquelles elles correspondent ont dans la ville, dans la région et dans le Nord du pays. En mai 90 a été découverte une cellule du clan des *Corleonesi* – une des plus puissantes organisations de la *mafia* sicilienne – qui pratiquait à Milan le recyclage de l'argent « sale » à travers la Bourse et les concours d'adjudication dans le bâtiment : 40 sociétés, un tourbillon de milliards qui de la drogue passent à la finance « propre ».

Mais ce qui frappe, dans celle que l'on appelle désormais la « *Duomo connec-tion* », ce n'est pas seulement l'ampleur des opérations, ou l'importance des activités illégales à Milan – par ailleurs déjà dénoncées depuis longtemps par des personnalités qui occupent des postes clé dans l'économie, tel le président de

l'Union des chambres de commerce de Lombardie et qui ont certainement une ampleur bien plus vaste que celle qui a été relevée jusqu'à présent – ; ce qui frappe c'est la nouveauté, l'originalité du « modèle » adopté par les organisations criminelles par rapport à la pratique suivie dans les autres secteurs importants d'activité.

A Milan, la stratégie de l'intervention consiste à rechercher le plus haut niveau possible d'intégration entre les activités légales et les illégales, en délaissant la « stratégie de la séparation » qui caractérise, par exemple, la situation américaine – à savoir : la création de sociétés *ad hoc*, de mécanismes à part, de groupes cachés, de circuits financiers clandestins, etc.

Ici, l'insertion de l'argent « sale » dans le circuit commercial et financier se fait en profitant du fait que le circuit « propre » fonctionne lui aussi plus ou moins de la même façon : manque total de contrôles, circuits financiers internationaux semi-clandestins, immense évasion fiscale, protection politique assurée... Il n'y a donc pas besoin d'inventer ou de construire de compliqués mécanismes « à part », de vastes entreprises clandestines, des banques fictives... il suffit d'en constituer de nouvelles « sur le modèle » de celles qui existent, en comptant sur le fait que la protection normalement accordée au système financier central finira par marcher tout aussi bien pour le circuit illégal.

A Milan aussi, donc, et pas seulement dans le Sud, ce qui permet l'éclosion du circuit illégal ce n'est pas l'absence de l'Etat, mais la présence d'un système d'administration publique, d'un type de gestion déjà tourné vers l'exclusion de toute forme de transparence, de publicité, de contrôle du circuit financier central et de beaucoup d'activités économiques officielles.

Le problème n'est donc pas seulement la recherche des complicités individuelles, des couvertures politiques spécifiques, de la destruction des mécanismes et des activités directement illégales, mais de débarasser le terrain des complicités plus larges, des mécanismes de système, de toute la part d'« occulte » encore largement présente dans le « modèle » dominant de l'économie. A moins que – et c'est là un autre sujet sérieux de réflexion – la persistance de cette part d'« occulte » ne soit l'une des raisons du succès lui-même du « modèle », de sa croissance rapide et de son exceptionnelle expansion dans la dernière décennie.

IV – Conséquences sociales du « modèle italien »

Ces brèves notes critiques sur la « destructuration » à l'œuvre dans la société méridionale nous ramène, ainsi que nous avons essayé de dire pour les activités économiques, à un discours plus général sur les modifications sociales amenées par le « modèle italien » durant la dernière décennie. Il n'est certes pas possible de parler ici des aspects complexes et articulés d'un processus qui a impliqué la société italienne toute entière ; d'autre part le Rapport CENSIS¹ pour l'an-

1. CENSIS : xxiii Rapporto (1989) sulla situazione sociale del paese, *op. cit.* Sur ces thèmes voir également : SVIMEZ : Rapporto sull'economia del Mezzogiorno, Il Mulino, Bologna, 1989.

née 1989 offre les données et les analyses les plus complètes, et nous renvoyons à sa lecture.

Il intéresse ici d'attirer l'attention notamment sur l'un de ces phénomènes, qui synthétise mieux que d'autres ce que nous sommes en train de dire sur l'originalité du « modèle » : il s'agit de la profonde transformation du rôle de la famille qui, une fois de plus, semble s'offrir au regard des chercheurs comme processus en un certain sens unifiant la situation nationale toute entière.

Sur la fonction de la famille italienne comme « aire de résistance d'ensemble » face à la crise et à la restructuration de la production qui ont frappé les économies industrielles dans les années soixante-dix on a beaucoup écrit : en Italie, où cette « résistance » rentrait dans le cadre d'une solide tradition, elle a provoqué l'apparition d'un nouveau rôle productif de la famille, en mesure de développer de nouvelles activités, d'intégrer les anciennes poches de travail domestique avec de nouvelles capacités économiques, de passer outre les difficultés créées par de plus hauts niveaux de chômage grâce à l'intégration de différentes bribes de revenu, souvent précaire, de développer de nouvelles énergies pour le double, le triple travail, etc.

Il s'agissait, à l'époque, d'avoir recours aux « vertus » traditionnelles de la famille italienne comme lieu de l'accumulation, modeste mais tenace, de quotas de revenu économisé et non consommé, comme lieu de la défense d'un certain savoir-faire, tout autant traditionnel, mais autrement voué à la disparition, et au contraire décisif pour la continuité – voir, souvent, pour la croissance – d'activités d'artisanat hautement dynamiques. Ceci d'autant plus dans un pays caractérisé par une vaste et diffuse présence de zones de productions artisanales spécialisées qui, durant les décennies précédentes, avait représenté une formidable base du « miracle économique ».

Mais, par rapport à la société italienne, il existe deux autres aspects que je voudrais souligner de par l'importance qu'ils ont dans les nouvelles dynamiques des années quatre-vingt dix.

Le premier résulte de l'observation que la nouvelle fonction de la famille en tant qu'entreprise ne se borne pas aux zones de pauvreté, de marginalisation : elle se manifeste de façon très évidente – et sous des formes absolument nouvelles – dans les aires du développement économique les plus dynamiques, à tel point qu'est réaffirmée une caractéristique déjà présente dans la situation italienne, mais que les tendances plus récentes ont paradoxalement fini par exalter : l'économie italienne est en effet aussi le lieu des multinationales familiales.

Les Agnelli, les Pirelli, les De Benedetti, les Gardini, les Tanzi, les Benetton, les Berlusconi, mais aussi certains hommes politiques, sont en même temps les managers d'entreprises et d'activités économiques et financières de niveau international, et des « chefs de famille », selon un modèle de « kennedysme périphérique » qui, s'il apparaît à sa fin aux Etats-Unis, montre chez nous une vitalité exceptionnelle et un dynamisme insoupçonné.

Il est aussi probable, comme l'écrivent certains observateurs spécialisés, que ce modèle de « multinationale familiale » soit parfaitement adapté aux caractéristiques de la grande entreprise italienne et à son insertion dans la DIT, et en aient représenté en même temps la force et la faiblesse.

Le second aspect consiste dans l'observation que la famille est devenue, au Sud, le centre et le pilier des activités illégales :

– d'une part l'un des secteurs de plus forte intervention des organisations criminelles est justement le bâtiment, secteur principal de continuité entre la vieille *mafia* et les nouvelles activités criminelles ;

– d'autre part, en reprenant ici le thème des « nouvelles solidarités » proposé par Arlacchi, l'on comprend comment « la famille » – dans le sens le plus large et le plus ambigu qu'elle acquière dans la société du *Mezzogiorno* – conserve et étende les caractéristiques qui lui sont propres et son rôle face à la « dé-construction » sociale à l'œuvre dans le Sud.

Si le rapprochement ne paraissait pas osé, on pourrait rappeler, à ce sujet, comment – face à l'échec de toute politique de modernisation et de bien des interventions de coopération au développement mises en œuvre dans certaines zones du Tiers-Monde (pensons au Sahel, par exemple) – la famille élargie demeure la seule structure de protection et de défense restée aux sociétés africaines, et comment ses fonctions finissent paradoxalement par s'élargir face à des processus d'« étatisation » qui voyaient en elle l'obstacle principal au « développement ».

V – Quelques considérations finales

L'approche utilisée dans l'étude du cas italien exclut, évidemment, la présentation de scénarios pour l'avenir, un exercice auquel tient beaucoup un vaste nombre d'observateurs de la conjoncture internationale, mais qui se révèle absolument étranger à ceux qui, au contraire, ont essayé de montrer l'originalité d'un modèle de croissance socio-économique, son unicité, et par conséquent l'impossibilité de le reproduire dans d'autres contextes et dans d'autres conditions.

Cependant il n'est pas vrai que les tendances analysées pour le cas italien ne trouvent pas de vérification dans d'autres milieux, y compris géographiquement proches. Au contraire, certains des processus mis en évidence pourraient laisser penser – mais ce n'est qu'une hypothèse – à des transformations plus caractéristiques, en sens général, de la phase historique actuelle et dans une aire socioculturelle plus vaste telle que l'aire méditerranéenne.

En ce qui nous concerne, une des tendances pourrait être reconnue dans un processus de « méridionalisation » de l'Europe du Sud et par conséquent dans un

1. C'est aussi connu que la relance de la famille est à l'origine de la reprise actuelle des mouvements intégralistes à base religieuse, non seulement islamiques mais aussi catholiques, comme ceux de l'Europe du Sud.

parcours de rapprochement des deux rives de la Méditerranée, qui aurait comme débouché la formation d'une nouvelle « société méridionale » dans son ensemble.

Cette tendance apparaît comme le résultat de trois processus convergents :

- le fait que l'émigration maghrébine – et arabo-méditerranéenne en général – tend à s'installer dans le sud de l'Europe en raison d'une plus large possibilité d'intégration économique dans cette région et de la fermeture progressive des espaces d'immigration en Europe Centrale ;

- une relance accentuée du rôle de la famille, surtout dans ses fonctions les plus « arriérés » et traditionnelles, et néanmoins parfaitement adaptées, comme nous avons tenté de montrer, à la phase post-moderne de l'économie européenne et internationale ; cette adaptation paraît destinée à une longue durée au cas où les tendances montrées par l'économie des années continueront ;

- une spécialisation généralisée de la production de la région méditerranéenne dans son ensemble, qui vise la « modernisation » par le biais d'un développement du tertiaire et des services, en excluant toute possibilité de formation de pôles et de tissus industriels importants. Des possibilités de développement de la production manufacturière existent certainement, mais selon un modèle traditionnellement « méditerranéen », fait d'activités à petite échelle de type diffus, qui représentent une inversion de tendance très marquée par rapport à l'ancienne hypothèse des « pôles de développement industriel ». Cette hypothèse a représenté l'horizon politique et idéologique des classes dominantes dans les années soixante-dix, mais elle apparaît aujourd'hui hors jeu au Nord comme au Sud.

Cette tendance, que nous présentons ici comme simple hypothèse de travail, semble toutefois aujourd'hui épaulée par certains processus très différents entre eux, mais qui apparaissent convergents du point de vue stratégique.

Le premier consiste dans l'effort de pénétration des réseaux européens de télévision dans la rive sud de la Méditerranée, un effort qui, du moins en ce qui concerne l'Italie, marque une tendance à l'exportation de *soap-programs*, produits en Espagne ou au Brésil (et ce n'est pas par hasard), dans lesquels l'« image » proposée réaffirme les valeurs sociales de la famille traditionnelle. Des programmes qui, pour ces mêmes raisons, ont un grand succès populaire en Italie où ils ont désormais pris la place des *serials* d'origine américaine.

Le deuxième processus doit être cherché dans l'émergence – culturelle, mais aussi politique – de nouvelles et fortes poussées néo-localistes qui, en s'appuyant sur la vague de critiques aux modèles nationaux et développement, relancent non seulement les anciennes cultures locales – Catalogne, Pays-Basque, Provence, Corse, Sardaigne... – mais de nouveaux localismes où la référence à des identités culturelles spécifiques masque souvent des desseins de néo-protectionnisme régional.

Cet aspect, très complexe et encore tout à explorer, doit en tout cas être présent à l'esprit quand l'on propose des programmes de coopération méditerranéenne, au moment même où le nouvel internationalisme des régions de frontière pourrait

cache d'une part une hypothèse de nouvelle hégémonie – comme c'est le cas pour la constitution de l'Arc Latin entre régions riches du Sud de l'Europe, qui comporterait l'exclusion du reste de la Méditerranée – ou, d'autre part, des processus de coopération économique autocentrés mais qui, une fois de plus, favoriseraient le développement de nouveaux déséquilibres et de nouvelles périphéries.

**LE MONDE D'INDUSTRIALISATION
DE L'ESPACE DEMOGRAPHIQUE
EST-IL ADAPTABLE AU MAGHREB ?**

Jean-François DAGUZAN

A bien des égards, le processus d'industrialisation, ou plutôt de conversion de l'industrie, opéré par les gouvernements de l'Espagne démocratique est exemplaire. On pourrait donc l'envisager comme modèle de référence au plan politique dans le cadre de la transformation d'un pays doté d'un régime autoritaire, et à économie dirigée, vers un pays démocratique à économie libérale.

Il s'agira moins cependant d'établir des corrélations économétriques, toujours aléatoires entre l'Espagne de la décennie 1975-1985 et l'Algérie, le Maroc et la Tunisie des années 1990, que de rechercher les similitudes virtuelles dans les divers systèmes socio-politico-économiques, qui permettraient une éventuelle superposition du modèle espagnol.

I – Le cas d'espèces espagnol

1) *Caractéristiques du système économique franquiste*

La caractéristique principale du franquisme réside, bien sûr, dans la nature autoritaire du régime. En effet, vainqueur de l'effroyable guerre civile qui laissa l'Espagne exangue pour trente ans, Franco avait très vite institué une monarchie de fait. Son pouvoir s'exerça sans partage jusqu'à sa mort, les ministres des différentes factions qu'il opposait avec talent ne furent que les boucs émissaires d'une politique uniquement axée sur la conservation du pouvoir¹.

Toutefois le maintien du régime était, pour Franco, lié à la paix sociale. Après une première période de gestion basée sur l'autarcie, moitié pour des raisons idéologiques, moitié par contrainte (mise à l'écart à la fin de la Seconde Guerre mondiale), l'Espagne se retrouva à la fin des années cinquante dans une situation catastrophique. Le niveau de sous-développement et la misère étaient tels que Franco dut réviser de façon drastique sa politique économique en ouvrant son gouvernement aux équipes dites de « l'Opus dei ». Ces équipes, formées aux méthodes américaines et soutenues par le FMI et la BIRD, entreprirent d'entrer dans l'économie de marché².

Ces mesures comportaient une certaine libéralisation (importations et investissements étrangers) et le développement de secteurs considérés comme stratégiques (chantiers navals, sidérurgie et chimie). Cette politique avait cependant

Les chiffres et pourcentages cités ici sont issus de : « l'Etat du Monde 1989/1990 », du « Rapport Ramsès 90 » et des fiches Nord-Sud Export.

1. Voir, sous la direction de Bartolomé Bennassar : « *Histoire des Espagnols* » tome II, Paris, Armand Colin, 1985 ; et aussi, Jean-françois Daguzan : « *Les forces armées espagnoles, du franquisme à la démocratie – 1936-1986* », les dossiers de la Fondation pour les études de défense nationale, Paris 1987.

2. Rapport Ramsès 90, ch. IV, « *La nouvelle Espagne* », Dunod 1989 p. 303.

ses limites. Le régime autoritaire, tout en donnant l'impulsion à la libéralisation, freinait le développement et la croissance du pays par un dirigisme souvent borné et irrationnel.

« L'Etat a joué » précise le rapport Ramsès, « de politiques monétaire et budgétaire expansives qui ont favorisé à la fois la consommation et l'investissement, en particulier l'investissement industriel qui s'est fortement accru, mais sans grande préoccupation de compétitivité ni plus généralement de rentabilité (...). Il s'en est suivi un gonflement du secteur public avec des entreprises peu efficaces »¹.

La dépendance à l'égard du capital étranger fut une des conséquences de l'ouverture des années soixante. Mais celle-ci avait été précédée d'une première pénétration à la fin du XIX^e siècle, limitée aux industries extractives, puis d'une autre purement américaine après la conclusion des accords militaires de 1953.

Entre 1959 et 1979, les investissements étrangers étaient étendus à tous les secteurs industriels, les services et même le secteur agricole. Leur montant s'élevait à 773 milliards de pesetas dont 35,5 % revenait aux Etats-Unis et seulement 7,78 % à la France. Ce phénomène de dépendance était également sensible dans le domaine des transferts de technologie, jusqu'à représenter 0,5 % du PNB en 1972².

Le dernier grand élément caractéristique de la situation politico-économique des quinze dernières années du franquisme fut la relation spécifique avec la Communauté Economique Européenne. Comme elle avait été exclue de l'OTAN en 1949, l'Espagne avait été écartée du processus d'intégration communautaire dès 1967. Néanmoins, ce qui passait pour une intolérable insulte à l'euroanéité ibérique par défaut de démocratie, se révéla être une excellente affaire à court terme pour l'économie espagnole. En effet le gouvernement franquiste parvint en 1970, à négocier des accords préférentiels qui accordaient de grandes facilités à la pénétration des produits espagnols vers la CEE et, en revanche, pénalisaient notablement l'importation des produits européens en Espagne. Le tissu industriel se trouva donc protégé de fait de l'intrusion agressive de produits étrangers de meilleure qualité et meilleur marché.

Ainsi, à la mort du dictateur, l'économie espagnole est dans un état médiocre. Certes, du simple point de vue de la production, l'industrie espagnole est revenue à un certain niveau (elle a même dépassé les petits états européens) et la population a vu son niveau de vie remonter sensiblement. Mais la structure industrielle accuse de très forts déséquilibres. Les recettes du tourisme, dont la carte sera jouée à fond par le franquisme, dissimuleront le déficit de la balance des paiements (2,4 % du PIB en 1982). De plus la structure de capitalisme bancaire de l'Espagne, vieillotte et mal adaptée, n'a pas favorisé les initiatives audacieuses.

1. Ibid p. 364.

2. Claude Courlet : « *L'économie espagnole, perspectives et enjeu européen* », la documentation française n° 4643, novembre 1981, p. 45 et s.

Ce sont donc des industries à faible productivité, axées sur des secteurs désuets et accusant un retard technologique considérable qui prendront de plein fouet la crise pétrolière de 1973, laquelle mettra à nu toutes ces faiblesses intrinsèques. On notera au demeurant l'effet pervers à moyen terme du statut privilégié vis-à-vis de la CEE qui, éliminant le phénomène de concurrence internationale, a contribué au déséquilibre global du secteur industriel espagnol. Par ailleurs la consommation des ménages a été largement favorisée par une émission de papier monnaie que ne compensait aucunement le solde du commerce extérieur toujours déficitaire. L'inflation se sera maintenue entre 1968 et 1973, dans une moyenne de 7,9 %. Les seuls points réellement positifs, au moment où la transition démocratique entre dans les faits, seront de faibles dépenses publiques (24,1 % du PIB entre 1974 et 1976 contre 42 % en moyenne dans l'Europe OCDE) et un service de la dette relativement faible (18,5 % du PIB en 1980) ¹.

2) La politique de la transition démocratique

Quand le premier gouvernement de la transition démocratique arrive au pouvoir en 1976, il se trouve confronté à une double tâche : démanteler l'appareil d'état franquiste et remettre sur les rails une économie désuète mise à mal par le premier choc pétrolier et bientôt par le second. La première partie de la mission sera prioritaire et, toutes proportions gardées, plus aisée que la seconde ².

Les gouvernements libéraux qui se succédèrent jusqu'au 28 octobre 1982, eurent donc à gérer le passage d'un état autoritaire à un état démocratique avec tout son cortège de difficultés structurelles (réticences des anciennes élites, administration pléthorique et souvent incompétente, terrorisme de tous bords et risque « d'involoution », c'est-à-dire de retour à une situation dictatoriale en recourant à l'usage de la force). Par ailleurs, une fois passée l'euphorie du changement, la dégradation des conditions économiques entraîna un pourrissement du climat social. Il fallut attendre la conclusion des « Pactes de la Moncloa » en 1979, entre le gouvernement d'Adolfo Suarez et les grands partis, lesquels acceptèrent une période dite de « paix sociale » pendant laquelle ils s'engageaient à ne pas exiger de revendications ni lancer des mouvements sociaux, en échange d'une remise en état de l'économie. Les syndicats, clandestins jusqu'en 1976 et non encore reconstitués solidement, n'avaient pas été associés.

Malgré ces efforts consensuels, l'action des gouvernements libéraux sur l'économie fut modeste. La croissance entre 1973 et 1982 ne dépasse pas 2 %. L'inflation, qui n'avait pas atteint 8 % en moyenne entre 1968 et 1973, s'envolait pour

1. Ramsès 90, *op cit.* p. 361 et s.

2. Voir Robert Graham : « *Espana, autonomia de una democracia* », Plaza y Janes, 1985. La meilleure relation du passage à la démocratie en Espagne.

plafonner à 18 % entre 1973 et 1979. De plus les gouvernements franquiste avaient partiellement payé la paix sociale en mettant sur pied un système de protection sociale extrêmement avantageux. Or les chocs pétroliers successifs entraînaient un fort développement du chômage et donc une augmentation corrélative des prestations. Enfin le secteur industriel public fut utilisé comme « pompier de service », pour tenir à flot un nombre toujours croissant d'entreprises en difficultés¹. Cette double contrainte conduisit à un accroissement considérable des dépenses publiques et donc de la pression fiscale et du déficit budgétaire. En fait, alors que la situation économique se dégradait rapidement, aucune mesure d'assainissement ne fut prise au cours de cette période uniquement consacrée à la transformation politique du pays ; tâche suffisamment difficile, on en aura pour preuve la tentative avortée de coup d'état du 23 février 1981.

Lorsque les socialistes parviennent au pouvoir en 1982, ils trouvent une situation politique relativement apaisée mais surtout confortée par leur écrasante victoire aux élections législatives (48,37 % des voix). En revanche l'héritage libéral en matière économique est très négatif. Dans ces conditions les hommes de gauche de la nouvelle Espagne vont se trouver contraints d'infliger un « remède de cheval » à une économie en péril. Le maître mot de cette politique fut selon les auteurs « réindustrialisation » ou bien « reconversion industrielle », que les médias popularisèrent sous le sigle des « trois R » : Relancer, Restructurer, Redistribuer².

« Au total le bilan des gouvernements centristes a été décevant ; le déficit budgétaire et les pertes des entreprises publiques s'étaient alourdies alors que le chômage avait continué de s'étendre (+ 1,2 millions de 1975 à 1982) », peut-on lire dans l'ouvrage « L'Espagne et le Portugal aux portes du marché commun »³.

Face à ce bilan, la politique du PSOE fut un mélange de libéralisme et de directivité. Celle-ci s'exprimait dans une gestion rigoureuse de l'état, la lutte contre l'inflation, la restructuration des principaux secteurs industriels – principalement les entreprises publiques, et la recherche de la compétitivité mondiale. D'un autre côté le gouvernement poursuivait une politique directive très « Keynésienne », dans la mesure où celui-ci définissait des objectifs industriels stratégiques et intervenait directement au moyen des investissements publics. « Un plan énergétique adopté également en 1984, note le Rapport Ramsès, visait à réduire la consommation d'énergie et la dépendance à l'égard des importations. » Des dispositions successives, accélérées depuis l'entrée dans la CEE (1986), ont permis

1. Voir J.-F. Daguzan, « *L'Espagne à la croisée des chemins, défense, économie, technologie* », Publisud, Paris 1988, p. 89.

2. Ibid, p. 34.

3. Cazes, Domingo, Gauthier, « *L'Espagne et le Portugal à l'heure de la CEE* », Bréal-Montreuil, 1985, p. 33.

une libéralisation progressive du système financier, une réorganisation de la Bourse et un perfectionnement des instruments de la politique monétaire »¹.

L'application de ce plan fut globalement une réussite. Le déficit budgétaire a été réduit, l'inflation aussi (5 % en moyenne depuis 1987 pour 3,3 dans la CEE). L'investissement étranger fut encouragé ; les investisseurs surent répondre. Les exportations progressèrent également de 5,7 % par an en moyenne à partir de 1987.

Le revers de la médaille fut, à travers les restructurations industrielles et le choc avec l'Europe, l'explosion du chômage qui atteignit le chiffre de trois millions de chômeurs en 1987. Ce difficile problème social n'influa que modérément sur le contrôle du pouvoir par les socialistes qui viennent d'obtenir en 1989 une nouvelle majorité absolue (une voix).

Si la réduction du secteur industriel public et la privatisation corrélative des entreprises rentabilisées furent les deux grands pôles de la politique industrielle socialiste, le troisième fut la politique de développement technologique.

Pour les gouvernements socialistes, l'objectif était de remonter à marche forcée pour revenir au niveau technologique des grandes nations européennes. Pour y parvenir, l'accent fut mis sur le développement conjoint des secteurs technologiques clés, à la fois civils et militaires². Si cette double option pouvait se comprendre en raison de la dualité des technologies modernes, l'idée sous-jacente était d'utiliser le secteur militaire pour tirer le secteur civil. Cette approche, sur laquelle fut calquée une pratique systématique de la coopération, fut critiquée dans certains cercles scientifiques et économiques, même proches du pouvoir. Le « rapport sur les nouvelles technologies » réalisé à l'initiative de Felipe Gonzalez émit des doutes sur l'efficacité de la stimulation de la technologie militaire : « En résumé, on pourrait conclure que s'il est bien certain que dans certains pays développés la technologie militaire a servi de moteur au développement, la réciproque peut être valable. Les pays développés, indépendamment de la technologie militaire, pourraient appliquer leur développement aux techniques des armes.

A notre avis, les seuls avantages qu'apportent la première option sont : d'une part, l'autonomie obtenue grâce à la fourniture du matériel de guerre à nos forces armées ; d'autre part, mais c'est peut-être discutable, la technologie militaire a permis de s'introduire sur le marché des armes au cours de ces dernières années très prospères ce qui a sensiblement renforcé notre économie. Pour un pays intermédiaire comme l'Espagne, dans lequel le développement technologique militaire est pratiquement insignifiant, on ne peut parler d'une influence effective sur les technologies civiles, ou sinon de quelques répercussions de l'industrie militaire espagnole sur l'industrie civile »³. En dépit de ces critiques, en l'espace

1. Ramsès 90, *op cit.* p. 367.

2. Daguzan, « *L'Espagne à la croisée des chemins* » *op cit.* pp. 34-35.

3. Castells et alios, « *El desafío tecnológico, España y las nuevas tecnologías* », Alianza editorial, Madrid 1986, p. 792 vol. II.

de deux législatures (1982-1986 et 1986-1989), Felipe Gonzalez et son équipe ont assuré la réindustrialisation d'un pays sinistré dans son tissu économique. Peut-on alors envisager au plan conceptuel de plaquer, ou mieux d'adapter, un tel modèle à d'autres pays en développement, notamment au Maghreb ? Il convient dans un premier temps d'évaluer les similitudes structurelles dans l'environnement politico-économique.

II – Les cas maghrébins en perspective

L'analyse de la situation socio-politique des pays du Maghreb fait apparaître sommairement quatre grandes similitudes avec la situation espagnole à l'heure de la transition.

La nature autoritaire de chaque régime (avec chacun leurs caractéristiques propres, une économie dirigée, une forte dépendance à l'égard de l'étranger (suivant des modalités différentes) et un statut particulier vis-à-vis de la CEE.

Jusqu'à une date récente les trois pays du Maghreb ont vécu, chacun à leur manière, sous des régimes à nature autoritaire. Bien sûr, à proprement parler, il ne s'agissait pas de dictature mais de la direction autoritaire d'un homme ou d'un parti unique. Dans le cas de la Tunisie, le Président Bourguiba avait confisqué le pouvoir depuis l'indépendance. Le Maroc vit sous un régime monarchique et théocratique, mené sous la main ferme du Roi Hassan II qui est également le commandeur des croyants. Enfin l'Algérie est depuis la libération soumise au régime du parti unique, le FNL. Ces trois systèmes, longtemps figés, sont en train d'évoluer mais il est encore difficile d'estimer si ce sera vers plus de démocratie (au sens occidental d'exercice des libertés individuelles – ou vers une forme théocratique calqué sur le modèle iranien. Quoiqu'il en soit, on tend à aller vers des formes certes plus démocratiques dans l'expression populaire (élection présidentielle ou législatives ouvertes en Tunisie et Algérie) et un peu plus de liberté d'expression au Maroc. Dans ses conditions une phase de développement économique rationnel qui correspondrait à cette phase qui semble se dessiner comme une phase de transition, serait largement bénéfique pour consolider les nouveaux acquis politiques.

La deuxième analogie se retrouve dans la gestion des politiques économiques. Il s'agit là aussi d'économie dirigée : sur le modèle collectiviste marxiste-léniniste pour l'Algérie, avec une inflexion plus libérale pour la Tunisie et pour le Maroc.

Dans tous les cas, l'économie des trois pays est extrêmement précaire. Pour José Garçon, « l'Algérie paye les tares du modèle "boumédieniste" : étatisation à outrance et "industrialisation industrialisante" qui a entraîné une faillite complète de l'agriculture, aggravant pénuries et marché noir »¹. Cette analyse est partagée

1. L'Etat du Monde 89/90, *op cit.* p. 209.

par Salah Mouhoubi qui confirme : « Un développement harmonieux et continu suppose au départ l'existence d'une base matérielle et humaine sur laquelle viendront se greffer les infrastructures et le tissu industriel. Pendant une décennie, l'Algérie a relégué au second plan cette exigence en ne concentrant ses efforts que sur la création d'une industrie et la formation des cadres (...). La conséquence de tous ces problèmes a été : sous-utilisation des capacités productives de l'appareil industriel, recours à l'endettement extérieur croissant, aggravation de la dépendance alimentaire, recours considérable à la technologie étrangère ¹. Enfin on peut dire que l'Algérie, en misant sur une « économie de rente » basée sur les hydrocarbures, n'a pas su se diversifier pour échapper à la dépendance d'un marché éminemment instable ².

Le cas de la Tunisie est quelque peu différent. Pays peu doté en matières premières (mines, pétrole, phosphates), son économie fut fondée sur le tourisme de masse et sur une agriculture méditerranéenne typique (huile d'olive, agrumes, dates). On assiste depuis peu à la création d'une industrie manufacturière modeste mais en progression constante puisque la part des produits manufacturés (textile, petite électronique, mécanique) est passée de 18,9 % en 1980 à 40,5 % en 1988 par rapport aux exportations totales.

L'économie marocaine a vécu plusieurs périodes. Une première jusqu'en 1975 qui est presque uniquement fondée sur la filière agro-alimentaire avec les agrumes et la pêche. La deuxième fut celle du développement progressif du tourisme puis de l'exploitation efficace des phosphates du Sahara Occidental après l'annexion et la stabilisation du conflit (à partir de 1984). La troisième et dernière coïncide avec l'entrée en force de capitaux saoudiens et koweïtiens et surtout de la délocalisation des capitaux libanais à partir de la deuxième moitié des années quatre-vingt, dont l'afflux provoqua un début d'industrialisation manufacturière et d'infrastructure ³. Malgré plusieurs années très satisfaisantes (progression du PIB de 10 % en 1988, inflation à 2,2 % et 2,8 % en 1987) l'économie marocaine est toujours fragile. « Certes », note Zakya Daoud, « l'Etat a décidé de privatiser la plupart des grands offices publics » ⁴. Ces privatisations devraient favoriser plus de transparence dans les relations économiques à la fois intra et extra-muros.

En dépit de situations économiques similaires dans leurs grands traits mais différentes dans leur application et, pourrait on dire, dans leur vécu, les pays du Maghreb ont pour point commun à la fois la dépendance vis-à-vis du capital

1. Salah Mouhoubi, « La politique de coopération algéro-française, bilan et perspectives », Publisud-OPU, Paris, Alger, 1989, p. 98.

2. Voir notamment Abdelkader Sid Ahmed, « Economie de l'industrialisation à partir des ressources naturelles (IBR) », 2 volumes Publisud, 1989.

3. Le Maroc aurait reçu 6 milliards par an en sept ans de la part de la Banque Islamique de Développement (BID), « *Le Nouvel Observateur* », n° 1341, 19-24 juillet 1990 p. 10.

4. L'Etat du monde, *op cit.* p. 217.

étranger (notamment français) et surtout le poids de la dette extérieure (73 % du PIB pour la Tunisie en 1988, 94,9 % pour le Maroc, 36,2 % pour l'Algérie en 1987) ¹. Ce point, sans qu'il ait eu les mêmes proportions, est à rapprocher de la situation de l'Espagne de la transition, comme s'y rattache également le lien particulier avec la CEE.

En effet, comme l'Espagne des années 1976-1978, les pays du Maghreb ont un lien à la fois institutionnel et économique fort avec la CEE. Après l'échec du Comité permanent consultatif maghrébin (CPCM), l'Algérie, la Tunisie et le Maroc négocièrent séparément des accords d'association avec la communauté à partir de 1973 ². Ces accords furent signés avec les trois pays en 1976 et sont appliqués depuis le 10 novembre 1978. Ces accords, comme l'accord espagnol de 1970, octroient des facilités d'entrée aux produits industriels et agro-alimentaires, et en revanche tendent à limiter la pénétration des produits industriels qui pourraient concurrencer des industries naissantes. Ces clauses commerciales sont assorties d'aides économiques visant à favoriser le développement par le biais d'actions spécifiques. Ainsi l'Algérie a-t-elle conclu, en septembre 1989, quatre conventions de financement avec la CEE, portant sur l'agro-alimentaire, l'énergie et la formation des cadres ³. De son côté, le Maroc a signé des accords sur la pêche, le transit par l'Espagne des produits locaux et le maintien du niveau des courants d'échanges traditionnels ⁴. De fait, l'élargissement de la communauté à l'Espagne et au Portugal en 1986 a considérablement inquiété les pays maghrébins en raison du parallélisme de leurs agricultures respectives ⁵. Une réduction du volume des échanges avec la CEE aurait été catastrophique dans la mesure où les exportations maghrébines ne représentent déjà que 4 % des importations du Marché Commun. Mais pour chaque pays ce pourcentage en apparence dérisoire, conditionne de fait la survie de l'économie puisque la part de la CEE dans le commerce extérieur est respectivement pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie : 71 %, 61,3 % et 73,6 %. Par ailleurs la communauté est leur principal fournisseur à hauteur en moyenne de 60 %. On constatera donc que le lien avec la CEE est très présent et plus fort encore que celui de l'Espagne d'avant l'adhésion car il intégrait moins l'aide au développement.

1. Formulée en millions de dollars, la dette extérieure pour chaque pays est : Tunisie : 6 672 M\$, Algérie : 24 850 M\$ et Maroc : 19 923 M\$.

2. Paul Balta, « *Le grand Maghreb, des indépendances à l'an 2000* » La découverte, Paris 1990, p. 50.

3. Ibid, p. 258.

4. Nord-Sud Export, dossier Maroc, 16 octobre 1989 p. 4.

5. Voir Roberto Aliboni, « *Southern Europe and North/South relations in the mediterranean dimension* ». Communication présentée au colloque « Seguridad y cooperacion en el Mediterraneo occidental » organisé par le CIDOB, Barcelone, 21-22 septembre 1989.

Ainsi, au vu de ce bref panorama des économies maghrébines, il apparaît des traits génériques communs entre les pays du Maghreb et l'Espagne de la transition démocratique, à savoir, la nature des régimes, l'économie dirigée, la dépendance vis-à-vis de l'extérieur et la relation privilégiée avec la CEE. Peut-on alors considérer que le modèle de réindustrialisation accéléré engagé par les gouvernements qui relève expressément de conditions indispensables, et de ce qui tient aux particularismes nationaux.

III – Limites à l'adaptabilité du modèle

Une réindustrialisation réussie implique la libéralisation totale du système économique. Le modèle de « desarrollo economico nacional » a trouvé ses limites dans la fonction idéologique même de l'économie politique dans un système franquiste non seulement dirigiste mais « verrouilleur » par nature. A contrario, la politique des « trois R » fut une politique courageuse d'ouverture d'un milieu protégé et de la lucide acceptation des risques encourus (chômage). Or si les états du Maghreb se sont lancés, chacun à leur manière, dans un début de privatisation (août 1987, privatisation des secteurs non stratégiques en Tunisie ; 1988, restructuration des sociétés nationales en entreprises publiques économiques (EPE) en Algérie ; privatisation des offices publics en 1988 au Maroc), il ne s'agit là que d'indispensables mais timides réformes. Il reste à rentrer dans une logique vraiment libérale de l'économie. Celle-ci implique transparence, liberté des prix, des changes et libre circulation des investissements et de leurs revenus et enfin, liquidation de la bureaucratie et des blocages administratifs. Mais cela demande au système de s'interroger sur son propre fonctionnement : c'est une véritable gageure.

La pratique des transferts de technologie n'est pas une panacée en raison des impératifs socio-économiques qui conditionnent sa réussite. En effet, les études sur les transferts internationaux de technologie ont montré que le succès des transferts dépend de l'adéquation du niveau socio-économique du pays receveur ou de la firme, avec celui du pays ou de l'entreprise donneuse ¹. Autrement dit, le pays receveur doit être capable d'absorber la technologie acquise (souvent à grands frais), faute de quoi l'opération relève du « coup d'épée dans l'eau ». Or, il y a dans les niveaux de développement de la recherche et du développement (R+D) de l'Espagne de 1976 et des pays du Maghreb aujourd'hui des coïncidences intéressantes et, peut-être inquiétantes. En 1976, le rapport R+D sur le PNB était en Espagne de 0,4 % (0,5 % en 85). Les estimations du niveau de R+D des pays maghrébins à l'orée des années quatre-vingt est de 0,3 %. Or l'OCDE

1. Asim Erdilek, « *International technology transfert in the Middle East and North Africa* ». Management Decision, vol 22, iss. 2, 1984, pp. 45-49.

considère que le niveau minimum acceptable de R+D que doit consacrer un pays industrialisé est 1 %¹. Si l'on considère que l'Espagne n'a pas encore atteint ce seuil critique, on peut appréhender le chemin qui reste à parcourir au Maghreb². La capacité de remonter en puissance est fonction, on l'a dit, des possibilités de « digestion » de l'acquis par le pays. Ce problème se pose pour l'Espagne qui ne parvient qu'imparfaitement à tirer tout le bénéfice de la politique de transferts de technologie et de coopération systématique qu'elle a mise en place, en raison de la pénurie chronique (résurgence du franquisme) en chercheurs et techniciens de haut niveau. Ainsi en 1988, seulement 38,8 % des besoins en techniciens et chercheurs ont été remplis avec de plus un trou de 8 à 10 000 professeurs dans l'enseignement³. La situation est pire pour les pays maghrébins car le taux de jeunes en université entre 20 et 21 ans est de 6 % en Algérie, 9 % au Maroc et 6 % en Tunisie (29,6 % en Espagne), alors que les pourcentages d'analphabétisation sont respectivement de 58,47 % et 48 % (il était de 10 % environ dans les années soixante-dix en Espagne et est tombé à 5,6 % en 1988). C'est là qu'est peut-être la clé du devenir du Maghreb pour le prochain millénaire.

Le modèle espagnol avait, entre autres traits distinctifs, mis l'accent sur une politique de haute technologie « tirée » par la R+D militaire et une politique d'exportation de matériel de guerre susceptible de dynamiser la base industrielle de défense et, à travers celle-ci, du pays en son entier (effet de « spin off »). Cette option, certes discutable, pouvait se justifier à deux égards : d'une part la base industrielle de défense avait été renforcée sous le franquisme et maintenue sous la transition, d'autre part la période 70-80 a été « l'âge d'or » des exportations d'armement. L'équipement complet des armées des pays récemment décolonisés, les guerres du Moyen-Orient et l'enrichissement des pays du Golfe après les chocs pétroliers créèrent un « appel d'air » unique dans l'histoire économique contemporaine.

La « recette » de l'Espagne pour sortir du néant jusqu'au 11^e rang des exportateurs mondiaux face à une concurrence féroce, tient au fait qu'elle n'était à cette époque plus un pays sous-développé, ni un pays « High tech ». Elle sut alors mettre à profit cette position intermédiaire pour développer une gamme de produits moyennement sophistiqués qui correspondait parfaitement aux besoins des PVD et de ses propres forces armées⁴.

La politique espagnole correspondait à la théorie de l'import-substitution, en vogue dans certains pays d'Amérique Latine pendant l'entre-deux-guerres, qui

1. Daguzan, « *L'Espagne à la croisée des chemins* », *op. cit.* p. 122.

2. D'après l'étude Maghreb 2000, le seuil « fatidique » de 1 à 1,5 % de R+D sur le PNB pourrait être atteint passé le fin du siècle, mais il s'agit là d'une hypothèse très optimiste. Présentée par Alejandro Lorca Corrons, « *Dinamica economica en el Mediterraneo occidental : conflictos y cooperacion* » présenté au colloque, fondation Ortega y Gasset/IFRI, El paular, septembre 1988.

3. Daguzan, « *L'Espagne à la croisée des chemins* » *op. cit.* p. 163-164.

4. *Ibid.*, p. 110.

visait) favoriser l'industrialisation par la fabrication *in situ* de biens intermédiaires et de biens de consommation durables ¹. Sur cette théorie, les Espagnols superposèrent celles appliquées aux Etats-Unis et en France visant à utiliser les politiques de défense et spatiale pour faire faire des sauts qualitatifs à l'ensemble des secteurs technologiques stratégiques nationaux. Ces théories sont, l'une comme l'autre, largement contestées. Pour des raisons diverses, les années 70-80 furent pour les trois pays du Maghreb celles de l'explosion des dépenses militaires. La menace libyenne pour l'un, la guerre du Sahara occidental pour les deux autres ² et le fait que l'armée était le bras séculier du pouvoir en Algérie, ont entraîné une augmentation de plus de 200 % du pourcentage des dépenses militaires sur le PNB au Maroc, plus de 100 % en Tunisie. Seule l'Algérie qui disposait de revenus énergétiques à forte croissance pendant cette période vit ce rapport s'inverser mais cela tenait à la très forte augmentation de son PIB (4,9 milliards de dollars en 1970, 37 milliards en 1980). Mais l'indicateur le plus significatif reste celui des achats d'armement qui fait apparaître pour la même période un accroissement des achats d'armes de 350 % en Algérie, 300 % au Maroc et 100 % pour la Tunisie ³. Parallèlement à cet accroissement, un début de production nationale fut mis en place, principalement en Algérie et au Maroc. Malgré de sensibles réductions, la part de dépenses militaires et le poids des forces armées restent forts dans chacun des pays pour des raisons à la fois internes et externes. Le risque serait donc grand de voir ces états adopter la voie espagnole à un moment où la plupart des études montrent les effets négatifs des dépenses militaires sur le développement des PVD ⁴ (accroissement de la dette extérieure, inflation...) et à l'instant où les exemples allemands et japonais de promotion de la technologie civile battent en brèche les modèles basés sur l'effet d'entraînement du militaire. Or, ces théories sont encore défendues au Maghreb ; Salah Mouhoubi n'hésite pas à préconiser dans un ouvrage récent : « La troisième raison (pour une coopération militaire avec la France), permettra à l'Algérie de maîtriser la technologie militaire, par une politique de diversification de ses partenaires. Ce sera aussi un premier pas pour l'établissement d'une industrie nationale » ⁵. A l'heure actuelle, seule une politique

1. Voir J. Fontanel et J. Drumond Saraiva, « *Industrie d'armement et développement* », in « *Le désarmement pour le développement* », Fontanel et Guilhaudis éditeurs, Arès, Grenoble, 1986, pp. 117 à 137.

2. Les situations marocaines et algériennes étaient bien sûr différentes. Le Maroc étant directement impliqué par la guerre alors que l'Algérie n'intervenait que par RASD interposée, mais la charge financière était bien réelle.

3. Voir Kidron et Smith, « *Atlas du monde armé* » Calman Lévy, Paris, 1983, cadre 24 et les statistiques annuelles ACDA, Washington.

4. Voir « *Dépense militaires et développement économique* », J. Fontanel, in « *Le désarmement pour le développement* » *op cit.* p. 39.

5. « *La politique de coopération algéro-française* » *op cit.* p. 274.

de développement industriel et technologique civil est, en raison de la modification des flux mondiaux et de l'accélération des connaissances, susceptible de succès.

Le lien avec la CEE est sans doute la dernière analogie entre l'Espagne et les pays du Maghreb.

Mais la différence fondamentale, dirimante devrait-on dire, est que pour l'Espagne quels que soient les délais, l'intégration était l'ultime aboutissement d'un processus inéluctable une fois les conditions politiques et économiques remplies ; alors qu'il est exclu que les états maghrébins intégrant un jour la Communauté. C'est donc dans une autre dimension que, nonobstant l'étroitesse des liens qui unissent et unieront encore les deux groupes, le bloc du sud devra trouver sa réalisation.

Enfin, la plus grande leçon du processus de transition et de conversion économique de l'Espagne est que : *aucune expérience de modernisation économique ne peut réellement aboutir si elle ne s'accompagne pas de la modernisation et de la démocratisation du système politique* (les états du Golfe représentant l'exception à cette règle). Malgré tous ses atouts, le « desarrollo » de Lopez Rodo trouva ses limites dans le système politique dont il était issu. Ainsi, les politiques économiques des pays du Maghreb ne pourront espérer un véritable succès que si le début de libéralisation que l'on entrevoit est poursuivi par l'ouverture à la fois démocratique et libérale de leur système politique. Or, envisager une évolution de ce type au Maghreb aujourd'hui apparaît extrêmement illusoire. Si l'on assiste à une amélioration des processus d'expression démocratique en Tunisie et en Algérie, le risque est grand de déboucher sur une prise de pouvoir des mouvements islamistes qui renverraient les deux pays à d'autres formes autoritaires. Le cas de l'Algérie est le plus tragique. Le pays est désormais entre un FLN incapable d'assurer la modernisation politicoéconomique du pays, et un front islamique de salut (FIS) avec sa vision théocratique du pouvoir et son absence de pensée économique.

Le cas du Maroc est quelque peu différent. Un véritable effort d'ajustement a été effectué depuis cinq ans mais, là aussi, le système montre ses limites. L'absence de transparence, les freins bureaucratiques et les circuits traditionnels de courtage ne pourront être combattus sérieusement que si le pouvoir marocain franchit un seuil supplémentaire de modernisation. Tant pour l'Algérie que pour le Maroc, on ne pourra que souscrire aux conclusions des experts de Nord-Sud Export : « ... Les dirigeants marocains doivent désormais prendre conscience que, de par son essence même, un pays féodal ne peut pas décoller (...). La question est donc là : comment financer une nouvelle croissance sans modifier, au préalable et fondamentalement, le fonctionnement de l'économie algérienne ? Sur ce dernier point, seuls les actes compteront ; le Rubicon reste donc à franchir »¹.

1. Nord-Sud Export, Fiche Maroc et Algérie 1989 et 1990.

IV – Conclusion : l'UMA ou la mort ?

C'est un truisme de dire que la Maghreb est à un tournant de son histoire. Les futures échéances politiques décideront du passage des trois pays vers la nouvelle révolution industrielle du XXI^e siècle, ou bien les renverront aux « balcons de l'Histoire » pour paraphraser Raymond Aron. A cet égard, le modèle économique espagnol de la Transition, peut, avec certains aménagements, offrir un cadre de référence dans lequel il serait susceptible de puiser tout en respectant les particularismes nationaux ou régionaux.

Mias c'est sans doute dans l'Union du Maghreb arabe que les pays de la zone pourraient trouver le cadre d'un véritable développement ¹. D'une part, les échanges intermaghrébins ne représentent que 2 ou 3 % du commerce total de ces pays. D'autre part, face à une CEE inaccessible au plan institutionnel, l'UMA pourrait représenter le lien organique qui permettrait un dialogue plus équilibré que les relations bilatérales. De plus, l'ouverture aux deux autres pays périphériques est susceptible d'offrir un marché élargi qui permettrait de dégager un volume d'échanges réellement critique.

La réunion des 22 et 23 juillet 1990 à Alger aura permis de conclure cinq accords portant sur le lancement d'un futur marché agricole commun, le contrôle sanitaire, les investissements, la fiscalité, les transports terrestres des voyageurs et marchandises ; mais l'élément le plus important reste la mise en place d'une union douanière qui prendrait effet en 1995 ². Cependant, il faut bien avoir conscience que les déclarations d'intention même formelles ne suffisent pas. La réussite d'une telle entreprise, la construction communautaire l'a montrée, est une œuvre difficile et de longue haleine et elle n'a été possible qu'à travers de profonds renoncements et sacrifices de la part des états membres. Le cas espagnol a montré que, passée l'euphorie de ce retour au giron européen, le choc et les problèmes en retour n'étaient pas anodins ou passagers mais un droit d'entrée dur à acquitter.

Là encore, l'aventure espagnole est à méditer.

1. Voir texte intégral du Traité in Balta « *Le grand Maghreb* », *op cit.* annexe. Signé à Marrakech le 17 février 1989 entre la Tunisie, l'Algérie, le Maroc, la Mauritanie et la Lybie.

2. « *Le Monde* » du mercredi 25 juillet 1990, p. 3.

**QUELS DEVELOPPEMENTS INDUSTRIELS
EN MEDITERRANEE OCCIDENTALE ?**

Jacques DE BANDT
Directeur de recherche CNRS

I – A titre d'introduction

Nombreux sont ceux qui, se penchant sur l'Europe et son avenir, considère que celui-ci est relativement assuré. L'horizon s'est éclairci : la guerre froide est décidément derrière le dos, l'euro-pessimisme a été surmonté, les processus d'intégration s'accélèrent, la situation économique s'est améliorée et les perspectives paraissent décidément bien meilleures.

Pourtant, si l'on y regarde d'un peu plus près, cet avenir paraît loin d'être tracé ou déterminé. Les évolutions et transformations en cours peuvent fonder des scénarios extrêmement différents. Non seulement les inconnues sont-elles nombreuses et importantes, mais il est difficile d'appréhender les dynamiques en cours, comme il est difficile d'évaluer les éléments de convergence ou au contraire de divergence que comportent les évolutions en cours.

Considérons par exemple les processus d'intégration de l'Europe de l'Ouest. On pouvait estimer, il y a peu, que les forces centrifuges, au sein de l'Europe, l'emportaient assez systématiquement sur les forces centripètes, telles que les progrès dans le sens de l'intégration européenne paraissaient devoir être limités. Si la crise avait d'une certaine manière tendance à rendre les pays solidaires, elle incitait aussi les pays au « chacun pour soi ». On imaginait cependant une force susceptible d'agir dans le sens de l'intégration : il s'agissait des exigences de la défense commune de l'Europe. L'argument de la défense s'est évanoui. Et l'accélération de l'intégration politique semble aujourd'hui davantage liée aux craintes qu'inspire la réunification de l'Allemagne. Mais de toute manière, ce processus d'intégration politique est encore bien indéterminé et semé de bien des embûches.

Ceci ne constitue que l'un des exemples possibles montrant à quel point l'avenir de l'Europe est ouvert.

Lorsque l'on s'interroge sur cet avenir et que l'on essaie de faire un peu de prospective¹, on arrive rapidement à la conclusion que parmi les facteurs et phénomènes décisifs pour l'avenir de l'Europe, figurent les relations au sein du bassin Méditerranéen, en particulier dans sa partie occidentale. A maints égards, la probabilité est élevée que ces régions deviennent des lieux de tension maximale, en raison d'écartes insupportables entre les niveaux d'emploi et de revenus des deux côtés de la Méditerranée, c'est-à-dire dans des régions aussi proches les unes des autres.

Il est sans doute difficile d'imaginer évolutions plus contrastées, sur le double plan de la démographie et de l'économie. Le contraste est en effet saisissant entre d'une part, au Sud de la Méditerranée, la forte croissance démographique, accom-

1. Cf. J. De Bandt, L'Europe de l'Ouest en transition, grand programme I, Réflexions sur les problèmes mondiaux et études prospectives, études et documents, Unesco, octobre 1989.

pagnée d'une croissance économique très modérée, handicapée par de nombreuses contraintes, et d'autre part, au nord de la Méditerranée, des croissances démographiques faibles, voire négatives dans certains pays européens, et des niveaux de prospérité inégaux et des rythmes de croissance économique tout à fait satisfaisants. Si les écarts de niveaux de vie (des PNB par habitant) sont déjà considérables (de 1 à 10 entre le Maroc et l'Espagne, de 1 à 5 entre l'Algérie et la France, de 1 à 9 entre la Tunisie et l'Italie), ces évolutions ne font que creuser les écarts.

Ces écarts devraient en effet continuer à augmenter, du fait des niveaux actuels de la fécondité et de la natalité dans les pays au sud de la Méditerranée et du fait de l'incidence mécanique des écarts absolus de revenus¹.

Et aux écarts de revenus devraient s'ajouter des écarts importants en matières d'emplois, pour les mêmes raisons, à la fois démographiques et économiques : au sous-emploi caractérisé des régions au sud de la Méditerranée s'opposent des degrés sans doute non négligeables de sur-emploi dans les régions situées au nord de la Méditerranée. Tandis que croîtront les incitations à l'exode des cerveaux, les pressions à la recherche d'emplois et de revenus deviendront de plus en plus aiguës, dans les pays du Sud. Dans le même temps, si le vieillissement des structures d'âge, dans les pays du Nord, conduira sans doute à des pénuries de travailleurs, ces mêmes structures d'âge risquent de réduire assez sensiblement les capacités d'accueil et d'absorption de travailleurs étrangers.

Au-delà de certains seuils, ces écarts tendront à devenir absolument intolérables. On peut sans doute, sans grand risque d'erreur, prévoir qu'ils ne seront pas tolérés. En d'autres termes, telle que les choses évoluent, elles débouchent sur des risques majeurs de conflits et on peut assez facilement imaginer divers types de solutions violentes.

Peut-on entrevoir d'autres évolutions qui atténueraient ce type de tensions ou d'autres solutions ? Peut-on en particulier jouer, à la hausse ou à la baisse selon les cas, sur les rythmes ou l'ampleur des évolutions contrastées dont il est question ci-dessus ? Sans doute est-il indispensable de réduire les taux d'accroissement démographique, dans les pays au sud de la Méditerranée, puisque ces rythmes ne sont manifestement pas supportables. Mais ce genre de question relève évidemment des échelles de valeur et choix de société de ces pays et, à supposer – ce qui est peu probable – qu'ils décident tous maintenant des politiques vigoureuses de restrictions des naissances, les résultats en termes de réduction des rythmes d'accroissement des populations ne se feraient de toute manière sentir qu'à relativement long terme. Le relèvement des rythmes d'accroissement démographique, dans les

1. Lorsque les écarts de revenus sont de 1 à 5 (resp. de 1 à 10), si la croissance des revenus dans les pays à revenus élevés croissent de 3 % par an, il faudrait qu'ils croissent de 15 % (resp. de 30 %) dans les pays à faibles revenus pour que les écarts absolus de revenus n'augmentent plus.

pays du Nord de la Méditerranée, n'est pas vraiment à l'ordre du jour, étant entendu que les marges de manœuvre en la matière sont sans doute limitées et que là aussi les effets ne se feraient sentir qu'à terme. En ce qui concerne les croissances économiques, s'il n'est évidemment pas question de réduire la croissance dans le Nord (on cherche au contraire à la stabiliser à des niveaux plus élevés, pour enrayer le chômage), la question principale est, on s'en doute, celle du relèvement des rythmes de croissance économique dans les pays du Sud.

II – Les développements intervenus

L'intention n'est pas ici de faire un exposé tant soit peu détaillé des développements économiques et en particulier industriels intervenus dans les pays au sud de la Méditerranée (dans sa partie occidentale). On se contente de présenter un certain nombre de données significatives.

En 1987, d'après les Tables Mondiales (de la Banque Mondiale), le PNB par habitant était respectivement de 610 US\$ (1988 : 830 US\$) au Maroc, de 1 180 US\$ (1988 : 1 230 US\$) en Tunisie et de 2 680 US\$ (1988 : 2 360 US\$) en Algérie, soit pratiquement des rapports de 1 à 2 entre le Maroc et la Tunisie et de 1 à 2 entre la Tunisie et l'Algérie, ou de 1 à 4 entre le Maroc et l'Algérie, l'écart s'étant toutefois réduit en 1988, même si les statistiques et surtout les fluctuations d'une année à l'autre paraissent sujettes à caution¹. Les écarts sont évidemment substantiels, liés, en partie tout au moins, aux rentes pétrolières². Le PNB par habitant en Libye était, toujours en 1987, évalué à 5 460 US\$ (1988 : 5 420 US\$).

Les taux de croissance des PNB par tête ont été, sur la période 1965-1988, respectivement de 2,3 % par an (Maroc), de 3,4 % (Tunisie) et de 2,7 % (Algérie), les taux se relevant en fin de période au Maroc, mais s'abaissant dans les deux autres pays.

Compte tenu des différences de taille, les PIB (en millions de US\$) étaient, respectivement de 16 750 (1987) / 21 990 (1988) mio US\$ (Maroc), de 8 450 (1987) / 8 750 (1988) mio US\$ (Tunisie) et de 64 600 (1987) / 51 900 (1988) mio US\$ (Algérie) ; en d'autres termes, l'Algérie pèse à elle seule plus de 2,5 fois (en 1987) les deux autres pays réunis, mais ce poids relatif a beaucoup diminué en 1988 (1,7 fois les deux autres pays réunis).

1. Par exemple, le fait qu'au Maroc le PNB/habitant soit passé de 610 à 830 US\$, de 1987 à 1988, paraît, malgré les fluctuations des changes, assez invraisemblable.

2. Par comparaison, les PNB par habitant étaient de 6 010 (1988 : 7 740 US\$ en Espagne, de 10 350 (1988 : 13 330) US\$ en Italie et de 12 790 (1988 : 16 090) US\$ en France.

Concernant la structure de la production, ces pays ont connu des transformations importantes, du fait de la montée du pétrole, de l'industrialisation, mais aussi du développement du tertiaire.

La part de l'agriculture à partout diminué (de 1965 à 1988, respectivement de 15 à 13 % en Algérie, de 23 à 17 % au Maroc et de 22 à 14 % en Tunisie), mais n'en représentent pas moins près de 1/7 du PIB. La part de l'industrie (y compris les industries extractives) a bien entendu augmenté (de 1965 à 1988, respectivement de 34 à 43 % en Algérie, de 28 à 34 % au Maroc et de 24 à 32 % en Tunisie).

Plus significative, du point de vue de développement, la part de l'industrie manufacturière est passée, de 1965 à 1988, respectivement de 16 à 18 % au Maroc, de 9 à 16 % en Tunisie et de 11 à 12 % en Algérie. Cela signifie que, sauf au Maroc où les pourcentages sont pratiquement égaux, l'industrie manufacturière n'atteint pas le niveau de l'agriculture, en termes de contribution au PIB. L'image en termes de taux de croissance est nettement plus différenciée. De 1965 à 1980 d'une part et de 1980 à 1988 d'autre part, les taux de croissance de l'industrie manufacturière ont été respectivement de 5,9 et 4,2 au Maroc, de 9,9 et 6,0 en Tunisie, et de 9,5 et 6,1 en Algérie, taux qui représentent des performances appréciables. Mais la période plus récente a connu une baisse de régime ou de performance importante.

Toujours concernant la structure, cette fois de l'industrie, il faut souligner l'importance des industries agricoles et alimentaires et des industries textiles et de l'habillement : celles-ci représentaient 42 % de la valeur ajoutée manufacturière dans le cas du Maroc (1986), 39 % dans le cas de la Tunisie (1987) et 37 % dans le cas de l'Algérie (1987). Par différence, la part des industries de fabrication de machines et de matériel de transport ne représentaient que 10 % dans le cas du Maroc (1986), 4 % dans le cas de la Tunisie (1987) et 13 % dans le cas de l'Algérie (1987).

Enfin, la part des services (il s'agit du tertiaire marchand et non-marchand), partout très importante (mais du même ordre de grandeurs que dans les pays ayant des revenus par habitant similaires) – puisque proche de 50 % – a, toujours sur la période 1965-1988, été stable (au Maroc et en Tunisie) ou décroissante (en Algérie).

Le phénomène unique reflétant le mieux la décélération de la croissance dans les années 1980 est la décroissance des rythmes de l'investissement intérieur brut : les taux annuels moyens de croissance sont passés de la première période allant de 1965 à 1980 à la période récente allant de 1980 à 1988, respectivement de 15,9 à - 0,8 en Algérie, de 4,6 à - 6,1 en Tunisie et de 11,4 à 3,7 au Maroc, seul des trois pays où il n'y a pas eu décroissance absolue de l'investissement.

Il faut également souligner le poids considérable, dans ces pays, des dépenses de l'administration centrale. Ce poids (en % du PNB), de l'ordre de 29,2 % au Maroc et 37,1 % en Tunisie, en 1988, et sans doute bien davantage en Algérie, est toujours sensiblement supérieur à ce qu'il est dans les pays appartenant aux classes de revenus équivalentes.

Du point de vue des relations internationales, les quelques faits suivants doivent être signalés :

- balance commerciale : si, en 1988, les exportations et importations s'équilibrent en Algérie, les importations sont supérieures aux exportations de marchandises au Maroc (4,8 contre 3,6 Mrds US\$) et en Tunisie (3,7 contre 2,4 Mrds US\$) ;

- les dépendances sont fortes : en matière alimentaires (18 % des importations de marchandises en Tunisie, et 30 % en Algérie, en 1988) ; en matière de biens d'équipement (en % des importations, respectivement 24 % au Maroc, 22 % en Tunisie et 27 % en Algérie) ;

- la part des produits primaires dans les exportations : 50 % au Maroc, 36 % en Tunisie et 97 % en Algérie ;

- les variations des termes d'échange : sur la base 1980 = 100, les termes d'échange ont, en 1988, légèrement augmenté au Maroc à 103, mais fortement décliné en Tunisie, à 77, et surtout en Algérie, à 41 ;

- service total de la dette à long terme : en % du PNB, le service de la dette se situe, en 1988, à 9,2 % au Maroc, à 19,7 % en Tunisie et 4,0 % en Algérie ; mais en % des exportations de biens et services, il se situe à 25,1 % au Maroc, à 25,5 % en Tunisie et à 77,0 % en Algérie.

III – Des pays « intermédiaires » : les dynamiques de développement sont-elles (en partie) enrayées ?

Les trois pays du Maghreb – dont on a vu ci-dessus les disparités de revenus (plus sans doute que des disparités de développement, dans la mesure où les niveaux plus élevés de l'Algérie et aussi, bien qu'à un degré nettement moindre, de la Tunisie, résultent aussi d'éléments de rentes) – sont, dans la terminologie de la Banque Mondiale des pays dits « intermédiaires » (même si le Maroc ne se situe que tout à fait à la limite inférieure de cette catégorie, voire en-dessous, à la suite de la dernière dévaluation).

Ils font partie de ce groupe, important, de pays auxquels, avec l'extension ou la généralisation de la crise, les années 1980 auront fait perdre une partie des avancées réalisées antérieurement (dans les années 1960 et 1970). Les contraintes sont partout un peu les mêmes. L'industrialisation tardive de ces pays les a conduit, presque forcément, à s'engager dans de nombreuses activités – produits, procédés – qui du fait de leur maturité, pouvaient être plus ou moins facilement diffusés ou transférés, mais qui de ce fait également atteignaient des limites évidentes en termes de potentialités ultérieures et de rentabilité et devaient rapidement révéler leurs obsolescence par rapport aux exigences des marchés internationaux. Et relativement rares ont été les cas dans lesquels furent développés – pour des raisons de délais, d'organisation, de solutions de facilité – les apprentissages nécessaires pour atteindre des niveaux de compétitivité tant soit

peu suffisants. Dans le même temps, ces diffusions et transferts d'activités et de technologies ont conduit ces pays à développer des niveaux d'endettement extérieur, qui, pour être différents d'un pays à l'autre, sont partout extrêmement importants (on l'a vu, si l'endettement de l'Algérie peut paraître relativement faible par rapport au PNB, la charge de l'endettement est considérable par rapport aux flux des exportations de biens et services).

Parallèlement, ces pays se sont laissés aller à des « facilités », conduisant à accroître leurs dépendances, que ce soit, à titre principal, en matières de transferts de technologies et d'achats de biens d'équipement et services d'ingénierie, au détriment de tentatives plus systématiques de développement de capacités propres, par l'organisation de processus d'apprentissage adéquats et suffisants, ou que ce soit (surtout dans le cas de l'Algérie) en matières alimentaires.

La particularité de ces pays « intermédiaires » est d'avoir réussi à enclencher des dynamiques de développement, en particulier dans le domaine industriel (industrie manufacturière). Si les performances réalisées ont été le plus souvent localisées, et si les efforts et ressources engagées ont souvent été considérables et sans doute disproportionnés (en particulier en Algérie), les performances globales, en termes de croissance de la valeur ajoutée manufacturière, ont été, on l'a vu, très significatives.

Mais ces dynamiques se heurtent, dans les années 1980, à bien des obstacles, et l'épreuve de vérité que constitue la « révélation » des niveaux réels de (non-) compétitivité est à bien des égards redoutable. Il en est ainsi pour bien des raisons, externes et internes, tenant d'une part à la crise du système technique et industriel dans les pays développés qui modifie, sinon rapidement, du moins en profondeur les modes de production, d'organisation et de financement dominants, d'autre part aux faibles densité et taux d'intégration des systèmes industriels dans ces pays, c'est-à-dire à la faiblesse de la base industrielle existante, enfin et surtout à l'insuffisance des processus d'apprentissage antérieurs et des capacités technologiques et industrielles autonomes. Là-dessus, les programmes d'ajustement structurel (Maroc, Tunisie) ou les réformes structurelles (Algérie) accroissent de plusieurs degrés les besoins d'ajustement de ces pays, alors que les capacités d'ajustement paraissent déjà, sinon totalement insuffisantes, du moins bien limitées.

Tout ceci risque de conduire à un reclassement vers le bas au sein de la division internationale du travail : si les dynamiques sont enrayerées, quelle autre issue peut-on imaginer que de jouer par la concurrence par les salaires et les prix dans des productions traditionnelles à intensité de travail (peu qualifié) encore élevée, mais dont les termes d'échange, tendent à se dégrader, pour des raisons tenant à l'offre comme à la demande ?

L'analyse suggère donc que, dans les années 1980, les processus et dynamiques de développement, parce qu'insuffisamment organisés et consolidés, se sont en partie enrayerés.

Seul, parmi les trois pays, le Maroc semble aujourd'hui disposer de capacités d'adaptation suffisantes pour, au moins dans certains domaines, construire et

déployer, sur les bases acquises, des dynamiques réelles de développement. Il serait intéressant d'examiner dans quelle mesure il en est bien ainsi, et pour quel ensemble de raisons.

IV – Les défis

Quels sont les défis posés à ces pays et, par voie de conséquence, aux pays européens. A supposer que ces pays décident effectivement de relever ces défis, il s'agit en effet d'examiner les possibilités et modalités de coopération entre les pays situés de part et d'autre de la Méditerranée (dans sa partie occidentale).

Ces défis, complémentaires, concernent évidemment – indépendamment du remboursement des dettes – l'emploi, les revenus, la satisfaction des besoins essentiels de la population... c'est-à-dire le développement. Mais tout cela dans un contexte profondément modifié, qui, tant sur le plan interne – du fait des processus de paupérisation et des phénomènes socio-politiques qui y sont plus ou moins directement liés – que sur le plan externe – du fait de la mondialisation des systèmes économiques et, pour les pays « intermédiaires », des difficultés d'insertion dans l'économie mondiale, au sein de laquelle les règles du jeu se modifient et qui tend à marginaliser les pays qui ne possèdent pas des capacités d'ajustement et de concurrence autonomes.

Les défis et les contraintes sont considérables :

- il faut enrayer les processus de paupérisation en cours et arriver à relancer la croissance bien au-delà de la croissance démographique ;
- il faut arriver à créer des emplois : le volume des emplois à créer doit être d'un tout autre ordre de grandeur que les créations actuelles ;
- il faut arriver à satisfaire les besoins de base des populations (en matières d'alimentation, d'eau, de logement...) ;
- il faut arriver à réduire la dépendance à l'exportation à l'égard des produits primaires ;
- il faut arriver à développer des capacités de production compétitives, par référence aux marchés internationaux, afin de pouvoir, indépendamment des rentes (d'ailleurs en voie d'extinction), payer par l'exportation les importations indispensables ;
- il faut arriver à dégager des surplus de productivité et à enclencher de véritables processus d'accumulation ;
- il faut rembourser des dettes importantes ;
- il faut arriver à réduire les dépendances extérieures.

De ce point de vue, la question est évidemment de savoir par quels types de cheminements ces pays peuvent développer leurs ressources et capacités, de manière à pouvoir être performants (productifs et compétitifs) et assurer les

offres et revenus nécessaires. A tous égards, les besoins paraissent énormes, et rapidement croissants, alors qu'en face les ressources et capacités, et plus encore les dynamiques de développement des ressources paraissent bien limitées.

V – Quels scénarios ?

Que peut-on envisager, compte tenu de ces diverses données du problème . Quels scénarios peut-on imaginer ?

Un premier scénario, déjà suggéré plus haut, est celui dans lequel les pas, faute de disposer des ressources et capacités suffisantes et pour des raisons tenant aux conditions d'insertion dans l'économie internationale et/ou à l'absence de volonté suffisante d'organiser les processus de développement autonome qui sont nécessaires, se contentent de gérer leurs relations extérieures – et de payer leurs dettes et importations inéliminables – dans des conditions de termes d'échange très et de plus en plus défavorables, parce que ne pouvant jouer que sur des niveaux de salaires dévalués.

Ce scénario « repoussoir » n'est évidemment pas un scénario de développement.

Il faut cependant être conscient du fait que toute approche du problème consistant uniquement à libéraliser ces économies aux importations et donc aux concurrences internationales risque fort, à défaut des capacités d'adaptation nécessaires à titre instantané, de ne faire qu'organiser un scénario de ce type.

Le scénario alternatif ne peut être que celui dans lequel ces pays se définissent des stratégies de développement extrêmement volontaristes et mobilisent à cet effet toutes leurs capacités et ressources. Si la chose est évidemment nécessaire, il ne suffira certainement pas – contrairement à ce que la mode (le « mythe » du marché) veut que l'on pense et dise en maints endroits – que joue le marché et que se déploient les actions plus nombreuses des entreprises, plus libres de leurs initiatives et de leurs mouvements. Il y faut aussi de fortes volontés et actions collectives. La difficulté en la matière comme dans nombre de pays, c'est qu'il faut arriver à combiner beaucoup plus de libertés d'action et de dynamismes de la part des entreprises et simultanément des mobilisations plus systématiques et beaucoup plus de solidarités, coopérations et cohérences. Ce type de combinaison – il s'agit d'une alchimie délicate, dont on connaît mal la formule – est possible mais n'est sans doute possible que dans le cadre d'objectifs stratégiques forts et de la mobilisation intense de la collectivité, c'est-à-dire de toutes les forces socio-politiques.

Même dans cette perspective, on est en droit de penser que les ressources, capacités et volontés ne feront pas l'affaire, c'est-à-dire seront insuffisantes pour arriver à relever tous les défis qui se posent à ces pays. Ce qui signifie, par différence, que des apports extérieurs importants seront de toute manière nécessaires.

Il peut évidemment paraître paradoxal – et la chose sera certainement ressentie ainsi – de dire à la fois que ces pays devraient pouvoir réduire leurs dettes et réduire leurs dépendances, et dans le même temps affirmer la nécessité, pour ces pays, de faire appel à des ressources extérieures.

En fait, cependant, on le sait bien, tout dépend des conditions d'assimilation dans lesquelles se font ces apports extérieurs. Comme tel, aucun apport extérieur – de connaissances technologiques ou de savoir-faire, de ressources financières, de qualification, de services... – ne suffit à enclencher une dynamique productive ; il peut au contraire, s'il est solution de facilité, empêcher cette dynamique ou l'exclure. Par contre, dans le cadre d'une dynamique qui s'organise, les apports extérieurs peuvent non seulement être inutiles, mais s'avérer indispensables.

On peut envisager d'accroître les recours à des ressources extérieures, voire accroître les dépendances et l'endettement – ce qui, d'une certaine manière, est la voie normale du développement – mais à condition par là d'alimenter les processus d'apprentissages et les dynamiques susceptibles d'engendrer les capacités de production et de revenus qui permettront de développer des capacités de remboursement équivalentes.

Est-il nécessaire d'insister sur le fait que, pour des raisons de proximité – proximité géographique, historique, culturelle, économique... – et pour les raisons évidentes d'interdépendance et de solidarité qui en résulte, ainsi que pour les raisons tenant à la nécessité et l'obligation commune de réduire et gérer les tensions prévisibles dans le bassin Méditerranéen, ces apports doivent venir des pays du Nord de la Méditerranée ? On imagine assez facilement les séries de conditions qui doivent être remplies – sur le plan interne (dans les pays au Sud de la Méditerranée) pour que ces apprentissages et dynamiques nécessaires puissent se réaliser. Mais ce n'est pas directement l'objet de ce papier.

Il faut par contre s'appesantir sur les conditions externes de coopération – en l'occurrence avec les pays du Nord de la Méditerranée – qui doivent permettre aux apports extérieurs de s'insérer dans les dynamiques locales. Pour jouer leur rôle, indispensable, ces coopérations extérieures doivent s'inscrire, dans des perspectives à suffisamment long terme, dans le cadre de programmes et processus spécifiques de création et de développement des ressources et capacités – humaines, socio-organisationnelles, technologiques, financières... – nécessaires.

Le danger ici serait de se contenter de reproduire les schémas de relations qui ont prévalu dans le passé, faits de flux divers de produits et de ressources. Ce type de relations est en effet trop asymétrique, pour permettre l'épanouissement des dynamiques de développement dans des pays dont les degrés de dépendance sont aussi élevés.

On ne peut non plus se référer à des plans de type plan Marshall, dans lesquels on est forcé de supposer que l'essentiel des ressources et des capacités requises, et par conséquent des élasticités de l'offre, sont présentes, pour pouvoir susciter, par des injections de ressources, les productions, emplois et revenus nécessaires.

C'est de schémas de coopération, c'est-à-dire de développement en commun de dynamiques productives dont il doit s'agir. Mais, dans ce cas, il faut s'arrêter aux conditions et modalités de telles coopérations.

Il est sans doute opportun de reprendre à ce sujet toutes les réflexions qui avaient été menées sur le « co-développement ». Si ces schémas n'ont pas jusqu'ici débouché sur des réalisations concrètes – les nécessités n'étaient pas assez fortes ou pas ressenties comme telles – les enjeux n'obligent-ils pas, dans le cas présent, à avoir l'imagination de tels schémas et de les rendre opérationnels ?

**RECHERCHE SCIENTIFIQUE AU MAGHREB
PERSPECTIVES DE COOPERATION MEDITERANEENNE**

R. OUAHES

Il est très instructif d'étudier le développement scientifique des pays du Maghreb au cours des dernières décennies et ses interactions avec les institutions de recherche occidentales et plus particulièrement françaises.

Aux lendemains des indépendances, les pays du Maghreb ont mis l'accent sur la formation en général et la formation supérieure en particulier avec, corrélativement, le développement de la recherche universitaire. A titre d'exemple, le nombre d'universités est passé de 1 à 6 en Algérie en moins de 20 ans. La même croissance est observée au Maroc ¹. Le nombre d'établissements d'enseignement supérieur a littéralement explosé passant de quelques unités à des centaines.

Du fait des multiples rapports liés à la colonisation et des coopérations post-indépendances, des relations étroites entre les systèmes d'enseignement supérieur ont continué de subsister et se sont traduites dans les domaines des programmes, des cursus, et, évidemment, de la formation des chercheurs.

On pourrait penser, *a priori*, que des convergences existent dans les politiques scientifiques des Etats des deux rives de la Méditerranée. On verra qu'il n'en est rien, du fait précisément du rôle dévolu à l'université maghrébine naissante et qu'il en résulte comme un échange inégal de la science préjudiciable, à terme, à un développement harmonieux de l'espace méditerranéen.

La conception et la formulation d'une politique scientifique sont des approches relativement récentes d'un développement où les activités de science et technologie jouent un rôle primordial ². Bien souvent, dans le passé, les interventions multifformes de la science et de la technologie sont implicites dans la révolution industrielle qui a bouleversé le monde. Mais grâce à un travail approfondi mené par l'UNESCO, entre autres, on a pu progressivement cerner ce qu'on appelle maintenant les activités de recherche-développement (en abrégé R & D). On quantifie l'effort de recherche par une panoplie d'indicateurs dont le plus significatif est le pourcentage du PNB consacré aux activités de R & D.

A l'instigation des planificateurs, et sous l'impulsion des organisations internationales, un accent particulier a été accompli en vue de recenser l'effort national de recherche – développement. Mais les résultats ont été souvent décevants ³. Les pourcentages du PNB consacrés à la R & D restent ridiculement petits, comparés à ceux des pays développés. La situation ne s'améliore pas malgré les constats répétés de ce déséquilibre. Si l'on considère d'autres indicateurs qui mesurent l'intérêt accordé à la création d'infrastructures (nombre de centres de recherche par million d'habitants, nombre de bibliothèques et musées par million d'habitants), on note un décalage important entre le premier (recherche scientifique propre-

1. Yousef M. Hussein Perspectives Study on Science and Technology in the Arab States up to the Year 2000, UNESCO, 1986.

2. UNESCO, Le développement par la science, 1969.

3. Politiques scientifiques et technologies nationales dans les Etats arabes, UNESCO, 1976.

ment dite) et le second (documentation et vulgarisation scientifiques) pour lequel le retard est patent¹. Le décalage est encore plus marqué lorsqu'on envisage le nombre de sociétés savantes par million d'habitants, indicateur de l'environnement social de la science, rarement utilisé mais combien significatif.

Le développement des centres et laboratoires de recherche a eu lieu pendant les décades 60 & 70, essentiellement, période de relative croissance générée par une meilleure rémunération des matières premières (phosphates, hydrocarbures en Algérie, Tunisie, Lybie). Très souvent ces créations sont liées aux universités pour lesquelles elles deviennent des institutions de formation de chercheurs. Effectivement les nombres de chercheurs qui étaient négligeables aux lendemains des indépendances, sont devenus relativement élevés dans les années quatre-vingt. Une condition du développement scientifique se trouve ainsi réalisée. Mais cette condition, nécessaire, n'est pas suffisante.

Nous n'allons pas passer en revue, ici, toutes les contraintes rencontrées par les pays du Tiers-Monde (dont font partie les pays maghrébins) dans les tentatives d'application de la science et la technologie à leur développement. Elles ont fait l'objet de nombreuses conférences d'organisations internationales, régionales, sous-régionale, d'ONG, de sociétés savantes, etc. Néanmoins, on peut noter une constante dans les recommandations issues de ces rencontres : celui d'un financement autrement plus conséquent de la R & D dans les pays de développement.

Nous allons essayer de mettre en exergue les contraintes dont la prise en charges est susceptible de servir l'objectif recherche aujourd'hui, celui de la coopération méditerranéenne.

Raisonnons d'abord sur la recherche universitaire. L'université, par essence même, doit avoir une importante activité de production scientifique. Chaque thèse innove, même si l'apport original n'est pas accessible au commun des mortels. Les sujets de recherche, souvent liés à l'enseignement, visent la recherche de nouvelles connaissances fondamentales. Initiée dans un vase clos, sans concertations avec les opérateurs économiques, une bonne partie des recherches universitaires ne répond pas aux objectifs de développement économique prévus par la planification.

Cette situation s'explique : une jeune université a besoin de fortifier ses assises en sciences fondamentales avant de se consacrer aux sciences appliquées. Cela, d'autant plus que les universités maghrébines ploient sous le poids d'effectifs en étudiants, en liaison avec la généralisation de l'éducation et sa plus grande démocratisation. La formation des chercheurs devient corrélativement une contrainte sévère. Il s'agit là, d'ailleurs, d'un secteur où la coopération internationale et régionale s'impose d'elle-même.

La recherche industrielle – hors université –, elle, est pratiquement inexistante. En effet, du fait que les opérations de développement sont essentiellement basées

1. R. Ouahès, « *La science et la technologie dans les Etats arabes à l'horizon 2000* », UNESCO, 1988.

sur le transfert de technologie depuis les pays développés, les innovations proviennent des maisons mères et n'ont pas d'impact sur la R & D locale. Par contre les activités de services scientifiques et techniques (normalisation, propriété industrielle, analyses, documentation...) se sont généralement développés pour répondre à la demande induite par les acquisitions de techniques.

De fait, l'université et le secteur industriel – au sens large – sont amenés, par la force de choses – à s'ignorer réciproquement, situation lourde de conséquences. En effet, elle conduit à un dialogue de sourds entre les décideurs gouvernementaux, d'une part, et les chercheurs universitaires, d'autre part. Les premiers font grief aux seconds de ne pas contribuer au développement économique par leurs recherches. Les chercheurs, quant à eux, considèrent que l'université, par la banalisation de son statut, la limitation de ses moyens, la bureaucratisation de ses structures, ne peut se situer qu'en marge du développement national.

On a pourtant consacré des efforts pour remédier à cette situation, en particulier par la création d'organismes chargés d'impulser la recherche et de l'orienter vers des objectifs de développement économique. Dès 1960, la Tunisie a créé un conseil pour la recherche scientifique ; en 1970, l'Algérie confiait explicitement la recherche au ministère chargé de l'enseignement supérieur ; le Maroc, lui, crée, en 1976, un centre national pour la planification et la coordination de la recherche scientifique¹.

Deux conférences régionales (CASTARAB et CASTAFRICA) organisées à deux reprises par l'UNESCO, au niveau des pays arabes et au niveau des pays africains, ont mis à nu la faiblesse des systèmes nationaux de recherche – développement, l'inexistence de plan explicite qui mesure l'effort national de recherche, les défauts du transfert horizontal de technologie, les problèmes traditionnels de financement et de personnel technique, l'isolement continu des universités, des lacunes qui perdurent en l'absence de changements radicaux maintes fois recommandés, mais, en pratique, impossibles à mettre en œuvre.

En réalité, le problème de fond réside dans le fait qu'on n'a pas réussi à faire du chercheur un vecteur du transfert de technologie. Une des raisons à cela, est, sans doute, la jeunesse des institutions de recherche et le manque d'expérience. Mais la raison majeure réside dans la facilité impliquée par les importations « clé en mains » ou encore « produit en mains », opérations qui ignorent complètement la recherche scientifique locale. Pire, elles la pénalisent puisque tout se passe comme si le receveur de technologie, dans ce type de transfert horizontal, subventionnait la recherche scientifique et technique du pays fournisseur. A cela s'ajoutent les pratiques commerciales restrictives, en particulier sur le savoir-faire, qui constituent autant d'obstacles pour une implication effective du système

1. A.-M. Badran, *Orientation of Education and Training Policies Towards Science and Technology Self-Reliance*. Conference on Science & Technology Policy for Self-Reliance, in the Muslim World, Islamabad, 1988.

national de recherche scientifique et technique dans les opérations de développement.

Les années quatre-vingt ont vu la chute des revenus des exportations. En période de crise, on sacrifie le long terme : c'est le cas de la recherche universitaire. Paradoxalement, c'est au moment où l'on dispose de chercheurs confirmés et de laboratoires fonctionnels que se raréfient les moyens. Il y a là un risque réel de marasme aux conséquences dramatiques sur le niveau de l'université.

A titre d'exemple édifiant, on peut citer la tendance de plus en plus marquée à envoyer les meilleurs jeunes chercheurs se former dans les pays pourvoyeurs de bourses (pays occidentaux essentiellement). En se généralisant, ces envois constituent un pis-aller pour au moins deux raisons. Soit le chercheur subit le « brain drain », souvent convaincu que le retour au pays signifie la stagnation des recherches. Et, malheureusement, rien n'est prévu pour empêcher une telle éventualité. Le phénomène d'exode des cerveaux et ses implications sont trop connues pour qu'on s'y attarde ici. Soit le chercheur réintègre son pays d'accueil, lesquels sont, en général, éloignés de ceux de son propre pays, il aura tendance à continuer dans la même voie, désireux en toute bonne foi de servir la science. L'isolement de l'université permet toutes les initiatives. Le chercheur ne mesure pas toujours qu'il n'était, lors de sa formation à l'étranger, qu'un élément d'un puzzle élaboré par un des instruments de la politique scientifique et technique du pays d'accueil.

On peut voir, d'après les statistiques de l'UNESCO¹, que le Maghreb se situe en tête des pays qui envoient leurs étudiants en formation à l'étranger. Les jeunes chercheurs maghrébins sont, généralement, très appréciés par les laboratoires des pays développés qui les accueillent. En particulier, de nombreux chercheurs maghrébins exercent en France.

Un autre phénomène qui prend de l'ampleur : celui des stages de recherche. Des chercheurs exerçant dans les universités du Maghreb effectuent régulièrement des séjours de moyenne durée dans les universités françaises, dans le cadre d'accords entre les laboratoires.

Tous ces éléments laissent apparaître clairement les insuffisances des politiques scientifiques au Maghreb et l'inéluctable conséquence : un échange inégal de la science de part et d'autre de la Méditerranée qui risque de perpétuer les déséquilibres. En même temps, cette analyse montre, à l'évidence, que dans le secteur de la recherche scientifique, des complémentarités existent entre les deux rives et peuvent constituer un ciment pour un développement solidaire.

Au plan humain d'abord, les efforts de formation maghrébins ont amené au niveau de la recherche une population jeune, pleine de dynamisme. L'Europe dispose de chercheurs expérimentés et aguerris par une longue tradition. Au plan

1. Annuaire statistique, UNESCO, 1985.

des infrastructures, le Maghreb a consenti des efforts pour construire et équiper des laboratoires ; l'Europe, elle, a une expérience centenaire et d'importants équipements.

C'est dans les objectifs de recherche qu'une vision complémentaire s'impose au moment où les distances s'amenuisent, les cultures se rapprochent, les préoccupations se rejoignent, dans un contexte régional de plus en plus élargie. Concernant plus précisément l'espace méditerranéen, et l'histoire, et la géographie jouent en faveur de cette complémentarité.

Déjà au niveau des problèmes généraux de l'humanité de l'an 2000, comme les ressources énergétiques, la pollution de l'air et de l'eau, les problèmes démographiques, une solidarité régionale s'impose d'elle-même. La vision étriquée de pays recroquevillés sur eux-mêmes ne résiste pas devant les nouvelles démarches résolues vers de larges communautés d'intérêts.

Les liens entre pays méditerranéens sont millénaires et ont été caractérisés par un équilibre des richesses, des échanges mutuellement bénéfiques, un brassage de populations. Aujourd'hui, dans le domaine particulier de la science et la technologie, le caractère inique des rapports entre les rives nord et sud de la Méditerranée est l'un des révélateurs de la brisure d'un espace communautaire.

Partant de la situation actuelle où le chercheur maghrébin en Europe n'est qu'un immigré de haut niveau, il s'agit de proposer une autre approche de la coopération scientifique qui soit non seulement d'intérêt commun, suivant une formule galvaudée, mais aussi et surtout induite par une solidarité commune.

Nous allons raisonner sur des exemples concrets.

On parle beaucoup de fort accroissement de la population au Maghreb et on stigmatise, non sans raison, le non-maîtrise de cette démographie. Cependant il faut savoir que la densité de la population dans la région arabe est nettement inférieure à la moyenne mondiale¹. Une forte population peut, au contraire, constituer une richesse pour toute la région méditerranéenne, si un projet grandiose de mise en valeur des zones arides était entrepris en commun.

La lutte contre la désertification est devenue une préoccupation mondiale devant l'accentuation des phénomènes de sécherresse, et leurs conséquences écologique : pénuries d'eau et incendies de forêts, entre autres. Cette lutte implique la maîtrise et la conservation des eaux souterraines et des eaux de surface, des techniques de dessalement d'eaux saumâtres qui soient performantes, en fait tout un programme d'hydraulique spécifique qui induit de nombreuses opérations de recherche – développement.

L'exploitation de l'énergie solaire en est encore aux balbutiements. En effet, si l'on compare les efforts de recherche dans ce domaine à ceux consacrés à l'énergie nucléaire, on s'aperçoit que les premiers sont plus que dérisoires. On parle

R. Ouahès, « *La science et la technologie dans les Etats arabes à l'horizon 2000* », UNESCO, 1988.

beaucoup d'énergie solaire pendant les périodes de crise énergétique, mais les actes concrets ne suivent pas pour une raison évidente. Toute la civilisation industrielle est construite sur la base d'une technologie pour énergie d'origine fossile (charbon, pétrole, gaz naturel, uranium) dont les caractéristiques essentielles sont la concentration et la disponibilité. L'énergie solaire est, par contre, une énergie diluée et intermittante. Le « choix solaire » implique une nouvelle technologie, en fait, une autre façon de vivre. Il s'agit donc d'un véritable bouleversement du développement technologique qui se heurte à l'inertie de la société.

La région méditerranéenne est, parmi les régions à forte population, l'une des plus ensoleillée du monde. Il est significatif que l'une des plus anciennes associations de chercheurs en énergie solaire soit « la Coopération Méditerranéenne pour l'Énergie Solaire » (la COMPLES). Dans l'antiquité, déjà, l'énergie solaire a servi à la défense de Syracuse, grâce au génie d'Archimède. Aujourd'hui, cette source inépuisable pourrait être un puissant catalyseur de la mise en valeur des zones arides : serres, pompes, dessalement, production d'électricité, fabrication de matériaux de construction, etc.

Si l'on considère le domaine des ressources minières océaniques et marines, on constate que d'énormes possibilités demeurent inexplorées. Certes les explorations minières nécessitent d'importants investissements, mais cet accueil s'estompe dans le cadre d'une approche communautaire.

Par contre les ressources biologiques sont relativement faciles d'accès. L'exploitation rationnelle des ressources halieutiques du sud méditerranéen, bien maîtrisée, peut constituer une source importante de richesses. En effet, baignée en permanence par un courant atlantique, la côte maghrébine est très poissonneuse. Faute de technologie adéquate, en quantité et en qualité, la pêche au Maghreb est loin de répondre à la demande de populations dont l'alimentation est déficiente en protéines. La rive nord, elle, dispose de moyens techniques et de potentialités technologiques susceptibles de compenser les déficiences de la rive sud. Cette situation est, actuellement, davantage une source d'incidents ou de malversations qu'une source de rapprochement. On signale régulièrement, au Maghreb, des arraisonnements de pêcheurs clandestins venus du nord. De même, des pêcheurs maghrébins vendent leur poisson en haute mer, à des pêcheurs européens complices.

Les ressources halieutiques peuvent servir d'exemple de coopération mutuellement bénéfique, dans cette situation de complémentarité effective. Des accords construits sur le long terme, impliquant recherche, exploration, transformation, conditionnement, pourraient, non seulement répondre aux besoins de la région, mais contribuer au recul du fléau des famines dans le monde.

Autre exemple classique : celui de l'exploration des hydrocarbures. Les experts reconnaissent volontiers que le Maghreb, et, en particulier, le Sahara, est loin d'avoir révélé toutes les ressources de son sous-sol en pétrole et gaz naturel. Avec des objectifs de développement solidaire, une telle exploration pourrait être menée conjointement, bénéficiant de plusieurs décennies de documentation et d'information, de technologie avancée et d'investissements conséquents.

Même les domaines de pointe, comme les nouvelles technologies, sont susceptibles d'un plus grand développement si elles sont exploitées dans un ensemble régional à population jeune comme l'espace méditerranéen. En effet, en plus de l'existence d'un large marché sur une longue période, elles entraînent, par leur impact généralisé, un rapprochement bénéfique des hommes et des cultures. L'exemple, peut être le plus significatif, est celui de l'application de la microélectronique aux domaines de l'éducation, de l'information et de la culture. Des bouleversements s'opèrent, des liens informels se tissent, souvent bien au-delà des objectifs recherchés par les décideurs politiques.

On peut multiplier les exemples de complémentarité des deux rives de la Méditerranée dans les domaines économiques et sociaux.

Notre approche de la coopération scientifique et technologique, à travers des domaines importants de coopération économique, met en cause, radicalement, les échanges scientifiques traditionnels dont nous avons montré le fonctionnement à sens unique, mutuellement désavantageux à terme. En fait, et les organisations internationales l'ont bien analysé, la recherche et le développement vont de pair. On voit difficilement une coopération scientifique efficiente s'exercer indépendamment d'une coopération économique.

Inversement, dans notre contexte, on peut traduire la coopération économique nord-sud actuelle, basée sur le fameux transfert de technologie, par l'inexistence d'une coopération scientifique parallèle, et explique ainsi les nombreuses insuffisances de cette transaction commerciale de type particulier : prix de revient, maintenance, savoir-faire, commercialisation des techniques, pour ne citer que les contraintes classiques.

Une grande leçon doit être tirée des changements en cours à l'échelle de la planète. Grâce à la science et la technologie, les nations du monde sont devenues plus proches les unes des autres. Des solidarités se forment devant des défis démesurés tels que la famine, le chômage, de nouvelles maladies, la pénurie d'eau pure, et, d'une façon générale, la dégradation de l'environnement humain. De même que l'on mesure la vanité des arsenaux nucléaires, objet de tant d'efforts de recherche-développement. De nouveaux objectifs émergent avec l'agonie des apartheid, l'effondrement des régimes autoritaires, un droit à l'expression de plus en plus répandu.

Longtemps basé sur le « know how », le développement par la science et la technologie, grâce à une plus grande démocratisation, devra répondre à la question du « know why » afin de prévenir les détournements des technologies¹.

Il était particulièrement opportun d'organiser une réflexion sur l'espace méditerranéen à l'heure où la formation des grands ensembles démystifie les nationalismes exacerbés qui ont marqué, cinq millénaires durant, la « mère des

1. Le monde à l'horizon 2000, UNESCO, 1987.

civilisations ». Grâce à la science et la technologie, on peut mieux mesurer combien l'histoire et la géographie militent en faveur d'un développement harmonieux des deux rives. Par l'utilisation de la science et la technologie, des multiples domaines de coopération élargie sont susceptibles, non seulement de réduire les déséquilibres, mais encore de favoriser l'émergence d'une communauté solidaire.

Trop souvent l'accent est mis sur les différences nord-sud ou encore orient-occident de la Méditerranée, aussi minimes soient-elles. En réalité les similitudes sont infiniment plus grandes. Et, convaincus de l'importance et l'opportunité d'une coopération économique régionale, il nous appartient, par une commune détermination, de faire en sorte que la Méditerranée soit bien mieux qu'un « lac de paix » : un espace de prospérité.

COMMISSION III

FINANCEMENT

Sous la direction de Fernand RAU

Luxembourg

SYNTHESE
LES FINANCEMENTS

Par **Pierre LAGET**
Crédit Mutuel Méditerranéen

I – Objet de la Commission

Un Européen de la première heure disait récemment : « Quand un problème apparaît, on commence par faire une banque ». Ce qui se cache derrière cette boutade est une constante économique liée à tout développement, « le Financement ».

Les enjeux du Colloque sur l'Avenir de l'Espace Méditerranéen devaient nécessairement, à un moment ou à un autre, faire surgir les besoins et les problèmes de financement. Il eut été parfaitement utopique de faire se rencontrer des chercheurs, des techniciens, des décideurs du Bassin Méditerranéen sans avoir une vision réelle de la situation financière de cette région, de ses possibilités d'épargne et d'investissement ; les pistes ou les propositions qu'ils auraient préconisées auraient été vouée d'emblée à l'échec, si l'un des éléments de concrétisation ou l'une de informations primordiales faisaient défaut.

Dans cet esprit, outre l'apport énorme, malgré tout, des organisateurs au monde de la finance, il était nécessaire et indispensable, au sein d'une Commission à part entière, de faire se rencontrer des professionnels d'horizons différents, des acteurs et des utilisateurs de techniques financières, pour qu'ils voient ensemble comment, dans ces domaines, peut se présenter l'Avenir de l'Espace Méditerranéen.

Au cours des réunions préparatoires du Colloque, il est apparu primordial de pouvoir faire un état des lieux macro-économique, basé sur des données brutes chiffrées, et de faire un tour d'horizon des contraintes réglementaires.

Cette première approche ayant l'avantage d'être pragmatique, n'avait pas la prétention de visualiser l'ensemble des problèmes financiers du Bassin Occidental de la Méditerranée, mais de mettre en avant ceux directement liés aux entraves à une synergie méditerranéenne.

II – Introduction des contributions Ecrites

1) Proposition pour l'établissement d'une institution financière internationale pour la Méditerranée

Monsieur Giuseppe Bonanno Di Linguaglossa pose le problème des nombreuses crises vécues dans les pays méditerranéens, qui constituent non seulement un obstacle à la stabilité politique de cette région, mais risquent aussi de s'étendre au-delà, et de compromettre ainsi les efforts réalisés pour atteindre une paix durable. Il n'y a pas à ce jour de solutions faciles à prévoir rapidement, et les tentatives de créer des formes d'intégration économiques régionales n'ont pas non plus abouti. On constate plusieurs points faibles : la lourde dette envers l'étranger, la dépendance alimentaire, et un niveau de chômage élevé. Il faut donc songer à mettre en place un instrument qui soit mieux capable de stimuler le développement des pays du sud de la Méditerranée. Il serait donc utile de mettre en place une institution à caractère financier ayant les mêmes caractéristiques que celle de

la BERD, en tenant compte des différences existant dans les situations politico-économiques auxquelles les deux institutions seront confrontées. L'institution méditerranéenne devra contribuer à la croissance d'une région encore trop caractérisées aux problèmes typiques des pays en voie de développement. Cette institution intergouvernementale à caractère financier, regroupant tous les pays riverains serait, selon l'intervenant, un instrument efficace de coopération (harmonisation des plans de développement). Ce nouvel organisme financier serait la première et unique institution intergouvernementale où se rencontreraient et collaboreraient tous les pays du bassin méditerranéen et engendrerait une stabilité à la fois politique et économique.

2) Les politiques méditerranéennes des pays latins

Monsieur Daniel BRUN s'interroge ici sur la réalité des politiques méditerranéennes des pays latins de la CEE. La fracture du développement ne passe plus entre les régions industrielles du Nord et celles, de tradition rurale, du Sud. Il se demande donc si la transformation des rapports entre les grandes puissances ferait apparaître de nouveaux paramètres qui supporteraient l'intégration des pays du Sud de la Méditerranée dans une stratégie européenne, et il cite à ce propos la « Politique Méditerranéenne Rénovée », proposée par la Commission des Communautés Européennes qui est à analyser, pour voir à quel point cela pourrait aboutir à la constitution, avec les pays du Sud, d'un espace économique intégré, facteur d'équilibre politique et de croissance maîtrisée pour une Europe polarisée sur la puissance allemande et consciente des risques encourus.

Il faudrait procéder à la mise en place d'un projet qui serait soumis à l'adhésion des opinions publiques dans tous les pays et toutes les régions et briser ainsi la barrière mythique que l'Europe a institué en Méditerranée contre l'Orient arabe pour affirmer sa modernité.

La question méditerranéenne renvoie à un projet européen. Les pays européens de la méditerranée vont devoir prendre la mesure de leur propre capacité de transformation de l'espace régional méditerranéen. Il leur appartient de promouvoir ensemble une politique d'appui au développement des pays du Sud, d'engager des projets d'intérêts mutuels capables de structurer cet espace et d'en faire progressivement une région économiquement et socialement homogène. Il faut multiplier les motifs de concertation et d'action commune avec les partenaires des pays du Sud, affirmer notre capacité à concevoir et gérer des politiques économiques et financières décentralisées, à l'initiative des pouvoirs publics, régionaux ou locaux. Il faut que la confiance entre les deux rives soit rétablie et que les pays de la Méditerranée fasse en sorte qu'aucune stratégie de l'isolement dans l'espace méditerranéen ne puisse aboutir.

3) Les problèmes de financement dans les pays du Maghreb

Mademoiselle Christiane Dosse pose le problème du financement dans les pays maghrébins ; en effet, ceux-ci ont assuré leur développement économique au prix

d'un endettement extérieur croissant et dont le service représente désormais une charge très lourde vis-à-vis des ressources disponibles. Elle démontre le danger de cette dépendance par trop de financements externes (avec la hausse des taux d'intérêts) : les pays du Maghreb tels l'Algérie, le Maroc et la Tunisie en ont pris conscience et ont révisé leur position quant à la meilleure façon de faire face aux dépenses nécessaires pour l'expansion de leur économie, en recherchant plus particulièrement les moyens d'atténuer le déséquilibre entre l'épargne locale et les investissements.

Certains pays, comme le Maroc et la Tunisie, insistent à présent sur l'effort nécessaire d'autofinancement et sur une gestion plus autonome des entreprises. Il faudrait, pour consolider l'épargne populaire, développer la gamme des produits financiers offerts et améliorer leur liquidité. Cet effort de stabilisation exigerait du régime bancaire qu'il ne taxe plus aussi fortement l'épargne valeur par rapport à l'épargne bancaire. De plus, l'expansion démographique laisse supposer qu'une part de plus en plus importante de la population souhaitera économiser pour la retraite (d'où le développement des compagnies d'assurance-vie et des caisses de retraite).

4) Le logement des salariés : mobilité et intégration

Monsieur Alain Durance pose le problème du Logement des salariés, de leur mobilité et intégration. Avec ses 12,8 millions d'étrangers que compte les Etats membres de la CEE, ceux qui sont originaires d'un autre Etat membre de la Communauté représente 1,6 % de cette population. C'est dans cette catégorie que l'on trouve les salariés européens pour lesquels les entreprises rencontrent des problèmes de logement à l'occasion de leur mutation. Et ce constat va s'accroître avec la mise en place du marché européen. On assiste à un désengagement de l'Etat en matière de financement du logement social, et quant aux entreprises, si elles ont ponctuellement contribué au financement du logement de leurs salariés, il semble qu'elles refusent désormais d'alourdir leurs charges pour se substituer à l'Etat ; d'où les problèmes que connaissent les entreprises et qui vont s'accroître face à la mobilité de leurs employés. Parmi les étrangers accueillis dans les Etats membres de la CEE, nombreux sont ceux qui viennent des pays bordant la mer Méditerranée (la France accueille quant à elle les populations originaires du Maghreb). Si le logement constitue un obstacle à la mobilité, il représente en revanche un facteur indispensable d'intégration sociale.

Face à ce désengagement de l'Etat et aux refus des entreprises d'alourdir leurs charges à l'égard du logement social, l'adoption du système équivalent au 1 % patronal ne semble pas financièrement envisageable dans les autres Etats membres de la CEE, sauf pour la France où il représente un avantage (investissement économique). Pour donner une dimension européenne au 1 % logement, la France devrait modifier sa réglementation pour permettre aux entreprises d'aider leurs salariés à acquérir ou réhabiliter leur résidence principale dans n'importe quel Etat

membre de la Communauté Européenne. Il serait également utile que les entreprises puissent disposer d'un réseau en matière de mobilité. La mobilité professionnelle dépend essentiellement de la politique des Etats qui devraient favoriser davantage la construction de logements locatifs, plutôt que l'accession à la propriété.

5) De la coopération monétaire en Méditerranée : peut l'édification d'une Zone-ECU à partir du Maghreb

Monsieur Mohamed El Abdaimi s'interroge sur l'édification d'une zone-ECU à partir du Maghreb, en vue de la coopération monétaire nécessaire entre les deux rives de la Méditerranée. L'explosion démographique posant le problème de l'emploi, les problèmes au sein de l'agriculture et de l'industrie, les marchés extérieurs de plus en plus impénétrables, les finances publiques qui ne permettent plus de pallier aux carences structurelles et d'atténuer le chômage sont des contraintes dont la rive Sud de la Méditerranée a pris conscience.

Une intersection dans la dynamique nouvelle extérieure devient indispensable pour l'accession à la technologie et à la formation d'un entrepreneur « tiers-méditerranéen » ; d'où l'importance de l'Europe pour les riverains du Sud en vue d'une coopération plus stable, éloignée des problèmes politiques et fondées sur des responsabilités réciproques. La démarche doit être plus sûre et plus précise lorsque les domaines divers de coopération font l'objet d'engagements réciproques plus structurés et permanents. L'un des moyens qui paraît être fondamental et permissif est celui de la monnaie, moyen d'échange et de financement de projets. La coopération monétaire prend pour espace de recherche les groupements régionaux maghrébins et européens, prélude à des réflexions plus larges sur la coopération monétaire méditerranéenne.

6) Investir dans les pays de l'Arc Latin et du Maghreb : motivations et conditions

Monsieur Luigi Scandella s'interroge sur les motivations et les conditions pour investir dans les pays de l'Arc Latin et du Maghreb. Il cite à ce sujet l'équilibre qui doit s'établir entre le Nord et le Sud de l'Europe, et qui doit être abordé sous deux angles : à l'intérieur et à l'extérieur de la Communauté Européenne, par un renforcement économique et politique des Etats méridionaux, membres de la CEE et par une attention équitablement répartie entre l'Est et le Maghreb. Il faut faire l'inventaire des richesses et des opportunités offertes par les pays de la zone Sud et des contraintes de l'environnement international, sur le plan financier et économique.

Il faut donc que s'établisse un rééquilibrage entre le Nord et le Sud de l'Europe, que les entreprises privées de l'Europe du Nord comprennent le principe d'une saine diversification des investissements et que les pays auxquels sont destinés les investissements se distinguent dans la compétition pour le développement et la

croissance (difficulté du contexte international en matière d'allocation des capitaux disponibles, rareté des capitaux et besoins multiples, exigence accrue en matière de stabilité politique, clarté légale et libération économique de la part des investissements potentiels).

7) Structure des systèmes bancaires et financiers au Maghreb – Les économies du Maghreb à la recherche de voies nouvelles de développement

Monsieur Sinet pose en premier lieu le problème structurel des systèmes bancaires et financiers au Maghreb. La situation actuelle impose de tirer le meilleur parti des ressources propres à chaque pays par la mise en place de nouveaux mécanismes de collecte de l'épargne et rend nécessaire l'instauration de politiques économiques et de méthodes de gestion aptes à accroître le rendement des capitaux utilisés afin d'en couvrir le coût d'usage. C'est à ce prix qu'un pays pourra continuer à disposer de cette ressource rare que continue l'épargne.

L'intervenant étudie les réformes engagées par l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, qui tendent à répondre, avec des intensités variables, à ce nouveau défi.

Monsieur Sinet s'interroge ensuite sur les nouvelles voies de développement recherchées par les économies maghrébines. Il cite là encore l'exemple de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie qui ont suivi, depuis l'indépendance, des voies différentes. Dans l'ensemble, le secteur agricole a été le plus négligé ; le développement de leurs liens reste faible, de même que le commerce interrégional. Des réformes sont en cours et visent à corriger cela.

8) Les pays de l'Est sont-ils en mesure de détourner à leur profit des ressources financières jusque-là attribuées aux pays méditerranéens et sub-sahariens

Certains intervenants s'interrogent sur ce thème dans la mesure où l'avènement des nouvelles économies de marché des pays de l'Est aurait des effets néfastes à moyen terme sur les pays méditerranéens et les pays africains au Sud du Sahara, ce qui aggraverait la difficulté de financement extérieur de leurs déficits courants. Ces trois groupes de pays (Est, Méditerranéens et Sub-Sahariens) se disputent un financement extérieur qui représente entre 12 et 15 milliards de dollars.

Les perspectives relatives au financement extérieur des pays en voie de développement dépendent des points suivants :

- il faut que la solvabilité des pays regroupés dans ces trois groupes soit rétablie,
- les investisseurs seront sensibles à la politique de ces pays qui devra être de plus en plus fondée sur le rétablissement de la démocratie et sur la transparence des règles du jeu économique (stabilité politique et économique),
- ces pays devront respecter les échanges économiques et suivre une gestion saine,
- l'allègement de la dette (élevée) de ces pays est susceptible d'être obtenue, si un effort visant à réduire leurs déséquilibres intérieurs et extérieurs est réalisé.

III – Les idées originales

1) Renforcement des mécanismes financiers et économiques, favorisant l'investissement direct étranger dans la vie Sud de la Méditerranée

L'Épargne et l'Investissement :

* Il faut fournir des possibilités de placements assez diversifiés pour que le minimum d'épargne puisse être mobilisé et confié au développement de l'économie.

* Pour régler le problème de la dette du Maghreb, il faudrait essayer de suivre une politique d'intégration dans les échanges internationaux, telle que celle menée pour améliorer la situation de la Corée. Le moteur serait l'investissement étranger.

(Intervention Mr Sinet)

* Qu'est-ce qui pourrait pousser les banquiers et investisseurs d'Europe du Nord à investir en Méditerranée ? Il y a bien sûr un déséquilibre entre l'offre et la demande de capitaux. Les « offreurs de capitaux » seront attentifs aux données suivantes concernant le pays demandeur :

- stabilité politique du pays,
- potentiel de croissance
- volonté politique d'utiliser ce potentiel
- un cadre légal clair

(intervention Mr Scandella)

* Pour le financement de l'investissement, il faut qu'il y ait des mécanismes qui permettent le développement de l'investissement direct sur la rive Sud (mécanismes de garantie des investissements ou d'incitation de l'investissement privé).

(intervention Mr Huntzinger)

2) Innovation institutionnelle

Création d'une monnaie commune :

Il y a un problème monétaire au niveau de la coopération monétaire entre le Maghreb et l'Europe.

Il y a peu d'échanges commerciaux entre les pays maghrébins.

Ce handicap monétaire explique ce problème commercial. La solution possible : créer une monnaie commune (composite des cinq monnaies du Maghreb). Cependant, les monnaies maghrébines ne sont pas convertibles.

Il faudrait, pour créer cette monnaie commune, la rayacher à une valeur internationalement reconnue (DTS ou ECU), une monnaie qui soit stable (ECU) ; ou rétablir une sorte de zone monétaire, « une zone ECU », à l'image de la zone franc (mais sans ses inconvénients).

(Intervention de Mr El Abdaimi)

3) Création de nouvelles agences financières multilatérales, ayant un rôle spécifique en Méditerranée

Une Institution Financière méditerranéenne :

* Un projet a été présenté par l'Italie à la Commission des Communautés Européennes.

Il faut savoir si l'on veut ou non financer une politique européenne vers les pays de la Méditerranée.

Il faut que la politique européenne en Méditerranée soit unifiée.

Pourquoi une institution financière multilatérale pour la région méditerranéenne ? Pour compléter et intégrer les activités des organismes multilatéraux existants. l'objectif principal étant « l'harmonisation des plans de développement de la région ».

Quelle banque, quelle institution ? Une banque financée par le recueil des fonds privés pour l'investissement direct ou « joint-ventures » ; une section pour crédits d'aides.

La proposition italienne est affectée 0,75 % du PNB en faveur des pays en voie de développement, plus 0,25 % pour l'Europe Centrale et Orientale. D'où le principe de répartition régionale de l'assistance.

La proposition de l'UMA est une solution économique du problème de la dette, par la création d'un fonds de recyclage de la dette d'actions de développement.

(Intervention Mr Bonanno Di Lingualossa)

* Si l'on crée une institution financière, il faut une épargne mobilisée :

- localement (dans les pays maghrébins), pour le développement,
- en provenance des communautés immigrées.

Il faut qu'il y ait une solidarité financière au sein du monde arabe.

Une Banque Méditerranéenne de Développement pour le financement du développement dans le Bassin Méditerranéen serait créée.

(Intervention Mr Huntzinger)

4) Innovation financière et possibilité de créer des produits susceptibles de canaliser l'épargne longue (au Nord et au Sud de la Méditerranée) pour la diriger vers des projets de développement

Création d'un nouvel instrument d'épargne :

* L'Épargne est présente dans les pays du Sud de la Méditerranée. Elle ne sert pas forcément dans les circuits traditionnels, mais dans des circuits qui sont destinés à nourrir des micro-entreprises, tout un ensemble de choses.

Il faut tenir compte de cette épargne pour tenter de la canaliser vers des formes d'investissements pour le financement d'entreprises ; canaliser, mais vers des secteurs économiques qui parfois apparaissent risqués.

Ce risque doit être mutualisé, il faut essayer de le répartir sur une masse importante. D'où la nécessité d'une capacité de remboursement ou de répartition du

risque (le mutualiser). Les instances communautaires auront un rôle important à jouer au niveau de la garantie des investissements et de l'épargne qui sera allée financer des investissements.

*création donc, d'un nouveau titre d'épargne et d'investissements : un « Certificat d'Investissement », rédigé en monnaie convertible ou ECU, de sorte qu'il puisse être émis par des entreprises de divers pays et souscrits par des épargnants de différents pays. Il devrait être accompagné d'un « Warrant » lui permettant, le cas échéant, d'être transformé en actions.

Il y a donc nécessité de le garantir (mutualisation). Il faudrait créer un fonds d'investissement ou de garantie, ou une société de garantie mutuelle (nationale ou européenne). Il faudrait que ce titre soit coté en Bourse.

Les SICAV : elles devraient pouvoir constituer leurs fonds sur la base de ces Certificats d'Investissements. Elles s'engageraient dans leurs prospectus à prendre, au sein de leur portefeuille, un certain pourcentage de titres émanants de tel ou tel pays.

Cet instrument serait destiné en premier lieu aux pays qui ont le plus besoin d'investissements.

COMMISSION III
CONTRIBUTIONS ECRITES FIGURANT DANS CE RECUEIL

G. BONANNO DI LINGUAGLOSSA

Secrétaire Général de l'Instituto per la Cooperazione Economica Internazionale e i Problemi dello Sviluppo

« *Une Banque Méditerranéenne d'Investissements* »

D. BRUN

Consultant

« *Politiques Méditerranéennes des pays du Maghreb* »

C. DOSSE

Directeur Adjoint de la Banque de France

« *Les problèmes de financement dans les pays du Maghreb* »

A. DURANCE

Directeur Juridique OCIL

« *Le logement des salariés mobilité et intégration* »

M. EL ABDAIMI

Professeur, responsable du groupe de recherche en Finance, Monnaie et Banques

« *De la coopération monétaire en Méditerranée : pour l'édification d'une zone-éçu à partir du Magreb* »

L. PEREIRA DA SILVA

« *L'ouverture à l'Est et les conséquences sur les pays de la Méditerranée : une approche par les balances des paiements* »

L. SCANDELLA - La BBL

« *Investir dans les pays de l'Arc Latin et du Maghreb ? Motivations et conditions* »

A. SINET

Banque de France - Direction des Etudes Economiques et de la Recherche

« *Structure des systèmes bancaires et financiers du Maghreb* »

« *Les économies du Maghreb à la recherche de nouvelles voies de développement* »

**PROPOSITION POUR L'ETABLISSEMENT
D'UNE INSTITUTION FINANCIERE INTERNATIONALE
POUR LA MEDITERRANEE**

Dr Giuseppe BONNANO DI LINGUAGLOSSA
Secrétaire Général de l'ICEPS

I – Justification de la proposition

La Méditerranée est le siège de nombreuses crises qui, non seulement constituent un obstacle à la stabilité politique de la région, mais risquent de s'étendre au delà de la région et de compromettre ainsi les efforts faits pour atteindre une paix durable.

De même les problèmes causés par la révolte palestinienne, par l'état de conflit entre Israël et les pays arabes, par la guerre civile au Liban, par la crise cypriste, par la nouvelle crise ouverte par l'Irak, etc., ne permettent pas de prévoir de faciles solutions dans un bref délai.

La région sud de la Méditerranée semble donc destinée à subir encore longtemps les conséquences des situations mentionnées ci-dessus et d'autres facteurs de déstabilisation politique, économique et sociale.

Les politiques économiques des gouvernements de la région n'ont pas obtenu de résultats satisfaisants. Et de même, les tentatives de créer, suivant l'exemple de l'Europe, des formes d'intégration économique régionale, n'ont pas encore abouti à des solutions appréciables.

Le développement industriel en est encore à ses débuts, à cause des investissements nationaux limités, des investissements directs de l'étranger très réduits, et d'un secteur public qui continue à jouer un rôle prépondérant dans l'économie sans être suffisamment dynamique, ni capable de créer les conditions propices aux initiatives privées.

La lourde dette envers l'étranger et la dépendance alimentaire vis-à-vis du reste du monde contribuent à aggraver la situation économique.

Un des phénomènes les plus indicatifs de l'instabilité et du retard des économies de cette région est le niveau élevé du chômage, causé par l'écart grandissant entre le taux d'expansion du produit brut des différents pays et le taux de croissance démographique. Alors que les perspectives d'une augmentation du taux de croissance de l'économie restent très incertaines, la potentialité de la croissance démographique est très élevée, ce qui provoque une ultérieure augmentation du chômage, et donc une croissance des flux migratoires vers les pays de la zone nord de cette région. Ces nouvelles vagues migratoires sont en train d'intéresser en premier lieu l'Espagne, la France et l'Italie, mais il n'est pas difficile de prévoir que bientôt, elles s'étendront au reste de l'Europe Continentale.

Toute tentative se proposant de résoudre les tensions existantes doit passer à travers un processus renouvelé de développement économique et social des pays de la zone sud : processus dont la réalisation exige un effort intensifié de coopération avec les Pays de la Communauté Européenne et avec d'autres pays occidentaux pour aboutir à des résultats concrets.

Les gouvernements les plus modérés de la région, comme l'Egypte, la Tunisie et le Maroc en sont conscients, et ils sont en effet explicitement avancés aux pays membres de la CEE des demandes visant à établir un rapport plus étroit de collaboration. En effet, la ligne directrice suivie par la Communauté Européenne

depuis les années soixante-dix pour promouvoir le développement du Sud apparaît tout à fait insuffisante, tant du point de vue des mécanismes utilisés que de la quantité des ressources transférés.

Il faudrait donc songer à mettre en place un instrument mieux capable de stimuler le processus de développement de la Méditerranée du Sud. A cet égard, l'établissement d'une institution à caractère financier avec des caractéristiques semblables à celles de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement pourrait être d'une grande utilité, en tenant compte, bien entendu, de la profonde différence qui existe dans les situations politico-économiques auxquelles les deux institutions devront se confronter. Tandis que cette dernière à la tâche de promouvoir le passage à l'économie de marché de systèmes à économies centralisés qui ont essentiellement dépassé la phase du sous-développement, l'institution méditerranéenne devra affronter celle de contribuer à la croissance d'une région encore caractérisée par les problèmes typiques des pays en voie de développement.

II – Principales difficultés structurelles des économies de la région

Une étude des économies des pays du Bassin Méditerranéen se heurte à la profonde diversité des caractéristiques de chaque pays (tab. 1). Il y a en effet des pays à revenu relativement élevé ou moyen (Israël, Algérie), des pays à faible revenu (Egypte, Tunisie, Syrie), des pays exportateurs de pétrole (Algérie, Egypte, Tunisie, Syrie), des pays importateurs de pétrole (Jordanie, Israël, Maroc, Turquie).

Toutefois, il existe des caractéristiques communes et elles peuvent être brièvement résumées. D'abord, dans une grande partie des pays de cette région, le secteur public a traditionnellement et pendant longtemps, joué un rôle important dans l'économie nationale. Successivement, on a constaté le manque d'efficacité de tels systèmes productifs, incapables d'assurer un taux de croissance plus élevé du produit national. Les gouvernements ont donc été amenés à entreprendre des réformes structurelles de leur propre économie.

Certaines de ces réformes ont été aussi réalisées avec l'aide financière des plus importants organismes multilatéraux, et elles ont toutes été orientées vers une réduction de la présence de l'Etat dans l'économie (réduction des dépenses et des déficits publics, abolition des contrôles administratifs et libéralisation des prix) et un accroissement du rôle des agents économiques privés. De 1965 à nos jours, tous les pays de la région ont enregistré des taux moyens de croissance du produit intérieur brut positifs. Cependant, les investissements fixes bruts ont commencé à diminuer en termes réels pro capite dans de nombreux pays considérés (source : Banque Mondiale). En outre, certains pays (Egypte, Syrie, Tunisie) ont encore un niveau d'investissements structurellement bas par rapport au PIB, (pour l'année 1988, respectivement 18,5 %, 18,6 % et 22,4 %). Non seulement le

niveau des investissements a été souvent insuffisant durant ces années, mais l'accumulation de l'épargne nationale n'a pas suffi à les financer, obligeant ce pays à un progressif endettement vis-à-vis de l'étranger et provoquant des déficits dans les parties courantes de la balance des paiements.

Un autre aspect problématique et commun à de nombreux pays de la région se trouve dans l'insuffisante diversification commerciale des exportations (hydrocarbures pour l'Algérie et la Syrie, phosphates pour le Maroc et la Tunisie). Seule la Turquie, ces dernières années, a fait preuve d'une bonne capacité de diversification commerciale et géographique de ses exportations, et pour cette raison la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International la citent comme un cas exemplaire d'ajustement structurel réussi.

Les importations des pays de la région sont, elles aussi, peu diversifiées, et une bonne partie consiste en produits alimentaires, particulièrement les céréales. Cette situation est liée aux problèmes de l'agriculture à leur tour le manque d'autonomie alimentaire, un phénomène préoccupant pour des pays qui enregistrent en même temps des taux élevés de croissance démographique.

Evidemment, durant ces périodes de crise économique et de difficultés de remboursement de la dette, ces importations essentielles ne peuvent pas être comprimées outre mesure, ce qui entraîne comme conséquence une réduction des importations de biens d'équipement indispensable au développement industriel.

La situation de la dette extérieure reste préoccupante, même si elle n'apparaît pas aussi dramatique que celle d'autres régions du monde. En particulier, la composition de la dette extérieure de la plupart des pays en 1988 met en évidence que les plus grands débiteurs (Brésil et Mexique), sont proportionnellement plus endettés envers les banques privées internationales, tandis que les autres le sont relativement davantage envers d'autres pays et envers les organismes multilatéraux.

Il est évident que la dette bloque le développement des pays de cette région, si l'on considère le rapport entre le service de la dette et la valeur totale des exportations de chaque pays (tab. 1). A cet égard, on peut noter les difficultés de l'Algérie (la moitié des recettes monétaires doit être employée pour le paiement de l'amortissement et des intérêts de la dette), de la Turquie et du Maroc. En moyenne, en 1987, pour tous les pays considérés, les charges du service de la dette étaient égales à 27,5 pour cent de la recette provenant des exportations.

La crise due à la dette à des dimensions et des caractéristiques diverses selon les pays considérés.

Les premiers pays qui ont accumulé un grand retard envers les créiteurs étrangers sont la Turquie et le Maroc ; ensuite, vers la moitié des années quatre-vingt, d'autres pays comme la Mauritanie, l'Égypte, la Tunisie et la Jordanie ont dû demander une restructuration de leur dette, s'accordant avec le FMI sur des programmes d'ajustement structurel (tab. 2).

Parmi ces pays, certains sont particulièrement exposés vis-à-vis des banques internationales (Turquie, Maroc, Jordanie et Algérie), et d'autres dépendent de

leurs relations bilatérales avec les Etats-Unis (Egypte et Israël) et l'Union soviétique (Syrie et Algérie), ainsi que des crédits bilatéraux accordés par les pays de l'OECD et les pays arabes.

En général donc, les rapports financiers des pays de la Méditerranée avec les organismes multilatéraux (FMI et Banque Mondiale) et les différents pays créditeurs revêtent une particulière importance.

Ces relations apparaissent souvent complexes, car des considérations et exigences d'ordre politique font qu'il est difficile d'appliquer les mesures de restructuration de la dette et de réforme économique négociées avec les organismes multilatéraux. Toutefois en ce moment, le plus grande partie des pays méditerranéens a déjà conclu, ou est en train de négocier avec le Fonds Monétaire International (tab. 3), des accords financiers qui prévoient l'adoption de différentes mesures de politique économique, selon les conditions imposées par cette même institution financière.

L'octroi d'emprunts de stand-by de la part du FMI permet aux gouvernements des pays méditerranéens d'obtenir un échelonnement de leur dette vis-à-vis du Club de Paris. En ce qui concerne le Maroc, le plan Brady prévoit en outre un engagement du FMI. L'aspect le plus important de la question de la dette des pays méditerranéens n'est pas tant la dimension de leur découvert, que les changements de politique économique que les gouvernements doivent adopter selon les accords conclus avec le FMI. Ces changements sont importants, car ils visent à donner aux systèmes économiques une orientation plus proche de celle des économies du marché de type occidental, reconnaissant aux forces du marché et à la libre initiative le rôle de promoteurs du développement.

Les réformes que certains gouvernements de pays méditerranéens (Turquie, Tunisie, Maroc, Egypte) sont en train de réaliser, concernent en effet aussi bien le secteur public, à travers la réduction des subventions aux prix et aux tarifs, la restructuration des entreprises publiques et en certains cas leur privatisation, la réduction des dépenses publiques pour diminuer le déficit de l'Etat, que la politique monétaire dans un sens restrictif, et la libéralisation des importations par la suppression des barrières tarifaires et la modification des taux de change, et ainsi de suite.

La réalisation de ces réformes, toutefois, ne dépend pas seulement de facteurs économiques. Le consensus politique et les conséquences sociales représentant, en fait, deux aspects qui bloquent énormément aussi bien la rapidité que l'ampleur et la profondeur des mesures de politique économique à adopter, comme le cas de l'Egypte le démontre actuellement.

III – L'actuelle situation démographique et le phénomène migratoire en provenance de la rive Sud de la Méditerranée

La forte croissance démographique, et avec ses graves conséquences de nature économique et sociale, tend de plus en plus à devenir l'un des thèmes fondamentaux des relations entre les pays du nord et du sud du Bassin Méditerranéen.

Contrairement à ce qui se passe au nord, les taux de natalité du sud sont très élevés, et également à cause de la réduction progressive des taux de mortalité, on enregistre dans l'ensemble des taux de croissance naturelle très élevés. La composition de la population est donc en train de se modifier de telle façon que l'âge moyen s'abaisse, ce qui entraîne d'importantes répercussions de nature sociale et commerciale, à commencer par le marché de l'emploi.

Si outre la situation démographique des deux rives, on considère aussi la crise économique qui a frappé ces années les pays méridionaux du Bassin, on comprend mieux pourquoi augmente continuellement le flux migratoire vers le Nord.

Une simple analyse des données sur la situation actuelle et sur l'évolution prévisible (tab. 4), met en évidence l'importance du problème démographique. On prévoit que dans les années quatre-vingt dix on enregistrera des taux de croissance supérieurs à 30 pour mille (pour des pays comme la Jordanie, la Syrie, l'Algérie et la Lybie, cela équivaut à doubler la population en 20-25 ans), et des taux de l'ordre de 15-20 pour mille (pour le Liban et la Tunisie).

L'une des raisons de cette natalité élevée se trouve dans le pourcentage important d'une population jeune. En 1985, les plus de soixante-cinq ans ne dépassaient pas 5 % dans tous les pays de la rive méridionale, et ce niveau modeste devrait se maintenir jusqu'à la fin du siècle, pour s'accroître de façon constante dans certaines régions seulement (en particulier en Tunisie et au Liban).

La lente réduction de la population devrait entraîner une légère augmentation de l'âge moyen, avec des valeurs supérieures à trente ans au Liban et en Tunisie vers 2010, et par contre des valeurs proches des vingt ans dans des pays comme la Jordanie, l'Algérie et la Syrie (tab. 4).

En outre, l'existence de populations au pourcentage de jeunes très élevé signifie que le nombre des individus en âge de travailler (15-64 ans) est destiné à augmenter, non seulement en valeur absolue (on estime qu'en l'an 2000 les habitants des pays de l'Afrique du Nord atteindront à peu près 230 millions, au lieu des 108 millions de 1987), mais aussi en termes de poids relatif sur l'ensemble des habitants de la région. Etant donné les perspectives incertaines de la croissance économique, l'augmentation démographique entraînera une augmentation du chômage et par voie de conséquence, une ultérieure pression sur la rive nord du Bassin Méditerranéen.

Le phénomène migratoire est certainement l'un des problèmes les plus complexes qui se posent dans les rapports inter-méditerranéens. Les pays membres de la Communauté Européenne représentent actuellement le but de flux croissants de travailleurs étrangers à la recherche de travail, qui finissent souvent par grossir les rangs des marginaux économiques et sociaux.

Il ressort d'un récent sondage de l'Eurostat que l'actuel mouvement migratoire vers la Communauté Européenne intéressait en 1985 une population d'environ 12 millions de personnes, dont plus de 60 % provenaient de pays du Bassin Méditerranéen (tab. 5).

D'après de récentes recherches, l'Europe ne peut physiquement tolérer un nombre de travailleurs étrangers qui dépassent 10 % de sa population active. Il en découle qu'en l'an 2000, la région occidentale de notre continent ne devrait pas employer plus de 13 millions de travailleurs immigrés ; mais étant donné l'actuel rythme des flux, on peut penser que ce seuil finira par être amplement dépassé.

La plus grande partie de l'offre additionnelle d'emploi, pour toute la période 1985-2025 se concentre dans les cinq pays de l'Afrique Méditerranéenne et au Soudan ; pour pouvoir l'absorber totalement, il faudrait créer d'ici la fin du siècle environ 2 millions d'emplois, dont 70 % pour l'ensemble de Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte et Soudan. La création d'un nombre d'emplois si élevé requerrait un taux important de développement économique et une forte augmentation des investissements également d'origine étrangère) dans toute cette région géographique.

C'est ce qu'analyse une étude de l'Université Bocconi ¹, qui souligne la nécessité de réaliser des taux élevés de croissance du PNB à seule fin de maintenir les taux de l'emploi constants (tab. 6). Suivant que l'élasticité de l'emploi est plus ou moins grande par rapport au PNB, le taux de croissance moyen annuel du PNB, nécessaire pour maintenir constant le taux d'emploi dans les pays du sud de la Méditerranée, devra osciller entre 5,6 % et 9,3 %. De tels taux de développement du revenu semblent constituer un objectif trop ambitieux, surtout si l'on considère les résultats obtenus dans un passé récent.

Une croissance démographique massive dans les pays de la rive sud de la Méditerranée, et la barrière que les pays arabes pétroliers opposent à l'immigration, continueront à provoquer l'afflux en Europe de centaines de mille d'émigrés.

Ceci compliquera encore les actuels problèmes sociaux, politiques, économiques et culturels liés à la présence d'un nombre élevé d'immigrés dans les pays de la CEE.

Les problèmes de nature plus étroitement socio-économique sont liés à l'altération des mécanismes de concurrence entre les différentes activités économiques : en effet, comme il n'existe pas de parité entre main-d'œuvre immigrée et main-d'œuvre nationale, le travail au noir s'en trouve favorisé, au détriment des autres secteurs.

D'autre part, une totale parité peut avoir des effets négatifs sur l'immigré, qui peut devenir victime du mécanisme de « la préférence nationale » quand il s'agit d'embaucher.

Des flux financiers d'origine étrangère vers la région méditerranéenne peuvent contribuer de façon substantielle à l'augmentation du PNB. Les financements publics (à des conditions de faveur ou de marché), et les financements privés

1. Congrès sur « L'émigration de l'Afrique Méditerranéenne vers l'Italie. Problèmes et perspectives. » Finafrika/Bocconi, Milan, 3 octobre 1988.

peuvent stimuler ultérieurement la promotion des activités économiques de la région.

IV – Totalité des flux financiers vers la région méditerranéenne de 1985 à 1988

Pour interpréter l'entité global des financements vers la région méditerranéenne, il est intéressant d'analyser le cours des flux financiers totaux nets destinés à certains pays du Bassin, tels que l'Algérie, l'Egypte, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et la Yougoslavie, considérés en ce cas comme représentatifs de toute la région. Ce choix a pour but d'éliminer les pays susceptibles d'altérer la moyenne générale.

Citons l'exemple d'Israël qui, à lui seul, reçoit des Etats-Unis des financements annuels très élevés par rapport à tous ceux qui sont destinés chaque année à cette région. En effet, 1988 enregistre un financement net des Etats-Unis vers Israël de 6 226 millions de dollars, contre les 5 006 millions de dollars en provenance d'autres sources vers l'entière région.

Les données analysées ici regardent toutes les opérations financières réalisées en faveur de cette région par les pays DAC, bilatéralement, par les organismes multilatéraux et par les pays arabes membre de l'OPEC.

Le total des flux financiers, net des remboursements effectués, comprend des financements en provenance du secteur privé (investissements directs, titres en portefeuille et crédits à l'exportation), l'aide publique pour le développement (qu'il s'agisse de dons ou de crédits), et des financements publics sans facilités (c'est-à-dire dont l'élément de don est inférieur à 25 %). Ces derniers comprennent à leur tour des crédits publics à l'exportation, des investissements en titres du secteur public, l'acquisition de participations aux entreprises dans les pays bénéficiaires, et des opérations de restructuration de la dette effectuées par le secteur public aux conditions du marché.

En observant le cours des flux financiers dans leur totalité vers la région du Bassin Méditerranéen pendant la période 1985-1988 (tab. 7), on note qu'il oscille, avec une pointe enregistrée en 1985 de financements se montrant à 6 268,7 millions de dollars.

En ce qui concerne les flux provenant de la zone communautaire (CEE et pays de la CEE membres du DAC), les financements ont accusé, pendant les années considérées, une sensible réduction constante, passant, pour la période 1985-1987, de 2 438,4 à -182,7 millions de dollars (le chiffre négatif indique une fuite nette de capitaux de la région, due surtout aux remboursements d'emprunts précédents ou à des investissements). Les flux financiers présentent de nouveau une valeur positive en 1988, se situant à 1 098,3 millions de dollars.

En désagrégant les données par pays récipiendaires (tab. 8), on voit comment l'Egypte reçoit de la CEE la plus grande partie de ses financements, en quantité croissante pour la période qui nous intéresse ; en 1988, seulement enregistré-on un fléchissement par rapport à l'année précédente).

Dans la région du Maghreb, on note un intérêt croissant de la CEE pour la Tunisie, tandis que l'Algérie et le Maroc voient se réduire graduellement l'aide financière (le Maroc passe de 52 millions de dollars en 1985 à 8 millions de dollars en 1988).

L'analyse des flux totaux vers chacun des pays examinés montre leur préoccupante et constante diminution vers l'Algérie (4 775,3 millions de dollars en 1985 et - 1 263,4 millions de dollars en 1987), et la Yougoslavie (67,6 millions de dollars en 1985 et - 451,7 en 1988).

Quant à l'Egypte, les chiffres relatifs à la totalité des flux sont dénaturés, car les Etats-Unis représentent à eux seuls et pour toute la période qui nous intéresse, 56,38 % du total général des flux financiers vers ce pays.

Dans les autres cas, les cours des flux financiers oscille en général.

L'Aide Publique pour le Développement représente la contribution la plus importante de toutes celles qui forment la totalité des apports : en 1985 et 1986, respectivement 57,6 % et 69,6 du total des flux nets, et une flambée en 1987 (154,6 %), due cependant à des retraits de capitaux particulièrement importants, qui ont fait que le total net ait été inférieur à l'Aide Publique pour le Développement (tab. 9).

En effet, le canal public reste, de loin, la principale source d'aide économique aux pays de la région. Au contraire le secteur privé demeure insuffisant, surtout pour les investissements directs dans les diverses branches de la production : une série de facteurs se trouve à la source d'une telle situation : d'abord l'effet freinant qu'exercent sur les investisseurs potentiels, et selon les pays, des éléments de nature diverse, tels que l'instabilité politique, la diffusion de l'intégrisme, le terrorisme, les difficultés financières, dues aussi à l'endettement vis-à-vis de l'étranger, le manque d'infrastructures adéquates pour soutenir les initiatives économiques et commerciales, mais aussi la dimension limitée des marchés nationaux.

Sur le tableau 10, qui illustre le cours des financements privés pour la période 1985-1988, on note en effet la passage d'une phase positive des flux à une phase franchement négative, qui caractérise surtout l'année 1987 et, encore que dans une moindre mesure, l'année 1988.

Alors, il n'y a aucun doute que c'est justement de la coopération des industriels des deux rives que doit venir l'impulsion décisive au développement économique des pays de la région sud de la Méditerranée, surtout dans la perspective de la création d'un plus grand nombre d'emplois dans les pays de l'Afrique du Nord. Si l'aide financière de la Communauté Européenne doit jouer un rôle important dans ce contexte, il est cependant indispensable que les gouvernements des pays du sud intéressés à nos investissements adoptent toutes les mesures nécessaires, et entre autres des réformes aptes à créer des conditions susceptibles d'obtenir le plus grand bénéfice possible de l'aide et de la coopération offertes par le Nord.

Le tableau 11 présente un schéma des flux financiers nets désagrégés par pays et par canal (bilatéral, multilatéral, pays arabes membres de l'OPEC).

On peut y noter le canal bilatéral continue à avoir la préférence des pays donateurs, et qu'il reste la composante principale de l'aide. C'est aussi un phénomène qu'il faudra corriger dans les limites du possible, cherchant pour le moins à coordonner les différentes initiatives, afin d'éviter les profondes distorsions et contradictions qui continuent à caractériser la politique d'aide pour le développement.

V – Les rapports avec la Communauté Européenne¹

Quand ce ne serait que pour des motifs de voisinage géographique, le Bassin Méditerranéen représente une région d'intérêt prioritaire pour la Communauté Européenne dans son ensemble, et naturellement en premier lieu, pour les pays membres qui s'ouvrent sur la Méditerranée.

Jusqu'à ce jour, l'intérêt communautaire pour cette région s'est manifesté à travers une série d'accords d'association et de coopération, dont le contenu de caractère financier et commercial a certainement contribué à améliorer les rapports économiques entre les régions nord et sud, mais sans réussir à donner au développement des pays des régions méridionales l'impulsion nécessaire à promouvoir un rythme de croissance plus élevé et à empêcher que ne se creuse un fossé, comme cela est au contraire arrivé, entre les niveaux d'expansion économique des deux rives. *Il faut en effet reconnaître, que jusqu'à présent, l'engagement et la contribution de la CEE, surtout en termes financiers, n'ont pas répondu aux besoins de la région.*

Des Accords d'Association et de Coopération entre la CEE et les douze pays de la Méditerranée (à l'exclusion de l'Albanie et de la Lybie) sont actuellement en vigueur, et doivent être révisés l'année prochaine.

Ces Accords définissent les modalités d'échanges commerciaux, l'allocation des fonds (par le moyen de protocoles financiers ad hoc), la coopération économique et la création d'un dialogue politique à un niveau institutionnel.

En ce qui concerne le premier aspect, il est intéressant de noter qu'en 1988, les pays du Bassin Méditerranéen exportaient vers la CEE des biens pour une valeur égale à 6,4 % du total des importations de la CEE, tandis que les biens importés par cette même région représentaient 8,8 % des exportations totales de la CEE vers les régions extra-communautaires.

Bien que les pays de la région méditerranéenne exportent vers la zone communautaire plus de 50 % de leurs produits, le solde commercial est structurellement à l'actif de la CEE : de 1977 à 1988, il a oscillé entre 8 et 5 milliards d'ECU (tab. 1).

1. Les données et les références de ce paragraphe concernent les douze pays de la Méditerranée avec lesquels la CEE a signé les Accords d'Association et de Coopération (Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte, Jordanie, Israël, Liban, Syrie, Turquie, Chypre, Yougoslavie, Malte).

Cela signifie que durant cette période rien de significatif n'a été entrepris pour équilibrer les rapports économiques entre les pays de la Méditerranée et la CEE. Les facteurs qui freinent une meilleure intégration entre les structures productives des deux zones n'ont pas en fait été supprimés. En ce qui concerne le commerce des biens manufacturés (tab. 13), on remarque une importante augmentation des exportations des douze pays méditerranéens vers la Communauté (+ 404 % de 1977 à 1988), qui n'est cependant, pas distribuée de façon uniforme (en 1988, la Yougoslavie, la Turquie et Israël, à eux seuls, représentaient 72 % des exportations totales). On peut trouver la cause de cette différence de résultats entre les pays méditerranéens, d'une part dans les différentes politiques économiques suivies par ces pays, et d'autre part dans certaines restrictions commerciales imposées par la CEE.

Si, en fait, le libre accès des produits manufacturés a généralement permis une sensible augmentation des exportations de ces pays, la Communauté a maintenu des restrictions pour les produits textiles et l'habillement, qui ont rendu lent et difficile le processus d'organisation structurelle de ce secteur (tab. 14).

La situation du commerce des produits agricoles est encore plus grave, et non seulement à cause de la progressive réduction, pour les douze pays méditerranéens, du quota exporté vers la CEE (tab. 15), mais aussi et surtout de l'augmentation de leur dépendance alimentaire de l'étranger (en 1987, l'importation de céréales a été de l'ordre de 22 millions de tonnes).

Malgré la concession de tarifs préférentiels, les mécanismes de la Politique Agricole Commune et la stagnation de la consommation des produits agricoles en Europe ont rendu encore plus difficiles les exportations des pays méditerranéens, du reste insuffisamment soutenues par des politiques adéquates de marketing et de différenciation qualitative des produits.

La dépendance alimentaire, d'autre part, résulte de divers facteurs dont, en particulier, le développement insuffisant de la production agricole qui ne réussit pas à compenser la croissance très rapide de la population, et une série de difficultés de l'environnement, telles que la sécheresse, l'érosion et l'extension progressive des déserts.

Face à une telle situation, l'engagement de la Communauté apparaît particulièrement faible, tout comme sa contribution financière au développement économique des pays méditerranéens.

Les protocoles financiers stipulés par la Communauté avec chacun des pays de la Méditerranée prévoient l'octroi de fonds inscrits au budget ¹, de prêts de la

1. Les fonds inscrits sur le budget de la Communauté selon les protocoles financiers de la première et seconde « générations » consistaient en dons et prêts spéciaux (1 % d'intérêt pour une durée de 40 ans et 10 ans de grâce). Les protocoles de la troisième « génération » prévoient l'octroi de fonds pour le capital à risque, afin d'encourager la coopération industrielle

Banque Européenne des Investissements, d'aide alimentaire et autres contributions spécifiques.

Les contributions totales nettes de la Communauté en tant que telle à la région méditerranéenne durant la période 1985-1988, se sont montées à 5,07 % du total perçu par les pays intéressés ; si on ajoute les contributions des pays membres, le pourcentage arrive à 32,21 % (tab. 7).

La question financière revêt une particulière importance par rapport à la dette extérieure à cause, en particulier, de l'imposition dans certains pays de la Méditerranée de politiques d'ajustement concordées avec le Fonds Monétaire International et la Banque Mondiale.

La Commission estime que les contributions de la Communauté devraient également obliger les pays bénéficiaires à mettre en œuvre d'importantes réformes économiques, visant à renforcer les mécanismes du marché. En ce sens, une nouvelle politique envers les pays méditerranéens, qui est en cours de discussion au sein de la Communauté et a le but de modifier l'orientation des protocoles financiers à conclure en 1991, devra prévoir un divers et plus ample soutien financier si l'on veut aboutir à une meilleure intégration économique des deux régions.

Les Accords de Coopération contiennent des sections concernant la coopération économique, les investissements privés et les problèmes de l'emploi, qui n'ont cependant trouvé à ce jour qu'une application insuffisante, se limitant à favoriser contacts et échanges d'informations entre chercheurs et industriels, surtout dans le domaine de l'exploitation de l'énergie, de l'environnement et de l'industrie.

La Commission considère particulièrement insuffisants les efforts faits pour augmenter les investissements privés (que découragent l'instabilité politique et la basse productivité des pays méditerranéens) et pour améliorer les conditions des travailleurs immigrés, puisque la politique de l'immigration est du ressort de chaque pays européen.

La coopération entre les institutions officielles est elle aussi jugée insuffisante : les conseils d'Association ou de Coopération ont été rarement convoqués, et leurs résultats sont maigres.

Selon les indications de la Commission et du Comité Economique et Social, afin de garantir la stabilité, la prospérité et la sécurité dans le Bassin de la Méditerranée, le Communauté doit donc s'engager à soutenir l'évolution des pays de la rive sud vers des formes de pluralisme politique, et vers le renforcement de l'économie de marché. La croissance, l'augmentation de l'emploi, la réduction de la dette, l'autonomie alimentaire sont des objectifs plus strictement économiques, que doit mettre en œuvre une politique économique orientée à améliorer l'intégration des marchés et la complémentarité industrielle et agricole.

En résumé, une nouvelle politique méditerranéenne de la CEE devrait viser à favoriser :

- les réformes économiques et les politiques d'ajustement structurel ;
- l'augmentation du volume des financements publics et privés, et la recherche de nouvelles modalités d'investissement productif privé (joint-ventures) ;

- le soutien au développement de la production agricole ;
- une plus grande ouverture du marché européen, en particulier en vue du Marché Unique de 1992, à travers une réforme de la Politique Agricole Commune et une réduction des restrictions sur les produits sensibles ;
- une plus étroite collaboration avec les autres Institutions Financières qui fonctionnent dans la région (FMI et Banque Mondiale) ;
- le renforcement du dialogue politique, en favorisant les fonctions des institutions responsables, ou en créant de nouvelles ;
- le soutien aux formes d'intégration économique régionale entre le divers pays méditerranéens (Union du Maghreb et Conseil de Coopération Arabe).

VI – Une nouvelle institution financière pour la Méditerranée

Les considérations précédentes ont mis en évidence l'insuffisance des politiques et des instruments d'intervention mis en œuvre jusqu'à présent par la Communauté Européenne et par ses membres pour aider plus efficacement le développement économique des pays de la Méditerranée, tandis que s'affirme toujours davantage l'exigence d'instaurer à l'intérieur de la région un système de coopération susceptible de faire démarrer un processus irréversible de progrès économique et social, et de jeter les bases d'une plus grande stabilité politique de la région.

On peut estimer à cet égard qu'une institution intergouvernementale de caractère financier, qui regrouperait tous les pays riverains pourrait constituer un instrument efficace de coopération. Outre les pays membres de la Communauté Européenne, on pourrait également penser à des formules de coopération avec les autres pays européens, à l'Ouest comme à l'Est, et des pays non-européens, qui manifesteraient de l'intérêt pour cette initiative. Les organisations internationales responsables de l'aide aux pays en voie de développement devraient avoir moyen de collaborer avec cet organisme.

Ce dernier fonctionnerait à la façon d'une institution financière multilatérale, dont la fonction est de compléter et d'intégrer, plutôt que de doubler les activités des organismes multilatéraux déjà existants et de s'y superposer. Cette situation devrait en particulier avoir pour l'un de ses objectifs principaux l'harmonisation des plans de développement de la région, grâce à une coordination des initiatives nationales et internationales, ainsi que l'attribution des ressources financières nécessaires à la réalisation des programmes.

Jusqu'à ce jour, les seuls efforts de coordination ont regardé la défense de la mer et de l'environnement (MAP – sous la direction de l'UNEP). Il faut faire davantage, dans maints secteurs, pour jeter les bases d'un développement possible qui encourage les efforts économiques régionaux dynamiques récompensant la complémentarité, et décourage le double emploi des ressources.

Harmonisation et coordination seraient possibles grâce au dialogue permanent que l'appartenance à une même organisation permettrait de maintenir entre membres industrialisés et en voie de développement : un tel dialogue permettrait de définir des tactiques d'intervention et d'établir en commun des programmes d'action qui tiendraient compte du contexte général, avec l'objectif de créer progressivement dans les régions une division plus rationnelle du travail et de la production.

L'institution en question devrait pouvoir disposer – comme c'est le cas pour la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement, récemment constituée – des ressources financières nécessaires à réaliser les tâches qui lui seront assignées.

De façon analogue à la Banque Mondiale et aux autres Banques de développement régional, la nouvelle institution pourrait se diviser en deux sections ayant des caractéristiques et des fonctions diverses.

La première section fonctionnerait comme une banque normale qui se finance en recueillant des fonds sur le marché international, et qui accorde des crédits aux entreprises des pays membres aux conditions et aux taux du marché.

Ces formes de financement s'appliqueraient à des projets d'investissements publics et privés plus rapides et plus rentables, susceptibles de réaliser avec une rapidité normale des profits permettant de rembourser les emprunts.

Dans certains cas, il pourrait être opportun d'accorder une réduction des taux d'intérêt, en fonction des caractéristiques de l'entreprise et de la nature de l'opération. Cela serait possible si les pays membres constituaient un fonds ad hoc, dans le but de diminuer les intérêts des emprunts destinés au financement de certaines opérations. Ce fonds devrait être alimenté par des refinancements périodiques de la part des pays membres.

Le seconde section fonctionnerait au contraire grâce à des dons et à des crédits à l'aide (taux d'intérêt de 1 à 2 %, période de grâce d'environ cinq ans, période d'amortissement de dix à vingt ans).

Elle serait financée par les contributions des pays membres (naturellement les pays industrialisés en soutiendraient le plus grand poids, tandis que les pays en voie de développement participeraient avec des versements plus modestes, principalement en devise nationale, selon le modèle que suit la BERS). Les ressources ainsi constituées devraient financer des projets de développement, et en priorité les projets destinés à favoriser l'intégration économique des pays de la rive méridionale. On pourrait utiliser cette section pour les programmes de formation professionnelle, en particulier pour la formation d'industriels et de « managers ». Des contributions à des fonds de recherche régionaux pourraient en outre favoriser l'échange d'informations en matière de nouvelles technologies, de nouvelles techniques de production, de systèmes plus modernes de gestion de l'entreprise, etc. Outre que séparément, les deux sections pourraient fonctionner ensemble pour certaines opérations, avec d'autres organismes financiers internationaux, en particulier avec ceux qui s'associeraient à la future institution.

En ce qui concerne le capital social à sa disposition, on pourrait penser à un patrimoine initial de 10 milliards d'ECU répartis entre les différents participants. La Communauté Européenne, à travers ses états-membres, aurait un quota majoritaire, mais bien entendu l'institution resterait ouverte, comme on l'a déjà dit, à d'autres pays européens et non-européens.

Il serait particulièrement souhaitable de trouver des modalités de participation pour les pays de la région du Danube et de l'Adriatique (Autriche, Tchécoslovaquie, Hongrie et Yougoslavie) directement intéressés à renforcer leur présence dans le Bassin Méditerranéen.

La participation des principaux organismes financiers internationaux apparaît, elle aussi, nécessaire, et non seulement comme source additionnelle de financements, par la mise en œuvre d'opérations mixtes, mais aussi et surtout dans le but indispensable de coordonner les programmes, afin d'éviter le gaspillage et des projets incompatibles entre eux.

Donc, outre la Banque Mondiale, et le Fonds Monétaire International, il serait souhaitable que participent à cette institution l'UNDP, l'UNIDO, la FAO, l'UNEP.

Afin qu'elle puisse jouer efficacement le rôle qui lui a été assigné, tous les pays du Bassin Méditerranéen devraient y participer. Toutefois, dans l'actuelle conjoncture politique de la région, il pourrait s'avérer difficile de réunir tous les pays riverains autour d'une même table : on peut donc penser procéder par étapes, en commençant par s'intéresser à l'initiative un groupe restreint de pays de la région sud, en particulier ceux de la Méditerranée Centrale et Occidentale, avec l'intention d'étendre successivement la participation aux autres pays méditerranéens ou de la CEE qui le demanderaient, attirés par le succès de l'entreprise.

Ce nouvel organisme financier serait la première et unique institution intergouvernementale dans laquelle se rencontreraient et collaboreraient tous les pays du Bassin Méditerranéen.

Pays donateurs et pays destinataires de fonds se retrouveraient ensemble avec une égale dignité, ce qui constituerait un important facteur de stabilité politique et économique. Cette organisation multilatérale pourrait contribuer à la réalisation d'une meilleure distribution internationale du travail et de production, et donc à une utilisation plus efficace des ressources de la région, grâce à la programmation commune du développement économique et social des pays participants.

De nouveaux programmes, orientés vers la solution de problèmes spécifiques de caractère régional (intégration, recherche scientifique et technologique...) pourraient jaillir de cette première initiative multilatérale.

Ce sont des analyses économiques scrupuleuses et répétées qui devront déterminer le choix du type d'activité financées par cette nouvelle institution. Toutefois, on peut distinguer certains principes généraux.

Actuellement les flux financiers publics engagés dans la région de la Méditerranée (OECD, œuvre citée) s'orientent essentiellement vers des initiatives en faveur d'infrastructures sociales et économiques (santé, instruction, transports,

télécommunications, énergie...), tandis que les financements pour les activités productives sont largement inférieures (22 % du total en 1988).

Le flux des investissements privés vers la région reste encore très bas, et cela est dû en premier lieu à une série de facteurs tels que les politiques macroéconomiques insuffisantes, la médiocre productivité du travail, l'étroitesse des marchés nationaux et les restrictions aux exportations vers les pays tiers, le faible développement industriel.

Devant cette situation, il semblerait opportun d'orienter tout d'abord les ressources de cette nouvelle institution vers le financement d'initiatives productives à bref et à moyen terme, et ensuite d'infrastructures nécessaires aux secteurs productifs.

Le secteur industriel aussi bien que le secteur agricole devraient bénéficier de technologies avancées et adaptées aux différentes réalités régionales. Le secteur agricole apparaît en effet en condition particulièrement critique, et il s'est montré ces dernières années aussi incapable d'assurer la suffisance dans de nombreux pays que d'empêcher une excessive urbanisation.

Enfin une gestion correcte des politiques macroéconomiques, auxquelles s'ajouteraient les financements particuliers fournis par la nouvelle institution, constituerait un encouragement irremplaçable aux investissements productifs.

En outre, on devrait attacher une importance particulière aux investissements susceptibles d'encourager l'emploi, en même temps que de ralentir les flux migratoires provenant du Sud de la Méditerranée, de gérer correctement l'environnement et l'énergie, et de favoriser la coopération scientifique et technologique.

Annexe
Tableaux

Tableau 1

Principaux indicateurs macroéconomiques des pays de la Méditerranée

Pays	PNB par habit. en \$	Taux de croiss. du PIB en %		Invest. bruts/PIB en %	Epargne /PIB en %	Service de la Dette a l.t./Export. en %		Importations de céréales (.000 MT)	
	1987	1965/80	1980/87	1988	1988	1970	1987	1974	1987
Algérie	2.680	7,5	3,8	30,7	31,6	3,9	49,0	1.816	3.823
Chypre	5.200	-	-	-	-	-	-	-	-
Egypte	680	6,8	6,3	18,5	7,8	-	21,5	3.877	9.326
Jordanie	1.560		4,3	26,1	- 3,3	3,6	21,8	171	950
Israël	6.800	6,8	2,2	18,3	3,5	6,8	25,3	1.176	1.905
Liban	-	1,2	-	28,1	- 73,1	-	-	354	479
Malte	4.190		-	25,7	-	-	-	-	-
Maroc	610	5,4	3,2	25,2	25,0	9,2	30,8	891	2.251
Syrie	1.640	8,7	0,3	18,6	9,9	11,3	16,5	339	1.374
Tunisie	1.180	6,6	3,6	22,4	17,6	-	29,4	307	1.170
Turquie	1.210	6,3	5,2	25,0	23,6	22,6	34,0	1.276	624
Yougosl.	2.480	6,0	1,5	22,9	-	19,7	19,4	992	782

% par rapport au PNB

Source : Banque Mondiale.

Tableau 2

Restructurations et refinancements de la dette extérieur, 1978-1989¹

Pays et date	Echéances couvertes	Montant (mln \$)	Notes
Algérie 1986-1989	843	Dette envers l'URSS
Egypte mai 1987	100 % R+I 1.87-6.88 100 % A al 31.12.86	6 500	Club de Paris
Jordanie décembre 1988	Dette militaire envers les USA	220	Securitization (garantie USA 90 %)
juillet 1989	100 % R+50 % I 7.89-12.89 100 % A al 30.6.89	586	Club de Paris
septembre 1989	selon accord 7.89 avec Club di Parigi	150	Dette envers l'URSS
septembre 1989	100 % R 1.89-6.91	575	Banques

Pays et date	Echéances couvertes	Montant (mln \$)	Notes
Israël			
septembre 1988	Dettes militaires envers les USA	2 524	Securitization (garantie USA 90 %)
septembre 1989	Dettes militaires envers les USA	2 254	Securitization (garantie USA 90 %)
Lybie			
1986-89	...	540	Dettes envers l'URSS
Maroc			
octobre 1983	85 % R+I 9.83-12.84 100 % A al 31.8.83	1 228	Club de Paris
septembre 1985	90 % R+I 9.85-2.87 90 % A al 31.8.85	1 040	Club de Paris
février 1986	100 % R 9.83-12.83		Banque (+ 750 : renouvellement crédit à court terme)
février 1987	90 % R 1.84-12.84	538	
	100 % R 1.85-3.88	1 994	Banque (+ 180 : renouvellement crédit à court terme)
mars 1987	acceptations bancaires 100 % R+I 3.87-6.88 50 % accordo 10.83	459	
	100 % accorde 9.85	1 060	Club de Paris
octobre 1988	100 % R+I 7.88-12.89		
1983-1988	80 % R accord 10.83	1 042 1949	Club di Parigi avec chaque gouvernement
Mauritanie			
avril 1985	90 % R+I 1.85-3.86 90 % A al 31.12.84	39	Club de Paris
mai 1986	95 % R+I 4.86-3.87	33	Club de Paris
juin 1987	95 % R+I 4.87-5.88	38	Club de Paris
juin 1989	100 % R+I 6.89-5.90 100 % A al 31.5.89	52	Club de Paris
1983-1987	254	(Conditions de Toronto) avec chaque gouvernement
Syrie			
1986-1989	...	1 495	Dettes envers l'URSS
Tunisie			
octobre 1988	Dettes militaires envers les USA	200	Securitization (garantie USA 90 %)

Pays et date	Echéances couvertes	Montant (mln \$)	Notes
Turquie			
mai 1978	80 % R+I 1.77-6.79	1 200	Club de Paris
mai 1978	...	312	Dettes envers l'Irak
juillet 1979	85 % R+I 7.79-6.80	900	Club de Paris
août 1979	Dep. Lire turque convertible	2 805	Banque (+ autre crédit à court terme)
avril 1980	Crédits non garantis	1 200	Fournisseurs
juillet 1980			Club de Paris (compris crédit restructuré)
	90 % R+I 7.80-6.83		
	90 % A al 30.6.80	2 600	
mars 1982	Révis. accord 8.79	2 269	Banque (+ autre crédit à court terme)
novembre 1988	Dettes militaires envers les USA	1 490	Securitization (garantie USA 90 %)
septembre 1989	Dettes militaires envers les USA	407	Securitization (garantie USA 90 %)

1. Légende : R = Remboursement ; I : Intérêts ; A = Arriérés ; 6.88 = juin 1988.

Source : Fintesa Studi Paese.

Tableau 3

Stand-by, extended arrangement, structural adjustment facility et enhanced structural adjustment facility accordés par le fonds monétaire international, 1982-1989 (MLN DSP)

	Période de prélèvement	Montant total	Montant à prélever	
			au 31.1.90	à l'échéance
Stand-by				
Algérie	5.89-5.90	156	0	
Egypte	5.87-11.88	250		134
Jordanie	7.89-1.91	6	33	
Maroc	4.82-4.83	281		0
	9.83-3.85	300		0
	9.85-2.87	200		190 ¹
	12.86-4.88	230		0
	8.88-12.89	210		0
Mauritanie	6.81-3.82	26		0
	4.85-4.86	12		0
	4.86-4.87	12		0
	5.87-5.88	10		0
Tunisie	11.86-5.88	104		13

	Période de prélèvement	Montant total	Montant à prélever	
			au 31.1.90	à l'échéance
Turquie	6.80-6.83	1 250		0
	6.83-6.84	225		169 ²
	4.84-4.85	225		56
Extended Arrangement				
Maroc	3.81-10.83	817		681 ³
Tunisie	7.88-7.91	207		
Saf				
Mauritanie	9.86-9.89	24		7 ⁴
Esaf				
Mauritanie	5.89-5.92	51	34	

1. Annulé en décembre 1986.

2. Remplacé par le stand-by du 4.84.

3. Remplacé par le stand-by du 4.82.

4. Remplacé par l'Esaf du 5.89.

Source : Elaboré par FINTEESA sur des données du Fonds Monétaire International.

Tableau 4
Evolution démographique sur la rive Sud de la Méditerranée

	Taux de croissance ¹				Age moyen				Taux de fécondité total	
	1985	1995	2005	2015	1980	1990	2000	2010	1985	2005
Algérie	33,4	32,7	27,4	20,9	16,9	17,5	19,4	22,9	6,8	4,4
Egypte	32,2	21,4	15,4	11,4	20,2	22,4	24,9	27,0	4,8	2,6
Jordanie	34,3	37,4	35,3	28,1	16,0	17,3	17,9	20,2	7,1	5,3
Liban	10,7	18,0	13,2	10,7	24,1	26,0	28,9	32,5	3,4	2,4
Lybie	39,0	31,8	16,7	15,1	15,9	17,4	22,3	27,4	7,1	2,1
Maroc	27,4	24,9	14,4	12,1	18,5	20,1	24,0	29,2	6,0	2,3
Syrie	35,9	34,0	29,3	21,3	15,9	17,7	19,6	23,2	6,7	4,2
Tunisie	24,5	20,6	13,2	11,4	20,7	23,1	27,1	31,1	4,4	2,2
Yougosl.	7,0 ²	-	6,0 ³	-					2,0	2,0 ⁴
Italie	2,0 ²	-	- 1,0 ³	-					1,5	1,4 ⁴
France	5,0 ²	-	4,0 ³	-					1,9	1,8 ⁴
USA	10,0 ²	-	8,0 ³	-					1,3	1,9 ⁴

1. Valeurs pour mille.

2. Pour les années 1980-1987

3. Pour les années 1987-2000

4. Pour les années 2000.

Source : « Abitare il pianeta » – Fondation Agnelli, Turin, 1989, et Banque Mondiale.

Tableau 5
Population active et taux d'emploi

Communauté Européenne	Population totale 1985 (en millions)	Population active 1985 (en millions)	Taux d'emploi de la population (%)
Etrangers (en millions)			
dont :	12.220	4.830	39,3
– de pays de la CEE	4.770 (39,00 %)	1.540 (31,9 %)	32,3
– de pays autres	7.450 (61,00)	3.290 (68,1)	44,2
Algérie	830 (11,10)	270 (8,2)	32,5
Maroc	670 (8,90)	230 (7,0)	34,3
Tunisie	225 (3,02)	80 (2,5)	35,5
Région Afrique du Nord	1.725 (23,02)	580 (17,7)	33,6
Turquie	2.000 (26,85)	720 (21,9)	36,0
Yougoslavie	780 (10,47)	432 (13,1)	55,4
Total Bassin Méditerranéen	4.505 (60,34)	1.732 (52,7)	38,4
Autres	2.945 (39,66)	1.558 (47,3)	52,9

Source : Eurostat.

Tableau 6

**Taux de croissance moyens annuels du PNB
nécessaires pour garantir un taux d'emploi constant
sur la base de deux hypothèses diverses sur l'élasticité**

	e = 0,3	e = 0,5
Rive Sud		
Albanie	8,3	5,0
Algérie	12,0	7,2
Chypre	3,7	2,2
Egypte	9,0	5,4
Israël	7,0	4,2
Liban	7,0	4,2
Lybie	12,7	7,6
Maroc	10,0	6,0
Syrie	12,7	7,6
Tunisie	9,3	5,6
Turquie	8,0	4,8
Total	9,3	5,6
Rive Nord		
France	1,7	1,0
Grèce	1,3	0,8
Italie	0,7	0,4
Malte	2,3	1,4
Espagne	2,7	1,6
Yougoslavie	2,3	1,4
Total	1,7	1,0

Source : Finafrica/Bocconi, 1988.

Tableau 7
Flux financiers nets totaux (a) et communautaires
vers la région méditerranéenne (b)
(millions de dollars courants)

Flux	1985	1986	1987	1988
Totaux	6 268,7	4 759,0	2 283,0	5 006,1
Total CEE + pays membres (c)	2 438,4	1 645,2	- 182,7	1 098,3
CEE + P. membres/Total (%)	38,89	34,57	n.s. (d)	23,18
CEE	144	133,3	247,7	218,8
CEE/Total (%)	2,29	2,80	10,84	4,37

(a) Total des flux financiers directs vers la région net de remboursements effectués. Comprend l'aide publique au développement, les financements publics sans facilitations et les financements du secteur privé.

(b) Ont été pris en considération Algérie, Egypte, Yougoslavie, Liban, Maroc, Syrie et Tunisie.

(c) Total des flux financiers nets provenant de la CEE et des pays de la CEE membres du DAC (Belgique, Danemark, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Pays-Bas).

(d) Non significatif.

Source : OECD, « Geographical distribution of financial flows to developing countries » 1990.

Tableau 8
Flux financiers nets totaux de la communauté (a)
vers la région méditerranéenne
(millions de dollars courants)

		1985	1986	1987	1988
Algérie	CEE + Pays membres	677,0	23,0	- 902,7	- 146,2
	CEE	16,3	14,2	31,0	12,3
Egypte	CEE + Pays membres	782,5	923,6	781,5	711,8
	CEE	40,0	57,0	109,2	88,1
Yougoslavie	CEE + Pays membres	161,2	- 112,9	- 284,4	- 106,4
	CEE	-	54,3	33,9	7,3
Liban	CEE + Pays membres	- 2,9	55,0	20,6	105,2
	CEE	6,2	0,8	0,1	- 1,2
Maroc	CEE + Pays membres	615,6	429,9	156,2	172,4
	CEE	52,7	29,2	22,6	8,2
Syrie	CEE + Pays membres	67,3	119,7	- 19,0	253,6
	CEE	15,4	8,2	9,6	33,2
Tunisie	CEE + Pays membres	137,7	206,9	65,5	107,9
	CEE	13,4	26,6	41,3	63,9

(a) Flux financiers provenant de la CEE et des pays communautaires membres du DAC.

Source : Voir tab. 7.

**Flux financiers nets totaux vers la région méditerranéenne
région méditerranéenne
(millions de dollars courants)**

	1985			1986			1987			1988		
	Flux totaux	APD	APD/TOT (%)	Flux totaux	APD	APD/TOT. (%)	Flux totaux	APD	APD/TOT. (%)	Flux totaux	APD	ADS/TOT. (%)
Algérie	775,3	173,0	22,31	- 102,5	165,1	n.s. (a)	- 1 263,4	214,4	n.s. (a)	- 144	171,5	n.s. (a)
Egypte	2 921,5	1 791,3	61,31	2 558,2	1 716,0	67,07	2 034,4	1 773,6	87,15	3 695,4	1 537,4	41,60
Yougosl.	67,6	10,6	15,68	- 54,1	18,6	n.s. (a)	- 250,2	35,1	n.s. (a)	- 451,7	43,9	n.s. (a)
Liban	58,3	83,2	142,71	124,6	62,2	49,91	94,0	101,1	107,55	184,2	141,1	76,60
Maroc	1 456,3	785,0	53,90	1 078,4	402,7	37,34	736,4	447,2	60,72	961,8	481,6	50,07
Syrie	688,9	609,7	88,50	812,5	728,5	89,62	727,7	683,8	93,96	422,1	191,2	45,29
Tunisie	300,8	162,7	54,08	341,6	222,4	65,10	204,1	274,4	134,44	308,3	316,3	102,59
Total	6 268,7	3 615,5	57,6	4 760	3 315,5	69,6	2 283	3 529,6	154,6	5 006,1	1 178,1	23,53

(a) Non significatif.

Source : Voir tab. 7.

Tableau 10**Flux financiers totaux nets provenant du secteur privé
vers la région méditerranéenne
(en millions de dollars courants)**

Pays	1985	1986	1987	1988
Algérie	569,2	24,9	- 1 032,5	125,7
Egypte	883,4	774,6	112,6	- 248,0
Yougoslavie	- 219,3	- 219,3	- 393,9	- 298,7
Liban	- 24,8	69,0	- 22,9	39,2
Maroc	7,7	- 66,4	- 116,9	- 102,7
Syrie	24,9	67,2	6,4	104,6
Tunisie	66,9	59,1	- 127,7	- 90,4
Total	1 308	709,1	- 1 574,9	- 470,3

Source : Voir tab. 7.

Tableau 11
Flux financiers totaux désagrégés par flux bilatéraux (a)
Multibilatéraux et provenant de pays arabes (b)
(en millions de dollars courants)

		1985	1986	1987	1988
Algérie	Total	7 775,3	- 102,5	- 1 263,4	- 114,0
	dont :				
	Bilatéral	595,3	- 219,1	- 1 341,7	- 211,5
	Multibilatéral	235,4	67,9	29,3	70,7
	Pays Arabes	- 55,4	48,7	49,0	26,8
Egypte	Total	2 921,5	2 558,2	2 034,4	3 695,4
	dont :				
	Bilatéral	2 653,2	2 266,6	1 725,9	3 563,2
	Multibilatéral	287,6	232,1	235,0	147,9
	Pays Arabes	- 19,3	59,5	73,6	- 15,8
Yougoslavie	Total	67,6	- 54,1	- 250,2	- 451,7
	dont :				
	Bilatéral	34,0	- 117,1	- 165,2	- 134,9
	Multibilatéral	226,3	90,4	- 55,3	- 310,9
	Pays Arabes	- 182,7	- 27,4	- 29,7	- 6,0
Liban	Total	58,3	124,6	94,0	184,2
	dont :				
	Bilatéral	19,4	108,5	66,2	155,3
	Multibilatéral	26,7	13,4	9,5	17,7
	Pays Arabes	12,2	2,7	18,2	11,2
Maroc	Total	1 456,3	1 078,4	736,4	961,8
	dont :				
	Bilatéral	653,9	594,5	327,3	532,8
	Multibilatéral	390,1	404,5	341,7	407,2
	Pays Arabes	412,4	79,4	67,4	21,8
Syrie	Total	688,9	812,8	727,7	422,1
	dont :				
	Bilatéral	38,0	108,7	95,3	357,6
	Multibilatéral	91,2	71,4	51,5	74,0
	Pays Arabes	559,7	632,8	580,8	- 9,6
Tunisie	Total	300,8	341,6	204,1	308,3
	dont :				
	Bilatéral	150,7	173,2	17,8	87,1
	Multibilatéral	145,0	135,3	183,4	222,7
	Pays Arabes	5,1	33,1	2,8	- 1,5

(a) Financements bilatéraux provenant des pays DAC,

(b) Pays arabes membres de l'OPEC.

Source : Voir Tab. 7.

Tableau 12
Balance Commerciale de la Communauté Européenne
(millions d'ECU)

Pays	1977	1982	1987	1988
Hors de la CEE	- 6.769	- 35.011	- 719	- 24.400
EFTA	12.401	6.811	7.607	5.900
Méditerr. 12\$	8.981	7.181	7.293	5.400
Etats-Unis	- 5.261	- 10.922	15.686	3.500
Japon	- 4.494	- 11.587	- 21.139	- 24.600

\$ par Méditerranée 12, on entend les douze pays qui ont conclu des Accords de Coopération ou d'Association avec la CEE.

Source : Eurostat.

Tableau 13
Importations de produits manufacturés de la CEE
(millions d'ECU)

En provenance de pays	1977	Part. en %	1982	Part. en %	1988	Part. en %
PVD	11.744		23.243		51.076	
Asie	1.360		2.976		7.308	
Europe de l'Est	4.614		6.863		10.181	
Amérique Latine	1.864		3.526		6.542	
Méditerranée 12	2.587	100,0	5.421	100,0	13.044	100,0
- Malte	139	5,4	256	4,7	358	2,7
- Turquie	278	10,7	696	12,8	2.833	21,7
- Yougoslavie	1.055	40,8	1.924	35,5	4.712	36,1
- Chypre	15	0,6	78	1,4	255	2,0
- Algérie	35	1,4	78	1,4	133	1,0
- Maroc	187	7,2	488	9,0	1.235	9,5
- Tunisie	251	9,7	636	11,7	1.025	7,9
- Egypte	73	2,8	219	4,0	457	3,5
- Syrie	6	0,2	9	0,2	53	0,4
- Israël	527	20,4	986	18,2	1.834	14,1
- Liban	15	0,6	15	0,3	67	0,5
- Jordanie	5	0,2	34	0,6	83	0,6

Source : Eurostat.

Tableau 14
Importations de produits textiles et d'habillement de la CEE
(millions d'ECU)

En provenance de Pays	1978	1982	1988
Hors de la CEE	8.207	13.865	22.443
dont :			
Pays AMF\$	3.909	6.666	12.023
Méditerranée 12	1.095	2.188	5.127
– Malte	99	141	119
– Yougoslavie	328	515	1.262
– Turquie	217	507	1.819
– Chypre	20	43	82
– Algérie	1	3	1
– Maroc	112	233	685
– Tunisie	174	383	618
– Egypte	32	98	169
– Liban	1	2	21
– Syrie	2	3	6
– Jordanie	–	–	1
– Israël	106	260	326

\$ Pays qui ont souscrit l'Accord MultiFibres.

Source : Eurostat.

Tableau 15
Part des produits agricoles dans les importations de la CEE
en provenance des Pays de la Méditerranée
(en %)

Pays	1977	1982	1988
Méditerranée 12	18,5	9,6	11,2
– Malte	3,6	0,9	0,2
– Turquie	42,2	30,6	17,2
– Yougoslavie	13,4	13,0	9,1
– Chypre	83,0	51,5	35,6
– Algérie	2,4	0,2	0,5
– Maroc	41,2	28,7	25,5
– Tunisie	21,4	9,7	9,6
– Egypte	9,3	2,3	4,6
– Syrie	1,1	0,2	0,3
– Israël	30,7	27,5	18,4
– Liban	12,5	4,9	3,3
– Jordanie	6,3	2,4	0,6

Source : Eurostat.

**POLITIQUES MEDITERRANEENNES
DES PAYS LATINS DE LA CEE**

Daniel BRUN
Consultant

I – Liminaire

D'abord un mot de remerciements en forme d'explication. Les responsables de ce colloque ont bien voulu me confier une intervention et me laisser l'entière liberté de mon propos. J'ai donc proposé aux organisateurs de m'interroger sur la réalité des « politiques méditerranéennes des pays latins de la CEE ». L'occasion est belle de faire le point puisque, depuis 1987, comme secrétaire général d'échanges méditerranéens, j'ai pu participer ou contribuer à la plupart des initiatives de relance de la concertation en Méditerranée Occidentale.

Les faits sont têtus et cette région du monde n'échappe pas à la loi commune. La Méditerranée n'existe pas. Est-il réaliste de faire le pari, dans le contexte de l'économie-monde et de la recomposition en cours des rapports entre l'Amérique, le Japon et l'Europe, de l'émergence d'une région méditerranéenne qui pourrait, en vertu de ressources endogènes, affirmer sa capacité à jouer un rôle mondial, maîtriser la dynamique de son développement ?

Permettez-moi une remarque liminaire. Comme moi, vous avez certainement prêté attention aux repères choisis par les organisateurs de ce colloque pour exprimer leur projet. Pour qui pratique le dossier méditerranéen, il y a quelque difficulté à ne pas évoquer les bruits de la guerre au Levant, à passer sous silence la complexité des rapports entre l'Europe et le Monde Arabe, à taire la présence militaire américaine dans cette région, à discuter des rapports entre Nord et Sud de la Méditerranée seulement entre nous... En somme, à gommer tout ce qui fait problème pour que les nations de cette région accèdent à la maîtrise de leur histoire.

S'il est vrai que le jeu de l'échange entre les hommes est une forme accomplie de reconnaissance, comment penser le développement économique méditerranéen sans aller à la rencontre de l'autre. Et tout ce qui fait problème est limitation de sa liberté, atteinte à son intégrité. Il faudra bien un jour en traiter. Comment penser un projet méditerranéen aseptisé de toutes les traces de conflits ou d'antagonismes. Cet activisme méditerranéen des Européens n'est pas sans poser question aux pays arabes de la rive Sud qui se demandent s'il n'est pas une tentative renouvelée d'éloigner de cette rive toute référence à l'arabité et à l'islamité des peuples qui l'habitent. Heureusement, en Méditerranée, avec intensité, le culturel réinvestit à chaque moment le politique et le social est toujours là dans l'économique.

Le vocabulaire du texte de présentation de notre rencontre est aussi paradoxal, s'il est vrai que l'initiative de ce « **dialogue pour l'avenir** » revient à une institution financière, alors nous pouvons nous étonner de la démarche proposée pour cette discussion : il ne va pas de soi, en l'état actuel des rapports entre dominants et dominés, de parler de « *nouveaux types de solidarités adaptés aux réalités économiques et sociologiques de notre temps* ». Serions-nous les derniers à faire référence à un Nouvel Ordre Economique Mondial ? Les grands thèmes des années soixante ont disparu de l'ordre du jour international. Il n'est question que

de dette, de discipline d'ajustement structurel, de libéralisation et de preuves de fonctionnement démocratique vertueux. La soumission des pays du Tiers-Monde à l'égard des créanciers occidentaux est entière. Ils n'ont guère d'autre choix que de se plier aux recommandations du FMI et de la Banque Mondiale. Caricature ? Nous ne pouvons ignorer que les transferts de l'ensemble des pays du Tiers-Monde en faveur de leurs créanciers s'élèvent à plus de 280 milliards de US \$ nets en faveur du Nord depuis 1982.

Dans la région méditerranéenne, les pays du sud vivent une transition délicate, avec un service de la dette véritablement insupportable, alors même que le poids de cette dette pèse relativement peu dans l'économie européenne et que depuis vingt ans les soldes des balances commerciales sont en faveur des pays de la CEE. Si les voies choisies diffèrent, tous sont confrontés aux mêmes risques sociaux faute de pouvoir satisfaire les demandes sociales élémentaires de l'habitat, de l'emploi, de l'alimentation. Les budgets sociaux jugés improductifs à court terme, sont les premiers touchés.

Mais nul voix ne s'élève pour procéder à l'évaluation rétrospective des coûts financiers des crédits alloués par la BM pour des projets mal ciblés, mal préparés et mal conduits sous la responsabilité des experts internationaux dont la mission n'était pas de prendre en compte les capacités endogènes, de générer des solutions innovantes, de maîtriser les coûts économiques et sociaux induits. Les conséquences, du seul point de vue du développement, de l'échec technique, politique et éthique des systèmes bilatéraux et multilatéraux d'intervention dans les pays tiers sont à charge du seul pays receveur, alors que les profits financiers et technologiques ont déjà été engrangés par les opérateurs du Nord...

Alors que je préparais cette intervention (fin juillet), nous apprenions que les banques françaises pourraient accorder entre 1,5 et 2 milliards de US \$ de crédits nouveaux à l'Algérie, avec une garantie de l'Etat sous forme d'émissions d'obligations à coupon zéro souscrites par l'Algérie. Cette ouverture est à rapporter aux 7 milliards de US \$ que l'Algérie devra rembourser chaque année durant les trois prochaines années, pour un endettement total de 25 milliards de US \$. Rappelons que l'augmentation de l'aide publique française n'est pas un sujet d'actualité, pas plus que celle de la CEE, que la commission ne prévoit pas d'augmenter sensiblement en direction des PTM, alors que l'augmentation prévue pour 1991 du budget communautaire est la plus importante depuis dix ans. L'aide à l'Est en est une cause (plus de 800 millions d'ECU prévus cette année, que l'on peut rapporter aux 360 millions d'ECU alloués chaque année par le nouveau protocole, sous forme de subventions ou de prêts aux huit pays du Maghreb et du Machrek).

Le même jour, la France annonçait qu'elle finissait de rembourser les emprunts contractés dans les années quatre-vingts, à l'époque de la relance, en versant à ses créanciers 350 millions de US \$ et 40 millions d'ECU. Mais pour autant, l'Etat français n'en continue pas moins de s'endetter. La dette de l'Etat français est aujourd'hui de l'ordre de 1 600 milliards de F, dont la couverture est assurée pour l'essentiel par un recours systématique aux marchés de capitaux.

La dette publique n'est pas forcément un mal. Orientée vers les investissements, elle est un moyen de préparer l'avenir. Et la question est alors celle de son financement. La réponse appartient aux investisseurs étrangers. Elle dépend de la confiance qu'ils ont dans l'avenir du pays qui les sollicite. Le vieux proverbe est là pour nous rappeler que les riches sont plus dignes de confiance que les pauvres. Ces derniers ne peuvent pourtant se passer de faire appel à l'épargne internationale. Le problème de la dette publique des pays du sud demeure pour l'heure sans solution véritable. Peut-on concevoir que les Etats européens et la Communauté prennent l'initiative de transformer la dette publique des pays intermédiaires des rives de la Méditerranée en un Fonds Commun de développement, largement appuyé sur la coopération décentralisée entre pays riverains ? La « solidarité » et « l'intégration » évoquées par les organisateurs renvoient alors à des politiques et se mesurent à la réalité des pratiques économiques et financières. Les pays de la CEE doivent-ils attendre une initiative américaine pour affirmer leur ambition internationale en direction des pays pauvres ? Le Japon n'a pas cette prudence stratégique, qui est devenu le premier bailleur de fonds en matière d'aide au développement.

Troisième information, toujours le même jour et dans le même journal : une enquête, publiée le 26 juillet dernier à Bonn, nous apprend que les entreprises ouest-allemandes vont accroître fortement leurs investissements directs à l'étranger. Alors que leurs exportations sont concentrées à hauteur de 60 % dans les pays de la CEE, elles prévoient d'investir chez leurs voisins européens, la France et l'Espagne en priorité. Mais aussi aux USA, en raison de l'ampleur du marché intérieur et chez les quatre « tigres » asiatiques. L'attention portée à l'Est n'est pas synonyme d'imprudence. Les projets sont moins nombreux, qui concernent l'ex RDA et la Hongrie et bien après l'URSS... La recomposition en cours en Europe semble accélérer le mouvement de l'internationalisation des entreprises allemandes, d'abord en direction du grand marché européen.

Allemagne, USA, Japon : le comportement des acteurs économiques et financiers de ces trois pays sont la référence obligée.

II – Introduction

Ces quelques remarques sont une manière d'introduire à mon propos, où je voudrais tester quelques éléments d'une grille de lecture des politiques méditerranéennes des pays latins de l'Europe. En considérant d'abord nos deux pays voisins, l'Italie et l'Espagne, je voudrais rappeler que leur développement et leur intégration européenne sont indissociables. Et que cela ne s'est pas fait sans volonté politique forte de la part des Etats et de la CEE, que le dynamisme actuel de leurs économies repose sur des stratégies originales et spécifiques, fondées sur des politiques volontaristes d'aménagement des territoires et de valorisation des potentialités locales. Par la vertu des politiques publiques, les régions méditerranéennes

néennes de l'Europe sont de fait intégrées à l'espace communautaire. La fracture du développement ne passe plus, comme au début de ce siècle, quelque part en Europe, entre les régions industrielles du nord et les régions de tradition rurale du sud. Ce changement, les Européens en ont payé le prix et en reçoivent déjà le bénéfice puisque certaines de ces régions méditerranéennes apparaissent comme les plus dynamiques dans l'ensemble européen. Rien n'est figé et les risques de décrochage de certaines régions existent si la volonté communautaire de péréquation venait à diminuer d'intensité.

Face à cette Europe Méditerranéenne, j'évoquerai, en raison première de leur proximité, les pays du Maghreb, en train de s'organiser au sein de l'Union du Maghreb Arabe. Trente ans après la décolonisation, ils émergent lentement du cadre colonial et restructurent leur espace. Peut-être convient-il de mesurer notre faible degré de proximité avec les histoires économiques, sociales ou politiques de ces pays, depuis la décolonisation. Et nous interroger sur la validité de notre conception de leur développement. Ont-ils quelque chance d'être entendus, d'être promus partenaires à part entière du « dialogue pour l'avenir » de cette région et à quelles conditions ?

Alors nous pourrions aborder ce que je considère comme la question de fond. Les transformations des rapports entre les grandes puissances font-elles apparaître de nouveaux paramètres qui supporteraient l'intégration des pays du sud de la Méditerranée dans une stratégie européenne ? Nous savons les composants de la « Politique Méditerranéenne Rénovée » proposée par la Commission des Communautés Européennes depuis un an. Le commissaire européen Abel Matutes a pu, à maintes reprises en préciser les contours. Les premières décisions viennent d'être annoncées. Il nous faut saisir l'occasion de ce débat pour en évaluer la pertinence, considérer à quel point elles intègrent les préoccupations des pays européens de la Méditerranée, comment les pays de la rive nord peuvent-ils prendre appui sur cette politique méditerranéenne de la CEE pour en amplifier les effets et aboutir à constituer avec les pays du Sud un espace économique intégré, facteur d'équilibre politique et de croissance maîtrisée pour une Europe polarisée par la puissance allemande et consciente des risques pour elle-même et pour le monde de la fragilité extrême des situations à l'Est.

Mon intervention se propose seulement de soumettre à votre discussion quelques repères. Plutôt que de tenter aujourd'hui d'aller trop rapidement à des conclusions, il nous appartient certainement de bien caler nos analyses, de prendre la mesure de nos degrés de liberté et de nos capacités d'initiatives. Et commencer, sur quelques sujets, par expérimenter la faisabilité des projets que nous pourrions retenir parce qu'ils feront l'unanimité, au moins parmi nous. Si la prudence est la vertu première des financiers, la sagesse est celle des politiques. Ils assument le risque des choix qu'ils font. Ils savent que, au bout du compte, ce sont les citoyens de chaque pays qui en supporteront et le coût et le bénéfice. Quel que soit l'angle d'approche, notre avenir est affaire de prise de conscience collective et de confiance.

Il nous faudrait sortir de ce débat avec un grand projet qui puisse être soumis à l'adhésion des opinions publiques dans chacun de nos pays, dans chacune de nos villes. Pourquoi nous attribuer ce rôle, sinon parce que Méditerranéens nous sommes, plus aptes certainement que d'autres à anticiper sur les traces d'une mémoire oubliée. Notre responsabilité est de briser la barrière mythique que l'Europe Occidentale a institué en Méditerranée, contre l'Orient arabe, pour affirmer sa modernité.

III – Actualité communautaire

L'échéance de 1993 est proche. D'un point de vue macro-économique, l'Europe Communautaire attend de la mise en place du Marché Unique un gain significatif, de l'ordre de 5 % du PIB communautaire. Economies d'échelle, densification des rapports commerciaux, gains de productivité et innovation dans un contexte de concurrence accrue : si les plus lents à s'adapter risquent bien de rater le train de la croissance, globalement, l'effet « marché unique » ne peut qu'accentuer les tendances à l'intégration.

Dans un groupe de pays aussi interdépendants que sont devenus les douze, le rapprochement des taux de croissance s'accroît, avec l'égalisation des rendements financiers. Et cette intégration économique et financière contribue à la vitalité du marché intérieur européen. A l'import comme à l'export, l'Europe (CEE + AELE + EST) compte pour plus de la moitié du marché mondiale. Le commerce à l'intérieur de cette zone représente, en 1987, près de 41 % du commerce mondial. Mais ce marché, s'il résiste bien à la pression des autres acteurs (Japon et NPI) perd en compétitivité à l'extérieur : l'Europe exporte moins. Son poids sur les marchés extérieurs apparaît comparable à celui du Japon et des Etats-Unis. L'Europe, appuyée sur le marché communautaire, devient une place forte de l'économie mondiale. On connaît le slogan, venu des Etats-Unis, de « l'Europe forteresse ». Les Japonais ne s'y trompent pas, qui y multiplient les investissements directs.

Au sein de cette Europe la RFA, fer de lance de la CEE, est l'économie européenne dont la croissance a le plus d'effet sur les autres. Et elle exerce bien sûr une influence sur le choix des politiques économiques de ses partenaires en raison de son poids sur les politiques budgétaires liées au maintien des équilibres extérieurs.

Dans ce contexte d'interdépendance, la concertation sur les politiques économiques est le choix obligé.

Alors convient-il peut-être, dans le débat qui nous occupe, de discerner les motifs de la confiance mutuelle et d'appliquer en Méditerranée ce que Thierry Fabre, de l'Institut du Monde Arabe, appelle « *la méthode Monnet* » :

- agir, non pas contre les Etats, pas plus que sans eux, mais au devant d'eux,
- rechercher toujours l'avantage commun face aux seuls intérêts particuliers,
- faire suivre les déclarations d'intention de propositions immédiatement rélisables.

C'est dans cet esprit que nous voudrions revenir à l'analyse des évolutions historiques chez nos deux voisins, l'Italie et l'Espagne, sans qui nous ne pouvons espérer qu'il puisse exister, d'abord en Méditerranée Occidentale des objectifs communs qui puissent nous mobiliser.

IV – Le Développement en Italie et la question méridionale

Le temps est loin où les grandes villes méditerranéennes étaient autant de villes-états, où les bourgeoisies locales innovaient en matière de technique bancaire et préparaient l'avènement du capitalisme et l'expansion européenne dans le monde. Au XIX^e siècle, les classes dirigeantes des régions méditerranéennes, attirées par la puissance industrielle de l'Europe Septentrionale, ont contribué à la raréfaction des investissements dans ces régions méridionales. L'Europe Méditerranéenne devint le midi de l'Europe, zone périphérique au mal-développement. Il faut attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour retrouver les moyens financiers de la croissance. L'émigration sud-européenne vers le nord et l'héliotropisme touristique sont à l'origine de la relance des investissements. L'époque n'est pas si lointaine où les pays du sud de l'Europe portaient encore les stigmates du sous-développement : dynamique démographique, émigration, dépendance financière, faiblesse des appareils étatiques, déficits démocratiques, etc.

Rapidement les pays du Sud alignent leurs comportements sur ceux de l'Europe Septentrionale, creusant ainsi plus nettement l'écart avec les pays de la rive sud pour lesquels la décolonisation fut un éloignement supplémentaire de la centralité nord-européenne.

Cette mutation, que les journalistes ont volontiers appelé le miracle économique des pays du Sud, n'est cependant pas un mimétisme. Nous savons que l'économie souterraine joue un rôle important, de l'ordre de 20 %, dans le dynamisme économique de l'Italie et nul n'ignore que l'Espagne, déjà intégrée à la CEE, a bien du mal à prendre en compte dans ses modèles économétriques son PNB, encore mal connu.

L'histoire de l'émigration italienne est utile pour éclairer ce que certains appellent la menace migratoire des pays du sud, en raison de leur dynamique démographique. Il est vrai que, depuis le début du siècle, l'émigration italienne est en dimension essentielle du développement de ce pays : dès l'Unification nationale cette émigration italienne prend le caractère d'un véritable exode, puisqu'elle absorbe alors les deux tiers du croît naturel (plus de 600 000 personnes quittent chaque année l'Italie entre 1907 et 1914). Le fascisme des années trente met fin au mouvement, mais il reprend dès la fin de la Seconde Guerre mondiale pour

atteindre, entre 1956 et 1965, 325 000 personnes par an. Mais les deux flux migratoires se distinguent par les pays de destination : au début du siècle, c'est l'Amérique mais après la Seconde Guerre mondiale, l'Europe du Nord devient la première région d'immigration. Le solde migratoire va devenir pratiquement équilibré dès le début des années soixante-dix. Et ce renversement de tendance s'accompagne d'un retour au pays, l'émigration italienne moderne acquiert un caractère temporaire, émigration de main-d'œuvre vers les pays les plus riches de l'Europe, la RFA et la Suisse.

Donc, dans les années du miracle italien (1953-1962), l'Europe Septentrionale s'est substituée à l'Amérique comme ère de référence du développement national italien, dans le même temps où ce pays s'industrialisait. Voici donc un pays étonnamment ouvert sur le monde : il a joué un rôle actif dans la constitution européenne (cf. le Traité de Rome), tout en demeurant le pays le plus « américain » de l'Europe Occidentale (cf. les bases américaines dans la péninsule), alors même que, par plusieurs traits, il se rapproche des caractéristiques des pays de la rive sud (pays du « malgoverno », emplois publics pléthoriques, forts contrastes dans le développement régional, etc).

L'essor italien est d'abord industriel. Amorcé dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, les pôles industriels du Nord se restructurent avec l'aide financière de l'Etat et gagnent des parts de marché à l'exportation. Après la constitution de la CECA en 1951, le rythme de croissance italien équivaut à celui de la RFA. Les ingrédients de cette croissance ont été largement analysés :

- le développement industriel est « tiré » par quelques holding comme l'ENI, l'IRI et l'EFIM, qui assurent l'intervention directe de l'Etat,
- investissements publics en matière d'infrastructures,
- fiscalité favorable aux entreprises exportatrices,
- chômage structurel qui assure, encore aujourd'hui la flexibilité de l'emploi.

Mais ils ne suffisent pas à rendre compte de la dynamique italienne. La forte concentration urbaine et industrielle au Nord, qui a conduit à la grande crise sociale de 1968, ne peut occulter l'attention constante apportée aux questions de l'aménagement du territoire. Dès le début des années cinquante, l'Etat italien se préoccupe d'intervenir dans le Mezzogiorno, sous la pression politique méridionaliste. L'Italie forge dès les années cinquante ses instruments d'intervention avec la Caisse du Midi, chargée de la mise en œuvre de la réforme agraire. Les inflexions successives de cette politique d'aménagement suivent l'évolution du dossier agricole européen. Le traité de Rome est signé en 1957, qui soumet la politique de développement régional à l'agrément de la Commission des Communautés. Dès 1970, avec l'entrée de la Grande-Bretagne dans la Communauté, l'aménagement du territoire devient une question européenne. Et l'Italie va largement bénéficier des crédits du Fonds de développement régional de la CEE. Et la mise en place des PMI conduit à la situation actuelle où les régions italiennes ins-

tituées en 1971 sont reconnues comme les acteurs décentralisés de l'aménagement du territoire. L'action de l'Etat italien aura permis de développer dans le Midi et dans le Centre de l'Italie, de manière sélective, à partir des zones littorales des pôles d'industrialisation qui vont structurer l'espace et les PIM en complément l'effet en aidant au développement économique de ces centres.

En près de trente ans, l'Etat italien a largement contribué à l'aménagement de l'espace méridional. Déjà, dans les années cinquante, les mesures directes représentaient 1 % du PIB du pays, pour atteindre 2 % dans des années soixante et probablement plus dans les années soixante-dix (sans prendre en compte les investissements considérables effectués par les grandes entreprises du secteur public). Les modes d'intervention évolués, depuis la Caisse du Midi jusqu'au ministère du Mezzogiorno. Nous retiendrons seulement que l'Italie a plus dépensé, tant en valeur absolue que par habitant, que les autres pays de la CEE pour des objectifs comparables : On estimait que les dépenses effectuées en 1979 au titre de ces programmes s'élevaient à 2,5 milliards de US \$, soit deux fois plus qu'en RFA et quatre fois plus qu'en France.

Mais le problème du sous-développement relatif du Sud de l'Italie n'est pas pour autant affaire du passé. L'augmentation spectaculaire du chômage, la persistance d'importants écarts de productivité sont d'autant plus difficiles à corriger que la nécessité de réduire le déficit budgétaire du secteur public ne permet pas de poursuivre, encore moins d'amplifier les transferts interrégionaux. Et cette contrainte se trouve accrue par les règles plus strictes édictées par la CEE à cet égard, alors que les aides de la CEE au développement régional sont à nouveau augmentées, avec un doublement des fonds à l'horizon 92.

Et le midi italien risque bien de connaître des conditions difficiles de concurrence avec d'autres régions périphériques de l'Europe dans le cadre du Marché unique de 93. Comme d'autres, l'Italie devra certainement trouver un chemin critique entre la subvention de la main-d'œuvre pour maintenir la compétitivité des entreprises et la subvention au capital pour accroître les investissements productifs. Parce que les économies régionales de l'Europe du Sud sont déjà largement ouvertes, il est probable que la première intervention pourra avoir des effets significatifs en matière de génération de revenu et d'emploi. Mais cette perspective ne peut être dissociée de celle de l'efficacité des interventions publiques. La situation italienne, sous cet aspect, est légendaire... L'avenir proche risque bien de ne pas ressembler aux années 1986-1989. Les déséquilibres structurels du secteur public demeurent, alors que l'Italie intégrée économiquement et financièrement au système européen ne dispose guère de degrés de liberté. Les déséquilibres encore considérables dans les performances économiques régionales et l'ampleur de la dette publique (le service de la dette représente 9 % du PIB) sont les deux questions liées que doivent affronter les responsables politiques italiens. On voit mal comment ils pourront échapper à un assainissement en profondeur de l'intervention de l'administration et des pouvoirs publics. S'il n'est pas question de supprimer les transferts directs, du moins convient-il d'en augmenter notablement l'efficacité.

Voilà qui nous conduit peut-être à considérer de manière plus nuancée les exigences que les opérateurs européens expriment en direction des pays du sud de la Méditerranée. Si les problèmes ne sont pas de même ampleur, peut-être sont-ils cependant de même nature. Le Mezzogiorno a évolué et l'intervention des pouvoirs publics a connu une profonde transformation. La question demeure de son ancrage européen. La question méridionale est devenue une composante de la politique communautaire en faveur des régions méditerranéennes.

V – La mutation espagnole

Après une autarcie de plus d'un demi-siècle, l'Espagne s'ouvrait politiquement, culturellement et économiquement à l'espace européen avec l'arrivée des socialistes au pouvoir à l'automne 1982. Mutation rapide, conduite à marche forcée sur les décombres d'un système productif qui n'avait pas résisté aux chocs pétroliers.

Cas de figure à l'opposé du voisin italien, voici un pays à l'économie dynamique qui rejoint la Communauté européenne en 1986. Trois ans après, elle est le pays des Douze qui connaît la plus forte expansion et où les investissements étrangers affluent. Stabilité politique et dynamisme économique en font un territoire de choix pour accéder au marché communautaire au moindre risque.

Et pourtant le traitement fut brutal, qui conduisit le gouvernement espagnol à procéder, à partir de 1984 jusqu'à 1988, à un brutal « dégraissage » des effectifs dans les secteurs les plus touchés (principalement : sidérurgie, chantiers navals, textiles, électroménager) qui revenait à supprimer globalement 1/3 des emplois. En compensation, il eut recours aux recettes traditionnelles de transferts et de subventions en direction des entreprises, en choisissant d'en concentrer l'impact territorial à travers les zones de réindustrialisation prioritaires. Ce transfert fut intense (5,5 % du PIB en 1986), au détriment des dépenses à caractère social (éducation, santé) et des investissements de modernisation des infrastructures. Dans le même temps les entreprises publiques, largement bénéficiaires de ces aides s'ouvraient aux participations privées. L'Espagne, en matière d'infrastructures, compte sur les fonds du FEDER et sur les prêts de la BEI. Et la préparation des jeux olympiques de 1992 lui permet de combler une partie du retard.

Avec l'ouverture de son marché à la concurrence internationale, le déficit de la balance commerciale s'est creusé, malgré un net accroissement des exportations agricoles. Celui-ci est cependant entièrement imputable aux variations du volume des échanges puisque dans le même temps, les termes de l'échange ne cessent de s'améliorer. La dégradation de la compétitivité des coûts et des prix, largement due à l'augmentation des coûts de main-d'œuvre (7 % en 88 par rapport aux pays concurrents) est donc largement compensée par l'expansion des échanges, résultat de l'adhésion de l'Espagne au Marché Commun. La part de la CEE dans les échanges continue d'augmenter. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne les exportations espagnoles, plus élevées que dans tous les autres pays de la Commu-

nauté. Ce qui tend bien à montrer que les investissements étrangers en Espagne (de l'ordre de 2 % du PIB) visent à conquérir des parts du marché européen. Mais le déficit commercial (de l'ordre de 6 % du PIB en 1988) est compensé par une augmentation des invisibles.

Donc, depuis le début des années quatre-vingts, l'économie espagnole fait preuve d'un dynamisme étonnant. Le PIB, en termes réels s'est accru de 14 % entre 1986 et 1988, avec une conséquence directe sur l'emploi. Le taux de chômage, de 18,5 % à la fin de 1988, s'est abaissé de trois points. L'ouverture internationale, dans un contexte favorable, place l'économie espagnole sur un sentier de croissance.

Mais à y regarder de plus près, plusieurs remarques peuvent contribuer à alimenter notre propos :

- en vingt ans, le secteur public s'est rapidement développé, sans atteindre encore le niveau des partenaires européens,
- les dépenses de protection sociale ont une importante fonction de redistribution : administrations et entreprises ont longtemps pratiqué une interprétation laxiste des règles d'attribution des pensions par exemple. La rigueur récente en la matière ne peut être sensible à court terme,
- la part dans le PIB des dépenses d'économies mixte, est – après l'Italie, la plus élevée des pays de l'OCDE. Les transferts et subventions aux entreprises jouent donc un rôle privilégié,
- cette redistribution s'opère dans un cadre institutionnel original, par le biais des régions autonomes.

Les contrastes de peuplement et d'activité se creusent entre les régions, du Nord-Est au sud, entre les littoraux et l'intérieur, à l'exception de Madrid. L'Extremadure et l'Andalousie sont parmi les régions les plus pauvres d'Europe. Si l'Espagne ne met pas en œuvre une politique méridionale spécifique, la constitution prévoit cependant une péréquation des ressources au profit des régions les moins développées. Cette disposition se trouve renforcée par les règles communautaires d'attribution de l'aide à l'aménagement du territoire. Mais les cinétiques ne sont pas égales entre une Catalogne qui bénéficie en priorité des investissements étrangers et l'Andalousie qui accumule les retards en matière de développement de ses infrastructures de production (mobilisation des ressources hydrauliques par exemple) et de communication.

Alors que les contextes et les histoires sont différents, on peut donc noter la similitude des interventions des Etats, anciens et nouveaux venus dans la CEE, pour accompagner les actions de développement des régions méridionales périphériques et gérer leur intégration progressive à l'espace communautaire. L'essentiel de ce qui s'est fait, et se poursuit, est à l'initiative de la puissance publique.

Au-delà des régions, c'est bien l'avenir des pays de l'Europe Méridionale qui est en question. La centralité européenne a son centre de gravité au nord. Les

interventions de correction des déséquilibres structurels se fait à partir des logiques septentrionales. Ce sont les rapports du centre et de la périphérie qui sont en cause. Et il faut bien reconnaître que la prise en compte originale par l'Italie de la matrice rurale du Mezzogiorno dans sa politique d'aménagement régional n'est qu'une réponse partielle à l'identification des contraintes et de potentialités physiques, sociales et culturelles des régions méridionales.

VI – Les Economies maghrébines et l'Europe Communautaire

Pour les pays de la CEE, les pays du Maghreb arabe sont économiquement tout à fait marginaux : 2 % du PIB de la CEE et 3 % de ses échanges extérieurs (soit l'équivalent du poids commercial de Hong-Kong et Taïwan réunis). Mais cette lecture est trompeuse. La question méditerranéenne pèse lourdement, et depuis des années, sur les politiques communautaires. Un retour en arrière nous permettra de saisir les origines de cet état rémanant de crise. Dès les premières années de son existence, la CEE à six s'est trouvée engagée en Méditerranée, devant assumer le régime d'échanges privilégiés entre les pays du Magreb et la France, l'ancienne puissance coloniale. Cette contrainte fut vite renforcée par les demandes d'adhésion de la Grèce et de la Turquie, et des régimes commerciaux qui en ont résulté (accord d'Athènes en 1962 et d'Ankara en 1963). Ces accords introduisaient des distorsions de concurrence entre les pays de la zone. Les autres pays tiers ont donc été naturellement conduits à se rapprocher de la Communauté. Mais ce rapprochement s'est heurté au blocage des pays méditerranéens de la Communauté.

De fait la PAC (Politique Agricole Commune), de 1978, ses réformes successives, a renforcé les garanties données aux productions agricoles méditerranéennes de la Communauté, accroissant, de fait, la difficulté d'accès au marché de la CEE pour les pays tiers. L'approche globale méditerranéenne, définie en 1972 par la CEE, permet de conclure, à partir de 1973, avec tous les pays tiers de la Méditerranée (à l'exception de la Libye et de la Jordanie) des accords commerciaux restrictifs en ce qui concerne les produits agricoles (contingents tarifaires, limitation des périodes d'application) subordonnés aux effets de la PAC. Dans les autres secteurs, la CEE a fait preuve de « générosité », accès des produits industriels au marché intérieur sans droits de douane et sans limitation quantitative.

Cette approche globale fut complétée par des accords de coopération, appuyés sur des protocoles financiers.

L'intention était indéniablement de contribuer aux politiques de développement de ces pays. Mais il fallut vite se rendre à l'évidence : la crise des années soixante-dix a marqué l'arrêt du mouvement. Le gonflement du chômage en Europe, la baisse d'activité dans bien des secteurs de l'industrie traditionnelle en Europe, vont fermer la voie ouverte. De plus, dans le secteur agricole, les clauses de réexamen, prévues au départ, ne seront pas appliquées et imposeront aux pays tiers de faire le choix du moindre mal en autolimitant leurs exportations. Le volet

social, heureusement prévu dans l'approche globale, ne connaîtra pas de concrétisation.

De tout cela, il ne restera que le relatif bon fonctionnement des accords de financement.

Ce qui ne put être fait avant l'élargissement de la CEE aux douze pays, ne le fut pas mieux par la suite, faute d'avoir certainement associé, dès l'origine, les pays du Sud de l'Europe aux négociations avec les PTM. Ceux-là se plient à la discipline du maintien de l'ouverture du marché européen en contre-partie de l'acquis communautaire.

Nous sommes aujourd'hui contraints de revenir aux considérations de l'époque :

- Les pays méditerranéens, faute de pouvoir atteindre un taux de croissance suffisant au regard du défi de leur démographie, connaissent une crise qui menace gravement leur stabilité externe et interne.
- Pour cela, ils doivent pouvoir importer biens d'équipements, techniques et services.
- Compte-tenu de leurs besoins incompressibles d'importations alimentaires, ils doivent pouvoir développer leurs exportations. Quelle que soit leur volonté de diversification, ils doivent, à court et moyen terme, exporter ce qu'ils sont en mesure de produire, c'est-à-dire des produits agricoles sensibles pour la Communauté, des matières premières, des produits énergétiques et des produits manufacturés adaptés au marché intérieur communautaire.
- Le marché communautaire est pour eux irremplaçable, sauf à s'orienter vers les marchés de l'Est, avec les risques que cela comporte pour eux et pour nous.

Au-delà de ces mesures conservatoires de maintien de l'ouverture du marché européen aux pays tiers, quel que soit le degré de sensibilité de celui-là, il s'agit bien de mettre en œuvre, avec ampleur, une politique globale d'appui au développement : diversification industrielle, intensification du marché intérieur, formation des cadres et de la main-d'œuvre, développement social, équilibres alimentaires et sanitaires.

On trouvera en annexe (tab. 5 et 6) les principaux indicateurs macro-économiques relatifs aux pays du Maghreb.

1) La contrainte de la dette

Nous rappelons dans le tableau 7, en annexe, la structure de la dette pour les trois pays du Maghreb. Le coût de la dette est bien différent selon les pays. Le coût moyen ressort en Algérie à 7 %, au Maroc 6,9 % et 5 % en Tunisie. Ces chiffres montrent clairement que la dette des pays du Maghreb est peu de chose au regard de la dette des pays en développement (de l'ordre de 4,5 %). L'origine des créances est pour plus de 50 % la CEE, dont environ 70 % les banques européennes.

Ces quelques données montrent les contraintes financières qui pèsent sur les pays du Maghreb, puisqu'il faudra attendre 1992 pour voir s'atténuer le pic des

remboursements. On peut donc souhaiter, devant les risques de déséquilibres sociaux, des interventions susceptibles de maintenir la confiance des créanciers. Les politiques d'assainissement financier et de libéralisation économique mises en œuvre depuis 1985 dans ces trois pays sont tout à fait conformes aux requêtes des opérateurs européens et devraient conduire les investisseurs à ne pas ignorer ces pays. Mais l'effort ne peut être seulement unilatéral.

Cela implique certainement de la part des pays industrialisés, et de la CEE en particulier, que soient explorées rapidement les voies nouvelles en matière de conversion de la dette, à l'image des solutions expérimentées en Amérique Latine, qui permettent d'en alléger la charge sur les finances publiques :

- étalement des remboursements,
- transformation des créances en investissements,
- rachat d'une partie de la dette (selon un mécanisme proche du Mexique),
- transformation de la dette en titres financiers négociables sur le marché européen.

D'autres solutions sont praticables, avec la création de sociétés de capitaux à risque, avec la mobilisation des facilités Cheysson (EC International Investments Partners) qui n'ont pas été l'objet d'application effective au Maghreb (moins de 5 % des opérations réalisées).

2) D'énormes besoins de financement

Les défis que doivent relever les sociétés maghrébines sont connus. Le premier d'entre eux a une incidence économique évidente : la démographie.

En approximation grossière, on peut estimer de l'ordre de 3 % la croissance annuelle moyenne de la population active (à l'horizon 2000 : 3,7 % pour l'Algérie, 2,7 % pour la Tunisie et 3 % pour le Maroc). Dans le même temps, la charge des inactifs, va diminuer et les niveaux de scolarisation évoluer positivement, ce qui laisse envisager une nouvelle allocation des ressources, dont les effets sur la croissance économique paraissent, *a priori*, positifs, à la condition que les politiques de création d'emploi puissent suivre, qui sont de l'ordre de 600 000 emplois par an pour les dix années à venir. Donnons un ordre de grandeur : 4 millions de postes de travail sont à créer dans les dix années à venir en Algérie, soit un investissement annuel de l'ordre de 200 Mds de DA (40 Mds US \$). Or, dans les trois pays du Maghreb, on sait que, sous l'effet des contraintes financières, le rythme de progression de l'emploi s'est fortement ralenti depuis 1984-1985. (il est de l'ordre de 100 000 emplois par an en Algérie).

Au-delà des révisions, sans doute indispensables, des mesures réglementaires et fiscales d'incitation et des politiques salariales, c'est bien une redéfinition des schémas de développement qui est en cause, dans un environnement international où la dérive de l'Afrique subsaharienne risque de peser fortement pour relativiser la tention des politiques de bas salaires et le recours aux industries de main-d'œuvre.

Si l'on considère les quinze dernières années, on s'aperçoit que ces pays ont conduit des politiques financières marquant nettement l'attention portée aux questions de l'éducation. Les pourcentages du PIB consacrés dans chaque pays du Maghreb à l'éducation, ont augmenté plus rapidement que les taux démographiques.

Il est vrai que les contraintes budgétaires ont obligé à un retournement de tendance, dès le début des années quatre-vingts au Maroc, vers 1985 en Algérie et en Tunisie. C'est en Algérie que l'effort demeure intensif, se stabilisant autour de 9 % du PIB, alors que dans le même temps, la croissance réelle des dépenses consacrées à la défenses, rapportée à l'habitant, est nettement négative. Elle se stabilise aujourd'hui à 2 % du PIB. La demande d'éducation fait désormais partie des requêtes sociales élémentaires. Et ces pays vont globalement connaître des taux d'accroissement des populations scolarisées beaucoup plus rapides que les taux d'évolution démographique.

Une autre comparaison apparaît tout aussi significative. Si, on fait le choix d'une stricte proportionnalité entre le niveau de PIB/Hab. et la part des dépenses publiques affectées à l'éducation et à la santé, et que l'on compare ces ratios au cas de la France, il apparaît que les trois pays du Maghreb ont fait un effort tout à fait significatif en matière d'éducation et de santé. On pourrait développer d'autres approches du coût de la satisfaction des besoins élémentaires des populations au Maghreb. Il est bien sûr exclu que ces pays puissent avoir recours au creusement tendanciel des déficits publics. Dès lors, la marge de manœuvre est très faible entre le gonflement des recettes budgétaires et la contraction des dépenses, alors que l'Etat demeure encore le principal acteur économique dans ces pays. Les niveaux élevés de recettes drainées sont à mettre en rapport avec le rôle central de l'Etat dans la redistribution des revenus.

Et on ne peut passer sous silence le caractère fluctuant des recettes non fiscales, directement liées aux rentes minières déterminées par les prix et les taux de change sur le marché mondial. Il semble bien qu'il n'y ait d'autre voie possible que celle qui consistera à limiter encore les dépenses à caractère social. De tous côtés que l'on aborde les dix années à venir, nous sommes conduits à mesurer l'intensité de l'effort qui sera supporté par les populations du Maghreb. Les fragilités des équilibres sociaux en seront avivées.

Dernière approche, et non la moindre, concernant la satisfaction des besoins élémentaires : l'alimentation. La production dans les pays du Maghreb repose, comme partout ailleurs, sur la disponibilité des facteurs propres à l'agriculture (la terre, le capital, le travail) et sur leur combinaison. Mais, des facteurs limitant interviennent qu'on ne peut ignorer, le climat, la qualité des sols et l'eau. Pays de zone semi-aride, aux sols salés, fortement marqués à l'intérieur des terres par les longues périodes de sécheresse.

L'eau : ces pays partagent avec la Chine le privilège d'être à l'origine des sciences et techniques de la mobilisation des ressources hydrauliques. Le milieu a forcé l'homme à l'invention, dans un contexte d'économie de subsistance. Et les

grands aménagements hydrauliques réalisés depuis un demi-siècle n'ont pas annulé la contrainte, au contraire, affectant la qualité des eaux en même temps qu'ils perturbaient en profondeur les fragiles équilibres. A cela s'ajoute, depuis vingt ans au moins, la priorité reconnue de fait, aux besoins des industriels et des populations urbanisées.

On en connaît les résultats : la Tunisie présentera avant dix ans un déficit global des ressources par rapport aux besoins. L'Algérie, pour plusieurs motifs, n'a pas développé ses surfaces irriguées. Seul le Maroc, le moins pénalisé par les contraintes climatiques, a pu assurer la modernisation de ses infrastructures et dispose de plus d'1 M. d'Ha. irrigables.

Globalement, les modèles de consommation alimentaire ont évolué depuis vingt cinq ans dans le sens de l'amélioration, alors même que l'interdépendance entre le système de production et de consommation éclatait pour faire très rapidement une large place aux importations pour satisfaire les besoins structurels en produits de base, auxquels s'ajoutent les besoins nouveaux en produits consommables empruntés au modèle européen : croissance rapide des besoins en produits animaux (viande, œufs, lait, fromages) au détriment des céréales et des farineux.

Le contraste avec les pays riverains du Nord est flagrant, puisque dans le même temps ces marchés évoluent vers des situations d'autosuffisance et même d'excédents.

La cinétique d'évolution de la demande au sud explique, pour beaucoup, que les politiques de satisfaction de la demande alimentaire, aient pris le pas sur les politiques agricoles. Il y a aggravation durable de la dépendance alimentaire et stagnation du secteur productif, pourtant capital pour le développement économique. Les approches explicatives en sont connues : les rentes minières permettaient jusqu'au début des années quatre-vingts de profiter des bas prix mondiaux et d'approvisionner, au moindre coût apparent, les consommateurs urbains, dans un contexte de surévaluation des monnaies nationales.

Le marché de l'Afrique du Nord est devenu l'enjeu d'une concurrence acharnée des opérateurs mondiaux, qui ont employé les moyens les plus variés : crédit à long terme, bonus et rabais en tout genre. Ne nous méprenons pas sur la motivation de l'aide alimentaire accordée à ces pays. Elle est davantage déterminée par les préoccupations marchandes des donateurs, que par les besoins élémentaires des receveurs.

La contradiction entre politique alimentaire et politique agricole est loin d'être résolue. L'évolution des prix à la production, sur les marchés intérieurs, n'est pas systématiquement répercutée sur les prix à la consommation. Comment peut-il en être autrement puisque l'on sait l'extrême sensibilité des opinions publiques. Dossier difficile : tout effort de productivité dans le secteur agricole requiert des investissements considérables et suppose, à l'amont, un effort industriel de mise à disposition de ce secteur des biens et des services adaptés. La réduction de la dépendance alimentaire renvoie donc à l'ensemble des contraintes techniques,

économiques et financières que connaissent ces pays. La mutation de l'agriculture suppose un contexte nationale et régional de dynamisme de tous les autres secteurs d'activité.

Au-delà, les pays du Maghreb n'ignorent pas l'étroitesse des degrés de liberté : sauvegarder les équilibres sociaux et économiques fragiles, alors que la contrainte financière stérilise largement la capacité d'intervention de la puissance publique, selon les logiques interventionnistes antécédentes. Partout, la faveur va à la décentralisation et à l'autonomie. Mais, l'absence de règles du jeu et d'acteurs qualifiés, ouvre la voie à l'économie souterraine, sous prétexte de « privatisation » qui serait seule capable de prendre le relais de l'Etat, face aux défis majeurs. On reconnaît là une dérive, en pays en développement, du libéralisme en économie. Le mouvement tend à valoriser sur le marché mondial, l'avantage comparatif de la main-d'œuvre abondante et moins coûteuse. En ce sens, il apparaît comme un facteur positif d'insertion dans la DIT, mais n'autorise pas la maîtrise réelle des rapports sociaux, sauf à envisager une transformation en profondeur et une application effective des règles du jeu fiscales et juridiques.

A l'évidence, les pays du Maghreb ne peuvent s'engager seuls dans cette « ouverture au monde » après la phase « nationaliste » qui a suivi le procès de décolonisation. Au premier chef, les pays développés de la région, qui sont ceux avec lesquels ces pays réalisent l'essentiel de leurs échanges commerciaux et culturels, sont impliqués.

L'Europe Communautaire ne peut échapper à assumer sa responsabilité, qui passe par une révision de sa politique méditerranéenne. Longtemps, celle-ci a choisi de maintenir ses parts de marchés par une politique de prêts. Et il n'est pas concevable que l'Europe maintienne sa politique antérieure.

VII – La politique méditerranéenne renouvelée

Comment ne pas noter que cette « rénovation » intervient dans le temps même où l'équilibre des forces dans le monde est remis en question par l'effondrement du bloc communiste à l'Est. Abel Matutes (intervention de Barcelone, novembre 1989) rappelle que :

« (...) une bonne partie (...) des engagements d'aide et d'assistance aux pays du Sud, aussi bien de la part de l'Est que de l'Ouest, était faite en fonction des exigences de la guerre froide, et en fonction de la politique des blocs qui se battaient pour imposer leur politique et leur influence. (...) Le dialogue, la compréhension et la coopération entre l'Est et l'Ouest, deviendront plus faciles qu'entre le Nord et le Sud puisqu'on part de bases culturelles et historiques communes (...). Il existe un danger d'eurocentrisme avec un risque particulier pour certains du Sud, comme les pays latino-américains et comme les pays du bassin méditerranéen. (...) Force est de constater que l'évolution actuelle de la situation politique et économique des pays tiers méditerranéens présente des risques considérables qu'il

serait très dangereux de méconnaître. Les intérêts qui sont en jeu dans le flanc sud de la Communauté obligent à une réflexion en profondeur de la part des institutions communautaires (....). »

Il énumère les données préalables relatives aux PRM : la démographie, le déficit commercial accumulé (16 000 millions de US \$ en 1987), un service de la dette qui oscille entre 22 et 55 % des exportations totales, les retards en matière de création d'emplois...

Les menaces dramatiques pour l'environnement, l'émigration, l'autosuffisance alimentaire... Et la proximité.

1) Les composantes de la politique communautaire

« Le but de la Communauté Européenne dans ses nouvelles politiques ne sera pas de présenter des alternatives aux plans de réajustements économiques des institutions multilatérales. (...) Elle peut contribuer à rendre socialement plus tolérables la discipline nécessaire à l'ajustement... pour éviter les accidents de parcours (...). Sur le plan commercial (...) pour la survivance même de ces pays, il devient d'une importance capitale qu'ils accèdent plus ouvertement au marché communautaire. »

Cela doit commencer dès 1990 pour atteindre la pleine puissance à partir de 1992, date d'échéance des actuels protocoles. Les futurs accords devront répondre aux objectifs fondamentaux :

- mesures d'accompagnement aux processus d'ajustement,
- impulsion à l'investissement privé,
- renforcement du financement communautaire pour l'environnement, les travaux d'infrastructure, l'intégration régionale,
- l'amélioration de l'accès au marché communautaire, avec un effort particulier sur les normes et les standards,
- enfin le dialogue politique le plus large sur les politiques macro-économiques et monétaires, la conversion de la dette en investissements extérieurs, l'adaptation des codes d'investissements étrangers aux normes de l'OCDE, et le contrôle de la natalité.

« Ce n'est pas là un appel à la philanthropie, mais à la lucidité. »

Qui ne souscrirait pas à ce programme minimum exposé par le commissaire européen. Nous nous permettrons seulement de noter quelques silences, certainement explicables par la discrétion qu'un tel propos public ne peut manquer d'avoir, quand on est au tout début d'une reformulation des politiques. Mais il semble bien que les contraintes évoquées ne le soient que d'un seul côté. Rien n'est dit qui concerne l'évolution de la PAC. Silence également sur les besoins énergétiques des pays de la rive nord et des complémentarités qui pourraient intervenir. Et si la démographie est bien la racine de tous les risques et de tous les défis, on ne voit pas s'esquisser une véritable articulation entre politiques économiques et contrainte démographique.

VIII – La spécificité Maghrébine

De plus, et je voudrais consacrer quelques lignes à cet aspect, les considérations géopolitiques demeurent dans la généralité. Il n'est pas fait de distinction particulière entre les pays Tiers Méditerranéens. La création de l'UMA n'est pas évoquée en tant que telle. Et pourtant, le devenir des pays arabes du bassin occidental de la Méditerranée ne peut être analysé sans référence à l'instabilité des pays de la zone orientale. La pression exercée par le conflit israélo-palestinien et le discours islamiste structurent le rapport que les pays du Maghreb entretiennent avec les deux notions-clé de solidarité et d'identité arabe. A la sortie de l'ère coloniale, aucun des pays du Maghreb n'a dévié de l'axe central : celui de l'intégration politique et culturelle au monde arabe, pour lequel la langue constitue un vecteur depuis l'origine.

Le vouloir historique arabe emprunte, à travers les tentatives fluctuantes du panarabisme ou/et du panislamisme, aux mêmes références que celle qui furent à l'origine de la conception des nations européennes : un territoire, une langue, une volonté de vivre ensemble et le service d'une religion de progrès, l'Islam. Mais ce vouloir historique a dû composer avec les réalités internes et externes pour aboutir à la distinction Nation arabe/Etats arabes. Dans ce contexte, le rêve – ou le mythe perdu – de panarabisme, laisse place à la militance du panislamisme.

Depuis un siècle, le débat engagé entre panarabisme et panislamisme, éclaire en fait les tentatives de la prise de conscience collective arabe face aux pressions externes. Autrement dit, le contexte international détermine essentiellement la manifestation de la conscience unitaire arabe. Et la dialectique des identités collectives joue pleinement entre les deux rives de la Méditerranée, pour affirmer un monde contre l'autre. La conversion du mythe unitaire en projet politique prend la forme que le contexte historique permet.

La création de l'Union du Maghreb Arabe est à la fois mise en forme du mythe unitaire et réponse politique à la contrainte de montée en puissance de l'intégration européenne. Loin d'annuler la concurrence des intérêts nationaux, elle apparaît comme une solution d'attente, en réponse à la crise de l'unité arabe. La constitution de sous-ensembles régionaux (Maghreb, pays du Golfe, rapprochement entre l'Egypte et la Libye...), est perçue par la conscience arabe, à la fois comme une menace de dilution du mythe unitaire, et comme une étape possible où l'économique prend le relais du politique défaillant. Nous n'en prendrons pour preuve que les demandes d'adhésion à la CEE déjà formulées par le Maroc et la Turquie, aux deux ailes du monde musulman méditerranéen. Elles sont l'indice de la contrainte déjà considérée comme supportable, de repli sur une dimension seulement culturelle du projet arabe.

La question des relations entre l'Europe et le Monde Arabe, celle du dialogue et de la confrontation, est donc au cœur de la question toujours évacuée, et cependant présente : une communauté de destin avec l'Europe est-elle possible et « pensable » ?

En cela, la création de l'UMA, qui tend à valoriser les relations de tous ordres avec l'Europe Communautaire, est un premier pas significatif de l'acceptation de la dialectique Europe/Monde Arabe. Si ce dernier ne peut exister qu'en référence à celle-ci, alors la création de l'UMA n'a pas pour rôle de réduire les contradictions : elle participe à des techniques « instrumentales » destinées à gérer une mythologie complexe. A l'Europe d'en manifester la pertinence : si la logique de la concurrence entre l'Europe et le Monde Arabe, relève de l'histoire de la confrontation entre deux mondes, toujours liés et jamais séparés, alors la création de l'UMA ouvre la voie d'un troisième « possible », longtemps rejeté à l'horizon le plus lointain, celui de la « méditerranéité » du Monde Arabe. En somme, la création de l'UMA ne remet pas en cause les logiques nationales de chaque pays. Mais elle ne limite pas non plus ses capacités de rapprochement, de partenariat, ou d'alliance, avec d'autres pays de la zone. Si l'on souligne à dessein que toute requête identitaire est affirmation de soi par rapport à l'autre, alors toute relation entre l'Europe et le Monde Arabe affecte cette dynamique complexe.

Ce rappel peut fournir quelques critères de formulation des politiques européennes : en aucune manière, elles ne doivent laisser à penser aux opinions arabes qu'elles participent d'une stratégie de l'éloignement ou de l'isolement, par rapport à l'Orient arabe. De même, elles ne peuvent, en aucune manière, affecter la revendication d'identité « arabe » de ces pays.

Dès lors, la seule problématique envisageable pour la coopération, qui soit respectueuse de ces impératifs tout en valorisant pleinement les intérêts européens de maintien ou d'élargissement d'une aire d'influence culturelle, technique et commerciale, n'est-elle pas celle de la reconstruction d'une méditerranéité commune aux pays riverains, sur les « décombres de la mémoire commune à ces peuples ». Il faudra certainement encore longtemps entretenir l'espoir :

« La France serait malvenue à vouloir établir dans cet espace rajeuni, des duos exclusifs, toujours tributaires du passé. C'est au sein des solidarités élargies qu'une construction originale a chance de surgir. Aire gréco-latine d'un côté, aire arabo-islamique de l'autre, peut-être ne manque-t-il, entre l'une et l'autre, que les signes de la Communauté ». (J. Berque: « *Mémoire des deux rives* », Seuil, 1989).

Comment ne pas évoquer la référence à l'Islam que Mohamed Iqbal a défini par « globalité » et « immédiateté ». S'il est vrai que la France, à maintes reprises, a tenté de rénover après les indépendances acquises, des relations de proximité avec le Maghreb, peut-être en a-t-elle largement sous-estimé la nécessaire globalité. Celle-ci suppose une cohérence d'action, au sein de l'ensemble européen, de tous les pays riverains concernés, de l'Italie à l'Espagne et, au Sud, une égalité de considération pour l'Orient et l'Occident arabe.

Dans ce sens, il ne peut y avoir de politique méditerranéenne de la France qu'au sein d'une politique méditerranéenne de l'Europe. Plus qu'une affaire de rationalité des moyens et des effets, c'est une question de sens.

« Le projet méditerranéen qu'il nous appartient aujourd'hui de réinventer est loin de tout passéisme et de toute référence culturelle incantatoire. Il invite au contraire à une anticipation sur nos traces fondatrices et la création contemporaine. C'est là un mouvement de renaissance, de refaçonnement du monde et des valeurs qui l'organisent que mène notre chemin vers la Méditerranée. » (Th. Fabre, mai 1990, doc. non publié).

IX – L'Europe, puissance mondiale

En somme, la question méditerranéenne renvoie à un projet européen. Nous nous posons question sur la référence atypique faite aux nouvelles solidarités par les organisateurs de ce colloque. Si le projet méditerranéen représente un enjeu mondial, alors il nous faut prendre en compte les rapports des forces en présence. Michel Jobert s'est interrogé sur le prudent silence des Européens face au refus américain d'ouvrir le dossier du retrait des forces navales américaines en Méditerranée. Comment pourraient-ils le faire tant que l'Europe ne sera pas dotée d'une capacité stratégique (politique, militaire, technologique et monétaire) ? Les statistiques sont trompeuses qui tendent à donner des poids comparables aux trois pôles dominants : les Etats-Unis, le Japon et l'Europe. En Europe, la somme des efforts nationaux n'est pas comparable, en termes d'efficacité, aux autres. Les Etats-Unis ont déjà une assise qui déborde largement de leur territoire, avec l'intégration économique du Canada et du Mexique. Et ils développent depuis longtemps une stratégie mondiale, entretenant des relations économiques et monétaires avec l'ensemble des puissances régionales. Le Japon et, en Europe, l'Allemagne appuient encore – pour combien de temps – leur croissance sur les exportations. Et nous n'ignorons pas que le devenir de la CEE dépend largement de la stratégie d'expansion économique de l'Allemagne.

Il n'est pas encore certain que cette dernière, après la réunification allemande, ne soit tentée d'avancer sans se trop soucier de l'unification de l'Europe. Déjà, pour beaucoup, le cadre communautaire n'est plus le premier horizon de pensée. Quelle que soit l'avenir, il serait paradoxal que l'Allemagne, parce que puissance économique et financière prééminente en Europe, ne maintienne pas un équilibre étroit avec les Etats-Unis.

Et si les logiques nationales continuaient à prédominer pour réduire l'Europe de 1993 à un grand marché, l'Europe demeurerait « un ventre mou dans les rapports de force, d'intérêts et d'affrontement qui font l'économie mondiale » (M. Beaud in « *L'Événement Européen* » avril-juin 1990). Selon cette hypothèse, il faudra bien que les pays européens de la Méditerranée prennent la mesure de leur propre capacité de transformation de l'espace régional méditerranéen. Il leur appartient de promouvoir ensemble une politique d'appui au développement des pays du Sud, d'engager les projets d'intérêts mutuel

capables de structurer cet espace et de le constituer progressivement en une région économiquement et socialement homogène. Il ne s'agit pas d'avancer contre ou dans l'indifférence des politiques communautaires ou multilatérales, mais d'en discuter les objectifs et les modalités. Plus immédiatement, on peut concevoir que les trois pays méditerranéens coordonnent enfin leurs interventions économiques et financières au sud pour en accroître l'efficacité.

Je crois que ce colloque peut être l'occasion de nous accorder sur des projets. Donnons-nous, à l'issue de ce dernier, les moyens de la coordination de ces projets. Engageons de manière coordonnée le dialogue avec Bruxelles. Et n'hésitons pas à multiplier les motifs de concertation et d'action commune avec les partenaires des pays du Sud. Si la concertation politique en Méditerranée avance à pas mesurés, il est certain que le rapprochement – et le travail commun – entre acteurs économiques et financiers des deux rives en sera un catalyseur. Le temps est venu où il nous faut assumer pleinement, dans une Europe en train de s'élargir à l'Est, notre cohérence régionale et affirmer notre capacité à concevoir et à gérer des politiques économiques et financières décentralisées, à l'initiative des pouvoirs publics nationaux, régionaux ou locaux.

En effet, qu'avons-nous repéré dans ces quelques relectures de l'histoire récente du développement des régions méditerranéennes, sinon que rien n'est possible sans des pouvoirs publics. Intervention directe ou indirecte, celle-ci peut prendre les formes les plus complexes et les plus nuancées. Si le financement du développement au sud revient, de quelque manière que ce soit à transférer une part de la richesse du nord, cette forme d'investissement, au temps de retour aléatoire, ne peut se faire que dans la confiance retrouvée entre les deux rives. Celle-ci ne se décrète pas. Longtemps encore, il faudra donner de sérieuses garanties aux investisseurs qui n'iront en direction du marché maghrébin qu'au moindre risque. L'intervention publique est en somme une pédagogie de la confiance. Et comment faire confiance à l'autre sans affirmer quelque part la conscience que l'on a des choses. Quelle est notre vision de ce monde, quel est notre projet ? Acheter et vendre, faire commerce des choses pour que de débat des hommes, la confrontation d'idées soient toujours inscrits dans la réalité du temps et de l'espace. Si l'imaginaire est source des cultures méditerranéennes, alors prenons la peine de la confrontation entre les deux rives sur l'ambition que nous avons pour ce monde. L'Espagne a fait la douloureuse expérience de l'enfermement. La voici qui repart à la conquête du monde. L'Italie doit – pour beaucoup – sa vigueur et sa fluidité à ses échanges avec les états américains. Et l'Islam n'a été vecteur de civilisation qu'autant qu'il fut ouvert sur le monde jusqu'à devenir le vecteur d'universalité des cultures de l'ancien monde, de la Grèce à Byzance. Il nous appartient à nous citoyens de la Méditerranée d'agir pour qu'aucune stratégie de l'isolement dans l'Espace méditerranéen ne puisse aboutir. Un mur s'est effondré à l'Est, mais d'autres se renforcent entre nord et sud. Qui n'a pas fait l'expérience aux postes frontière des attitudes liées aux couleurs de peau... La fermeture à l'autre com-

mence aussi à ce niveau subalterne du comportement des agents des services. Prendre respect de l'autre dans les actes quotidiens de la gestion publique est un projet tout aussi important que celui de l'interconnexion des réseaux de transport de gaz ou d'électricité. Mais ils sont tous deux, et dans le même temps, indispensables. A la beauté du rêve nous ajouterons la force de nos projets communs, contre toutes les forces de l'ignorance et de l'exclusion. Nous serons dans ce combat pour l'avenir des citoyens solidaires.

Statistiques de base – comparaisons internationales

	Unités	Année de référence	Espagne	France	Italie
Population		1987			
Total	milliers		38 830	55 627	57 331
Densité au km ²	nombre		77	102	190
Accroissement moyen annuel sur dix ans	%		0,7	0,4	0,3
Emploi		1987			
Emploi Civil Net (ECN)	milliers		11 370	20 988	20 584
dont Agriculture	% de l'ENC		16,1	7,1	10,5
Industrie	% de l'ENC		32	30,8	32,6
Services	% de l'ENC		51,8	62,1	56,8
Produit Intérieur Brut (PIB)		1987			
Au prix et taux de changes courants	milliards US \$		289,2	879,9	758,1
Par habitant	US \$		7 449	15 818	13 224
Aux prix courants (convertis PPA)	milliards US \$		337,1	712,2	702,5
Par habitant	US \$		8 681	12 803	12 254
Croiss. annuelle moyenne, en volume, sur cinq ans	%		2,9	1,6	2,6
Formation brute de Capital					
Fixe (FBCF)	% du PIB	1987	20,7	19,4	19,9
dont machines et autres équipements	% du PIB		(86) 0,4	8,3	10,0
Construction de logements	% du PIB		(86) 4,0	5,2	5,2
Croissance moyenne annuelle, en volume, sur cinq ans	%		3,8	0,6	2,8
Taux d'épargne brute	% du PIB	1987	21,9	19,6	20,9
Ensemble des Administrations Publiques		1987			
Dépenses courantes en biens et Services	% du PIB		14,4	19,1	16,7
Emplois courants	% du PIB		(86) 36,1	48,4	45,2
Ressources courants	% du PIB		(86) 35,0	49,4	39,3
Apports en aide publique au Développement	% du PIB	1987	0,06	0,74	0,35

	Unités	Année de référence	Espagne	France	Italie
Indicateurs de niveau de vie					
Consommation privée par habitant	US \$	1987	5 521	7 796	7543
Voitures de tourisme pour 1 000 hab.	Nombre	1985	(86) 25	(86) 369	(84) 355
Postes de téléphone pour 1 000 hab.	Nombre	1985	(86) 381	614	(84) 448
Postes de télévision pour 1 000 hab.	Nombre	1985	(82) 256	(86) 394	(84) 244
Médecins pour 1 000 hab.	Nombre	1985	(86) 3,4	(86) 2,2	(82) 3,6
Mortalité infantile	Nombre	1985	(84) 7,0	(86) 7,0	10,9
Salaires et prix (accroissement moyen annuel sur 5 ans)					
Salaires (gains ou taux selon la disponibilité)	%	1987	10,3	6,4	10,5
Prix à la consommation	%		8,5	4,7	7,6
Commerce extérieur 1987					
Exportation de marchandises fob en pourcentage du PIB	millions US \$		33 972	147 936	116 004
accroissement annuel sur cinq ans	%		11,8	16,8	15,4
Importations de marchandises caf en pourcentages du PIB	%		10,6	9,0	9,6
accroissement annuel sur cinq ans	millions US \$		48 816	153 204	124 596
	%		17,0	17,4	16,6
	%		9,1	6,7	7,7
Réserves officielles totales					
en ratio des importations mensuelles de marchandises	millions de DTS	1987	22 035	26 161	23 631
	ratio		6,4	2,4	2,7

Source : OCDE, études économiques 1990.

**Commerce intra - Méditerranée
des pays de la CEE**
(en millions de US \$ 1987)

Export/Import	Espagne	France	Italie	Total
Espagne	-	6 872	2 790	9 662
France	6 268	-	18 203	24 471
Italie	4 314	18 443	-	22 757
Total	10 582	25 315	20 993	56 890

Source : OCDE.

**Commerce bilatéral
en % du commerce total (1988)**

		Import	Export
Espagne	France	13,5	18,5
	Italie	9,6	9,7
France	Espagne	4,2	5,4
	Italie	11,6	12,2
Italie	France	14,6	22,0

Source : OCDE.

Parts dans le commerce mondial
(en milliards de US \$ 1987)

	Export(FOB)	%	Import(CAF)	%
Espagne	33 972	1,4	48 168	1,9
France	147 936	6,0	153 204	6,2
Italie	116 280	4,6	124 956	5,0
Total	298 188	12,0	326 328	13,1
Algérie	9 029	0,4	6 616	0,3
Lybie	6 610	0,3	4 880	0,2
Maroc	2 781	0,1	3 850	0,1
Tunisie	2 101	—	2 868	0,1
Total	20 521	0,8	18 214	0,7

Source : OCDE.

Indicateur macroéconomique UMA

	PNB Mds US \$	Population (millions)	Taux de Croissance Annuel 80/88		PNB/Hab US \$	FBCF % PIB
Lybie *	22,4	4 057	- 6,6	+ 3,9	5 500	—
Tunisie **	10,00	7 481	2,3	+ 1,0	1 337	21,7
Algérie **	67,00	23 446	+ 4,1	+ 2,0	2 858	30,1
Maroc **	17,00	22 968	+ 3,0	+ 8,0	740	22,1
* 87						
** 88						

La dette des pays de l'UMA
(Selon BM 1987)

	Algérie		Maroc		Tunisie	
	\$ Mds	%	\$ Mds	%	\$ Mds	%
Engagements	22,9		20,7		6,9	
Encours	19,2		18,8		6,4	
Moyen et long terme	19,2	84	18,8	91	6,4	92
Court terme	3,6		0,8		0,2	
Par créanciers :						
– publics	4,6	19	16,7	75	6,4	74
– privées	19,8	81	5,6	25	2,2	26
dont marché financier	13		53			

**LES PROBLEMES DE FINANCEMENT
DANS LES PAYS DU MAGHREB**

**BANQUE DE FRANCE
DIRECTION GENERALE DES ETUDES**

Direction des Etudes Economiques
et de documentation

Cellule Economie Internationale

CI . 90 - 20

C. DOSSE - Poste 229 . 41

Les pays du Maghreb ont assuré leur développement économique au prix d'un endettement extérieur croissant, dont le services représente désormais une charge excessivement lourde en regard des ressources disponibles. Si, dans les années soixante-dix, le recours aux emprunts à l'étranger avait pu paraître plus aisé et moins coûteux qu'une mobilisation optimum de l'épargne nationale ¹, les hausses de taux d'intérêt intervenues sur le marché international des capitaux pendant la dernière décennie ont démontré qu'il était dangereux de dépendre par trop des financements externes. Cette prise de conscience amène, à des degrés divers, l'Algérie, le Maroc et la Tunisie à réviser leur position quant à la meilleure façon de faire face aux dépenses nécessaires à l'expansion de leurs économies en recherchant, plus particulièrement, les moyens d'atténuer le déséquilibre entre l'épargne locale et les investissements.

I – Investissement, épargne et besoin de financement (en % du PNB. et en moyenne annuelle)

	Algérie			Maroc			Tunisie		
	1965-73	1973-80	1980-88	1965-73	1973-80	1980-88	1965-73	1973-80	1980-88
Investissements intérieur brut ...	32,6	44,6	36,0	15,1	25,9	26,1	23,3	29,9	27,9
Epargne nationale brut ..	30,5	39,0	35,3	13,6	16,8	19,8	17,8	23,2	22,1
Solde à financer	- 2,1	- 5,6	- 0,7	- 1,5	- 9,1	- 6,3	- 5,5	- 6,7	- 5,8

Source : Banque Mondiale – Rapport sur le développement dans le monde 1990.

Il est à noter que les forts pourcentages d'investissements et d'épargne par rapport au PNB. observés en Algérie sont dus au système économique centralisé. Par ailleurs, on remarquera que le moindre besoin de financement externe de ce pays pour la période 1980-1988 accompagne une contraction sensible des investissements effectués.

1. Le contenu de la notion d'épargne en Algérie est un peu différent de celui des autres pays (voir ci-après).

II – L'état d'endettement

Le tableau ci-après, fait ressortir des différences sensibles dans la situation d'endettement des pays du Maghreb. Si l'importance de sa dette globale, par tête d'habitant (\$ 863) et par rapport à son PNB, a fait classer le Maroc dans l'un des dix pays les plus endettés, le service des emprunts contractés peut paraître encore modéré en regard des recettes d'exportation. La position de la Tunisie est à cet égard sensiblement équivalente. Au contraire, alors que la dette externe de l'Algérie est nettement moins importante en regard du PNB, la charge qui en résulte a absorbé près de la totalité des ressources dégagées à l'exportation en 1988 et encore 71 % en 1989 malgré le redressement relatif du prix des hydrocarbures. Ainsi, pour des raisons différentes, ces trois pays semblent avoir atteint un niveau d'engagements extérieurs qu'il serait imprudent de dépasser et les gouvernements concernés, conscients de ce problème, favoriseraient plutôt désormais les investissements étrangers directs.

	Algérie	Maroc	Tunisie
Dette en Mds de \$ (*)			
– Totale :			
• 1988	24,8	19,9	6,7
• 1989	25,9	20,0	7,0
– dont emprunteurs publics :			
• 1988	23,2	19,7	6,4
• 1989	24,0	19,9	6,7
Principaux ratios en %			
– Dette totale/PNB :			
• 1988	47,2	95,3	70,0
• 1989	56,4	91,4	72,3
– Service/Exportations			
• 1988	95,5	24,3	23,0
• 1989	71,0	30,0	25,2

(*) y compris FMI.

Source : Banque Mondiale - World Debt Tables 1989-1990

NB : la quasi-totalité de la dette est contractée à moyen et long par les gouvernements et organismes publics de ces trois pays.

1) L'Algérie

Tout nouvel emprunt à l'étranger doit être approuvé par un comité ad hoc constitué en 1989. Les principaux créanciers sont la France et le Japon. L'Algérie

bénéfice du soutien des organismes multinationaux. Elle n'a jamais rééchelonné sa dette.

Son problème le plus immédiat tient au fait que la maturité moyenne de sa dette est courte – moins de quatre ans d'après les dernières statistiques de la Banque Centrale algérienne – d'où des contraintes imminentes de remboursement du principal. Appuyée par la Banque de L'Union européenne, l'Algérie a conclu un accord de principe avec des banques françaises créancières qui devrait prendre la forme de crédits à sept ans, dont trois ans de grâce, permettant d'éponger les dettes venant à l'échéance. Les banques commerciales sont les principaux créanciers (59 % de la dette) et la part du système bancaire français atteint 40 %.

Si, jusqu'à présent, les investissements étrangers sont restés quasi inexistantes en raison du choix politique des dirigeants algériens (économie planifiée de type socialiste), le gouvernement actuellement en place a montré son intention d'ouvrir les entreprises au partenariat étranger et un projet de loi sur les sociétés mixtes a été présenté au Parlement.

2) *Le Maroc*

Les principaux créanciers sont la France et les Etats-Unis. Le service de la dette implique un transfert net négatif de l'ordre de 3 à 4 % du PIB. Le Maroc et les banques créancières ont conclu le 11 avril 1990 un accord de principe du type de ceux dont avait déjà bénéficié plusieurs d'Amérique Latine. Cet accord comporte deux phases :

- un rééchelonnement immédiat des emprunts contractés avant septembre 1983 (\$ 3,2 milliards), sur 15 ou 20 ans avec 7 ou 10 ans de grâce,

- une réduction du montant et du service de la dette par apport d'argent frais à concurrence de 15 % de l'encours de crédit, rachat par le Maroc ou échange avec réduction des taux d'intérêt d'une partie des créances étrangères. Mais les emprunts auprès des banques étrangères ne représentent que le quart environ de la dette totale alors que les engagements vis-à-vis du Club de Paris atteignent 33,4 %. Quatre accords de rééchelonnement ont été signés à ce jour avec les créanciers publics, le dernier en octobre 1988.

Pour freiner l'alourdissement de sa dette, le gouvernement marocain a décidé de réserver tout nouvel emprunt à l'étranger en priorité aux biens d'équipement et aux demi-produits. Par ailleurs, de nombreuses mesures ont été adoptées pour encourager l'investissement étranger direct, principalement dans les secteurs du tourisme, de la pêche industrielle, de l'agriculture. Depuis juin 1989, une Lettre Royale a stipulé que la demande en vue d'une création d'entreprise est censée approuvée si l'administration n'a pas réagi dans les deux mois. Les nouveaux entrepreneurs peuvent bénéficier pendant cinq ans d'une exonération d'impôts 50 à 100 %. Le transfert des capitaux est facilité, le délai étant ramené de six mois à vingt-deux jours.

Il subsiste encore néanmoins des lourdeurs :

- plus d'une dizaine d'autorisations différentes doivent être obtenues auprès de divers organismes,
- la marocanisation du capital demeure obligatoire à 50 % ou 100 % dans certaines branches d'activité,
- il n'existe ni code de commerce, ni tribunaux spécialisés.

Néanmoins, au cours des trois dernières années, la France a contribué à la création de près de deux cent cinquante entreprises, se plaçant ainsi au premier rang des investisseurs étrangers, devant les Emirats Arabes Unis, l'Arabie Séoudite et la République Fédérale d'Allemagne. (Il est à noter que les salaires sont huit à dix fois moins élevés qu'en Europe et inférieurs à ceux d'Asie, qu'il y a peu de charges sociales, mais en revanche l'absentéisme est important). La Caisse centrale de coopération économique, jusqu'alors spécialisée dans la gestion des protocoles d'accord pour les grands projets, met en place cette année un fonds de capital-risque de 50 millions de francs français, avec doublement possible, pour favoriser le partenariat industriel entre PME françaises et marocaines.

3) Tunisie

La dette est contractée pour les deux tiers auprès des créanciers publics. La Tunisie n'a jamais sollicité de rééchelonnement et jouit du soutien du FMI et de la Banque Mondiale. Toutefois, pour sa dette vis-à-vis des banques commerciales, la Tunisie souhaite bénéficier à son tour d'un allègement du type consenti au Maroc. Le principal créancier est la France avec près de 49 % des prêts bancaires, les autres pays ayant des participations inférieures ou égales à 5 %.

Les autorités tunisiennes ont suivi une politique de libéralisation qui devrait favoriser les implantations étrangères, avec un système de change flexible, des prix à la production libérés et une assez bonne maîtrise des déficits interne et externe. Plus spécifiquement, depuis le 1^{er} septembre 1989, il a été mis en place par l'Agence de Promotion de l'Industrie (API) un guichet unique qui permet aux investisseurs nationaux et étrangers d'effectuer en un même lieu toutes les formalités nécessaires à la création d'une entreprise (greffe, bureau d'enregistrement des actes de constitution, bureau des impôts, bureau des douanes, antenne de la Banque Centrale...). L'attestation du dépôt des déclarations est délivrée dans un délai de 24 heures et les avantages éventuels doivent être décidés dans les vingt jours. S'agissant d'investissements dans des entreprises manufacturières, l'agrément préalable n'est pas nécessaire. Enfin, il est possible pour un étranger d'acquérir la totalité du capital d'une société tunisienne.

II – Situation de l'épargne

Les apports nets de capitaux étrangers devant vraisemblablement rester d'une ampleur assez limitée au cours des prochaines années, les pays de Maghreb,

comme d'ailleurs l'ensemble des pays demandeurs de capitaux, devront développer leur propre épargne pour financer les investissements indispensables.

Alors que, jusqu'à présent, la tradition orientait l'épargne vers les achats immobiliers et la constitution des dots, les liquidités étant conservées dans des produits bancaires à court et moyen terme, il serait nécessaire d'inciter le public à opérer des placements plus stables dans le réseau financier. Les banques devront offrir des produits longs et le développement ou la création de bourses de valeurs devra être poursuivi. Cette évolution touche à la réglementation bancaire et à la fiscalité, la volonté des gouvernements d'œuvrer en ce sens est donc primordiale.

1) Algérie

Le taux de bancarisation des personnes privées reste faible malgré un sensible effort pour développer la collecte de l'épargne des ménages accompli au cours de la dernière décennie, avec la rémunération des dépôts à terme, leur défiscalisation au-dessus de cinq ans, la possibilité de détenir des comptes en devises et l'instauration de livrets d'épargne-logement. La capacité à épargner demeure restreinte, 8 % du revenu environ, et la majorité des épargnants conserve ses économies en espèces, l'usage du chèque et des comptes bancaires étant très réduit.

Les dépôts bancaires sont essentiellement le fait des entreprises (publiques) et encore près de 80 % sont à vue, bien que l'usage des bons de caisse et des comptes à terme se développe. Ces dépôts ne couvrent qu'environ les deux tiers des concours à l'économie et au Trésor. Corollairement les crédits accordés sont principalement à court terme. Le système bancaire a surtout servi de relais entre le Trésor Public et les entreprises d'Etat, souvent déficitaires. Les emprunts publics n'ont été souscrits que par les organismes bancaires, les compagnies d'assurance et la Caisse d'épargne.

Toutefois, le gouvernement actuellement en place a cherché à rectifier cette situation. Le taux de réescompte de la Banque Centrale a été relevé pour inciter les banques à rechercher les dépôts et divers projets étaient à l'étude concernant, notamment la déspecialisation des institutions pour inciter à la concurrence entre organismes de crédit, cependant que le financement des investissements non prévus dans le plan pourrait à l'avenir résulter de discussions directes entre les banques et les entreprises. En revanche, il n'existe toujours aucun projet concernant les valeurs mobilières, qui pourrait éviter la focalisation des ménages sur l'immobilier.

2) Maroc

Les autorités monétaires ont fortement œuvré depuis 1985 pour mobiliser l'épargne nationale et, en 1988, les fonds collectés (48,7 mds de dirhams) ont pu financer intégralement les investissements (45,7 mds de dirhams). La propension à épargner s'est élevée à un niveau record 25,1 % (13 % en 1981).

Ces bons résultats ont été acquis grâce à :

- l'inversion de l'évolution des taux d'intérêts réels, très négatifs jusqu'en 1983, assez rémunérateurs depuis. En 1985, ces taux ont été partiellement déréglementés, avec fixation d'un taux plafond pour les prêts afin de ne pas décourager les investissements et d'un taux plancher pour la rétribution des dépôts afin de consolider l'épargne,

- le rapatriement de l'épargne des travailleurs marocains à l'étranger a été encouragé, notamment par : l'offre d'une rémunération compétitive avec celle des pays d'embauche, la possibilité de détenir un compte en devises (interdit aux résidents) et la création d'une Banque du Travail et d'une société de caution pour l'octroi de prêts garantis aux commerçants et travailleurs émigrés,

- le Trésor a diversifié ses instruments de placement offerts avec des taux incitatifs, supérieurs aux conditions de banque, et exonérés d'impôt. Les agents non financiers peuvent ainsi souscrire des bons du Trésor et des obligations d'Etats à moyen et long terme (ces dernières, jusqu'à 15 ans, restant néanmoins souscrites en presque totalité par les investisseurs institutionnels).

La part de collecte de l'épargne par le marché financier demeure cependant limitée (10 à 15 % de l'épargne totale) et, dans le système bancaire, les dépôts à vue représentent 90 % de la monnaie scripturale environ 70 % des actifs bancaires.

Un effort de fixation de l'épargne est donc indispensable, mais d'ores et déjà le profil du système bancaire marocain est celui d'un pays développé, avec des dépôts excédant les crédits à l'économie.

	1986	1987	1988
(en mds de dirhams)			
Crédits	29,8	32,5(+ 9,3 %)	35,5 (+ 9,2 %)
Dépôts à vue	32,0	36,1 (+ 12,8 %)	41,6 (+ 15,2 %)

3) Tunisie

Les possibilités d'épargne se situent dans un cadre de libéralisation progressive de l'économie, entreprise dès 1986. Depuis 1989, le contrôle direct du crédit est abandonné en quasi-totalité et l'épargne est sollicitée par une diversification des titres de placements : bons du Trésor , obligations d'Etat et amorce d'un mouvement de privatisation du secteur public. Néanmoins, ces diverses opportunités ne rencontrent pas le même succès, on a pu observer que :

- les banques trouvent plus profitable de drainer les dépôts du public que de placer des bons du Trésor, elles conservent ainsi la quasi-totalité des titres à trois mois dont la rémunération est supérieure aux dépôts à vue qui constituent tou-

jours la principale forme de l'épargne populaire, en attente des placements traditionnels : dots, terres, logements et, à un degré moindre, création d'entreprises,

– toutefois, l'emprunt national sous forme d'obligations émis en 1988 a rencontré un franc succès : émis à un taux supérieur aux taux du marché, il a drainé 80,5 millions de dinars au lieu des 40 millions prévus.

– un léger mouvement de consolidation en matière de produits financiers a aussi été récemment relevé prenant principalement la forme de comptes spéciaux d'épargne. Des certificats de dépôts ont été lancés sur le marché monétaire en 1988 ; ils ont reçu un bon accueil, au détriment il est vrai des dépôts à terme.

Une loi du 1^{er} février 1989 sur la privatisation des entreprises publiques, a donné aux salariés un droit prioritaire pour l'achat des actions de leur société, assorti de conditions avantageuses en matière de délai de paiement, de prix réduit et éventuellement d'actions gratuites. Les autres repreneurs bénéficient aussi de diverses mesures telles qu'un dégrèvement fiscal pouvant aller jusqu'à 50 % des sommes réinvesties, une exonération de l'impôt sur les bénéfices pendant cinq ans, une exonération totale ou partielle de la taxe sur les transactions boursières (16 ‰ actuellement). Toutefois, la privatisation concerne des entreprises déficientes et une vingtaine seulement de petites firmes ont pu être vendus en 1989.

L'épargne nationale demeure en tout état de cause relativement faible, en dépit du fait qu'elle ait pu couvrir la totalité des besoins de financement en investissements (stocks exclus) de 1988. Au cours de cette année, en effet, le développement économique avait été particulièrement réduit (croissance annuelle du PIB +1,5 % contre 3 % en moyenne depuis le début de la décennie 1980).

Pour inciter l'épargne à des investissements productifs, le gouvernement a promulgué, le 7 novembre 1987, un code prévoyant, notamment, l'exonération d'impôt à vie pour les nouvelles entreprises tournés vers l'exportation et la suppression de l'autorisation préalable d'investir. Il est à noter que ce code prévoit aussi la possibilité pour un étranger d'acquérir 100 % du capital d'une société tunisienne.

CONCLUSION

Comme le souligne le dernier rapport de la Banque Mondiale sur le développement dans le monde, « dans le passé les gouvernements des pays en développement ont eu recours à l'affectation autoritaire du crédit, à des taux d'intérêts administrés et à l'emprunt extérieur pour financer les investissements ». Les entreprises ont ainsi peu ressenti la nécessité d'épargner pour assurer l'amortissement normal de leurs équipements. Un revirement s'est néanmoins dessiné dans certains pays, comme le Maroc et la Tunisie, insistant sur l'effort nécessaire d'autofinancement et sur une gestion plus autonome des entreprises. Cette évolution s'est reflétée dans la structure des crédits à l'économie consentis par les banques, la proportion des prêts à moyen et long terme a augmenté :

Concours à moyen et long terme
(En % de l'encours total des crédits bancaires)

	1970	1986
Maroc.....	22	29
Tunisie	26	41

La faculté accordée aux institutions financière de fixer plus librement des taux d'intérêt en liaison avec les risques encourus a œuvré en ce sens.

Le développement des marchés financiers¹ est encore trop restreint (Maroc – Tunisie) sinon inexistant (Algérie). Il serait cependant nécessaire pour consolider l'épargne populaire encore trop orientée vers les dépôts à vue, de développer la gamme des produits offerts et d'améliorer leur liquidité. Cet effort de stabilisation exige aussi que le régime fiscal ne taxe plus fortement l'épargne valeur par rapport à l'épargne bancaire, comme c'était notamment le cas en Tunisie. Les politiques marocaine et tunisienne de libéralisation de l'économie laissent augurer une possibilité de développement sensible des bourses de valeurs de ces pays. Par ailleurs, l'expansion démographique donne à penser qu'une part grandissante de la population souhaitera économiser pour la retraite, condition propice au développement des compagnies d'assurance-vie et des caisses de retraite.

1. voir étude ci-jointe de M. Sinet sur la « Structure des systèmes bancaires et financiers au Maghreb ».

Indicateurs de base

	Algérie	Maroc	Tunisie
Superficie (milliers km ²)	2 382	447	164
Population 1988 (millions)	23,8	24,0	7,8
dont population urbaine 1988 (en % de la population totale)	(44,0)	(47,0)	(54,0)
Taux d'accroissement moyen 80-88 (en %)	3,1	2,7	2,5
PNB par habitant \$ US 1988	2 360	830	1 230
PIB (croissance annuelle moyenne 80-88, en %)	3,5	4,2	3,4
Croissance de la production (taux annuel moyen en %)			
– Agriculture	5,6	6,6	2,4
– Industrie	3,8	2,8	2,4
(dont manufacturier)	(6,1)	(4,2)	(6,0)
– Services	2,7	4,2	4,4
Répartition du PIB 1988 (%)			
– Agriculture	13	17	14
– Industrie	43	34	32
– Services	44	49	54
Taux annuel moyen d'inflation 80-88	4,4	7,7	7,7
Répartition dette LT 1988			
– Créanciers publics	23,7	74,7	71,6
– Créanciers privés	76,3	25,3	28,4
Total	100,0	100,0	100,0
(dont dette à taux flottant)	(35,8)	(38,4)	(6,5)

Source : rapport sur le développement dans le monde 1990 - Banque Mondiale.

Algérie – Structure des taux d'intérêt
(Pourcentage annuel)

	Janvier 1980 - fin septembre 1986	1 ^{er} octobre 1986 - fin avril 1989
Taux offerts sur les dépôts par les banques commerciales		
Dépôts à terme et certificats de dépôt		
Mois		
2-4	2,625-2,875	-
3-6	3,00-3,25	4,00
6-12	3,00-3,625	5,00
12-24	3,875	5,25
18-24	4,50	5,50
Ans		
3-5	...	6,25-7,00
5-6	...	7,00
6-10	...	7,25-8,00
10 +	...	9,00
Epargne-logement		
6 mois à 2 ans	2,50	5,00
Plus de 2 ans	4,00	5,00
Livrets d'épargne de la CNEP (établissement de crédit au logement)	5,00	
Bons d'épargne de la CNEP	...	6,00-6,50
Comptes CEDAC		
Moins de 12 mois	...	3,25-4,00
Plus de 12 mois	...	6,50
		Depuis le 1 ^{er} octobre 1986
Taux des instruments émis par le Trésor		
Bons du Trésor		
Trois mois	2,75	2,75
Six mois	3,00	3,00
Un an	3,25	3,25
Bons d'équipement		
Echéance :		
1 an	4,00	4,00
2 ans	4,50	4,50
3 ans	5,00	5,00
4 ans	5,50	5,50
5 ans	6,00	6,00
10 ans	8,00	8,00

Source : données communiquées par les autorités algériennes.

Maroc
Deposit Interest Rates, 1982-1989
(In percent per amo)

Applicable from :	Apr. 1, 1982	Mar. 28, 1983	Apr. 1, 1985	Apr.1, 1986	Apr. 30, 1987	Jan.1 1988	Apr. 1 1988	Jan. 1, 1989
Deposit money benks								
Sigit deposits								
Ordinary accounts	-	-	-	-	-	-	-	-
Accounts for Moroccans working abroad ¹	3.0	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0
Insurance, special financial institutions	4.0	4.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Saving accounts	7.0	7.0	8.0	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5
Convertible dirinet deposits	10.0	10.0	10.0	10.0	free rate	free rate	free rate	free rate
Time deposits and savings certificates								
1 month	4.5	4.5	... ²					
3 months	6.5	6.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5
6 months	8.5	8.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5
12 month	10.0	10.0	12.0	12.0	12.0	11.0	11.0	free rate
18 months	10.5	10.5	free rate					
over 18 months	free rate	free rate	free rate	free rate	free rate	free rat	free rate	free rate
Treasury								
Treasury bills								
6 months	8.5	8.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5
Bonds								
10 years	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	10.5	10.5	10.5
15 years	11.5	11.5	13.0	13.0	13.0	11.0	11.0	11.0
Special treasury bills								
Ourrent account bills (banks,OFLs, and insurance cos only)								
6 months	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25
1 year	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25
5 years	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5
Bearer certificates against capital accounts of nomresidents	6.0	6.0	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5

Applicable from :	Apr. 1, 1982	Mar. 28, 1983	Apr. 1, 1985	Apr.1, 1986	Apr. 30, 1987	Jan.1 1988	Apr. 1 1989	Jan. 1,
against investment reserves	5.5	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0
Specialized financial institutions								
National Agricultural Credit Institutions (CNCA) ³	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
National Bank for Economic Development (BNDE) and Housing and Tourism Credit Institution (CIH)								
3 months notes	6.5	6.5						
6 months notes	8.5	8.5						
1- year notes	10.0	10.0						
5- year notes	9.0	10.5	12.0	12.0	10.5	9-10.5	9.0	9.0
10- years notes	11.0	11.0	12.5	12.5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
15- years notes	11.5	11.5	13.0	13.0	11.5	11.5	11.5	11.5
National Savings Bank	8.0	8.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0

Sources : Bank/Maghrib

1. Furthermore, fondes transferred by Moroccan workers in France were converted at the rate of D11 = F1 until June 1982, and at a rate 5 percent above the DH/F rate cafter. As of October 1, 1983, a rate of 8 percent was paid on new deposits.

2. Minimum term is new three months.

3. Minimum rate for sight deposits ; for time and savings deposits, the deposit money bank rates apply.

Tunisie

Régime de rémunération des principales formes de dépôts

	Rémunération	Observations
I – Dépôt à vue	Libre	L'écart entre le taux maximum et le taux minimum ne doit pas dépasser un point de pourcentage
II – Comptes d'épargne	Taux d'intérêt du mois en cours fixé par référence au taux moyen du marché monétaire du mois précédent diminué de deux points	Cette rémunération est automatiquement ajustée chaque fois que le taux moyen du marché monétaire varie de 1/4 de point au moins.
III – Comptes étrangers en dinars convertibles des personnes physiques tunisiennes résidentes à l'étranger	Minimum le taux moyen du marché monétaire de la période considérée diminué de pourcentage	
IV – Comptes à terme et bon de caisse	Libre	La durée est au minimum trois mois et au maximum cinq ans.
V – Autres produits financiers un mois à moins de trois mois	Libre	Le taux ne doit pas excéder de deux points le maximum du taux des dépôts à vue
trois mois et plus	Libre	

Source : Banque Centrale de Tunisie

**LE LOGEMENT DES SALAIRES
MOBILITE ET INTEGRATION**

Alain DURANCE
Directeur juridique
Office central interprofessionnel de logement (OCIL)
Paris

I – Introduction

Les douze Etats membres de la Communauté Européenne recensent actuellement 12,8 millions d'étrangers sur leur sol, soit 4 % de la population totale. Sur ce total, ceux qui sont originaires d'un autre Etat membre de la Communauté représentent 4,9 millions d'habitants (soit 1,6 % de la population). C'est dans cette catégorie que l'on trouve les salariés Européens pour lesquels les entreprises rencontrent des problèmes de logement à l'occasion de leur mutation. Un mouvement qui devrait se trouver accentué au fur et à mesure que l'on avancera dans la mise en place du marché européen.

Or, que constate-t-on ? Dans la plupart des pays, on assiste à un désengagement de l'Etat en matière de financement du logement social. Quant aux entreprises privées, si elles ont ponctuellement contribué au financement du logement de leurs salariés – que ce soit sous forme d'habitat de fonction, de prêts à taux préférentiels, de primes ou de réservations locatives –, il semble bien qu'elles se refusent désormais à alourdir leurs charges pour se substituer à l'Etat.

Mais, les entreprises continueront d'être confrontées aux problèmes de mobilité de leurs employés. Ces mutations de personnel concerneront principalement des cadres de haut niveau, maîtrisant une ou deux langues étrangères. Ces mutations posent, bien entendu, des problèmes de logement qui sont pris en charge, et qui continueront de l'être, par les employeurs. Ces derniers devront donc pouvoir disposer d'un maximum d'informations sur les possibilités de logement.

Dans le domaine du logement des salariés, l'Europe apparaît indéniablement comme une mosaïque de cas où se juxtaposent systèmes sociaux publics et initiatives privées. La France est le pays où le système est le plus développé grâce à un versement des entreprises : le 1 % logement.

Les Etats de la Communauté Européenne accueillent également un nombre important de ressortissants d'autres Etats ; ils sont au nombre de 7,9 millions (soit 2,4 % de la population).

Et, parmi ces étrangers, nombreux sont ceux qui viennent des pays bordant la mer Méditerranée.

Ainsi, en raison de son passé, la France accueille notamment des populations originaires du Maghreb de première ou de deuxième génération.

Si le logement constitue souvent un obstacle à la mobilité professionnelle, il représente en revanche un facteur indispensable d'intégration sociale.

II – Le logement et la mobilité professionnelle

Outre les problèmes psychologiques et de langue auxquels sont confrontés les expatriés, le logement constitue aussi un obstacle à la mobilité professionnelle principalement lorsque le logement a été acheté.

En effet, l'intéressé s'est attaché au logement qui constitue un élément important du patrimoine familial, il doit trouver un acquéreur dans un bref délai et il doit accomplir toutes les formalités nécessaires jusqu'à la remise des clés et à la perception du prix de vente.

1) Le logement des salariés dans la Communauté Européenne

Les interventions des entreprises dans les autres Etats de la Communauté Européenne sont remarquables même si elles ne prennent pas une forme aussi élaborée qu'en France (à l'exception de la Grèce et de l'Italie).

a) Le rôle des entreprises

– RFA

L'aide des entreprises au logement des salariés revêt différentes formes : création de SARL destinées à construire et à gérer des logements (le capital étant détenu par l'entreprise), mise à disposition des salariés de terrains constructibles, prêts à taux préférentiels...

Le comité d'entreprise peut aussi se tourner vers des coopératives d'habitation ou vers des sociétés de construction qui, en contrepartie d'un apport financier, mettent des logements à disposition des salariés.

– Royaume-Uni

Il existe divers organismes dont le rôle consiste à informer et à conseiller les entreprises qui ont besoin de muter du personnel.

Ils regroupent deux sortes de membres : les entreprises ayant des problèmes de mobilité de personnel, les professions dont l'activité est en partie liée à cette mobilité (agents immobiliers, notaires, entreprises de déménagement...).

– Belgique

Les employeurs paient une cotisation à titre de charge sociale versée à un fonds social et dont une partie est destinée au développement d'initiatives en faveur des services du secteur désireux d'accéder à la propriété.

Il est envisagé de faire collaborer pour la construction une entreprise privée et une société de logement social.

– Espagne et Portugal

Du fait de leur situation économique, les entreprises espagnoles et portugaises ne semblent pas prêtes à supporter les charges supplémentaires qui seraient imputables au logement des salariés.

b/ Les institutions proches du 1 % logement

– Italie

IL existe dans le secteur privé comme dans le secteur public, une cotisation de 1 % (dont 0,65 % est acquitté par le salarié et le reste par l'employeur) sur les salaires, destinée exclusivement au logement ou à d'infrastructure.

Cette cotisation alimente pour les trois-quarts un fonds géré par un comité interministériel qui sert au financement du secteur locatif social.

L'autre quart, provenant de l'Etat, consacré à l'accession à la propriété.

– Grèce

Il existe également un système de cotisation obligatoire. Le logement des salariés du secteur privé est sous la responsabilité d'un organisme d'habitat ouvrier qui n'a pas d'activité dans le domaine locatif et dont le budget est alimenté par une cotisation de 1,75 % des salaires payés (1 % à la charge des salariés, 0,75 % à la charge des employeurs).

2) Le 1 % logement en France

L'idée de solidarité des industriels d'une même agglomération à l'égard des conditions de logement de leurs salariés constitue l'origine de la participation des employeurs à l'effort de construction en France, appelée communément « 1 % logement »¹ malgré ses variations de taux au fil des années. En 1953, ce qui n'était qu'initiative privée et ponctuelle devint une obligation pour les entreprises privées de plus de dix salariés, afin de contribuer à la reconstruction du pays.

Il s'agit d'un investissement économique et social des entreprises privées ayant plus de dix salariés.

Aujourd'hui, il n'existe plus réellement de crise grave du logement – sauf peut-être dans certaines régions – mais le 1 % demeure cependant un élément efficace de la politique économique et sociale des entreprises, notamment en faveur des plus démunis. Il représente surtout la seule ressource bon marché à long terme pour le financement du logement en France.

Pour l'entreprise, le 1 % trouve sa justification :

– dans les demandes formulées par les salariés qui, dans les grandes métropoles, ont des difficultés à se loger, ou qui souhaitent résider près de leur lieu de travail ;

– dans l'efficacité du service rendu et dans l'aide qu'il apporte en matière de mobilité professionnelle ;

– dans le choix laissé à l'employeur pour réaliser son investissement : organisme collecteur, mode d'investissement adapté à ses besoins et à ceux de ses salariés.

Pour le salarié, le 1 % permet soit l'octroi d'un prêt à un taux d'intérêt avantageux facilitant le financement de l'achat, la construction, l'agrandissement ou l'amélioration de sa résidence principale, soit la réservation d'un logement locatif à loyer modéré. En cas de mobilité professionnelle, le salarié peut bénéficier d'un prêt relais et d'un prêt majoré.

1. Actuellement 0,65 % de la masse salariale.

L'encours des prêts en 1989 était d'environ 75 milliards de francs et les investissements annuels représentent environ 15 milliards de francs.

Depuis l'origine, 5 millions de familles ont trouvé un logement grâce au système du 1 % dont la collecte est assurée essentiellement par des comités interprofessionnels du logement (CIL) au nombre d'environ 200 pour toute la France.

a) Les prêts

L'activité principale des CIL consiste à consentir des prêts aux salariés au taux maximum de 3 % et à des organismes de construction. Ils les accordent en priorité aux salariés des entreprises qui leur versent le 1 %.

Si, d'une façon générale, les prêts ont pour objet de financer des travaux de construction ou d'amélioration et même d'acquisition de la résidence principale du salarié en l'absence de travaux de construction ou d'amélioration, ils sont également destinés à favoriser la mobilité professionnelle.

En effet, des prêts relais à des personnes physiques peuvent être accordés pour la construction ou l'acquisition d'un logement, dans le cas où le bénéficiaire a pris l'engagement de vendre son logement précédent dont l'occupation est incompatible avec l'exercice de son activité professionnelle dans un nouveau lieu de travail.

Le montant maximum du prêt est fixé à 70 % de la valeur vénale du logement précédent dans la limite de six fois le montant maximal des prêts consentis au titre du 1 % auxquels ces personnes pourraient prétendre.

Le prêt est accordé pour une durée maximale d'un an renouvelable une fois et son taux est fixé à 4 % pour les six premiers mois puis il augmente ensuite progressivement vers le taux du marché monétaire.

b) Le rachat d'un logement

Certains CIL ont constitué des sociétés filiales qui ont pour objet d'acheter avec des fonds 1 %, des logements mis en vente pour des raisons de mobilité professionnelle.

L'achat du logement s'effectue sur les fonds que l'entreprise dont dépend le salarié a en compte dans le CIL participant à la société.

Certaines entreprises attachées à la mobilité professionnelle acceptent ainsi de faire des efforts plus importants que pour un prêt destiné à financer l'acquisition d'un logement.

Le prix du logement résulte d'une expertise obligatoire. La société signe avec le vendeur une promesse d'achat. Pendant la durée de la promesse, le vendeur garde la liberté de vendre lui-même son logement. Au moment de la signature de la promesse d'achat, la société demande à l'entreprise dont le vendeur est salarié, un engagement irrévocable de versement des fonds à la société à la date de l'achat.

Lorsque le logement est acheté, la société le gère jusqu'à sa revente. Le compte de l'entreprise est alors recredité de la totalité des fonds qu'elle a versé lorsque la société a perçu le prix de vente du logement.

III – Le Logement et l'intégration sociale

1) Les populations concernées

Travailleurs étrangers dans certains pays de l'OCDE – 1987

(milliers)

Pays d'origine	Pays de séjour					
	Belgique	France	RFA	Lux. ¹	Pays-Bas	Suisse ²
Algérie.....	3,9	249,3	–	–	0,2	1,2
Grèce.....	11,1	–	113,2	–	1,7	4,6
Italie.....	89,5	113,6	214,4	8,5	7,9	231,6
Maroc.....	49,9	176,0	–	–	23,2	1,0
Portugal.....	7,8	393,2	39,5	15,7	3,4	32,1
Espagne.....	37,5	119,3	70,5	0,9	8,1	72,4
Tunisie.....	5,3	71,5	–	–	0,7	1,5
Turquie.....	35,1	56,5	622,5	–	33,6	28,0
Yougoslavie.....	3,3	39,8	323,6	0,7	4,9	57,2
Autres CEE.....	98,4	67,4	398,5	25,3	65,0	96,4
Hors CEE.....	69,7	238,3	83,3	1,9	27,0	61,7
Total.....	411,5	1 524,9	1 865,5	53,0	175,7	587,7

1. 1984.

2. Les travailleurs frontaliers et saisonniers ne sont pas pris en compte.

L'accueil des étrangers venant de la Communauté Européenne ou d'autres pays exige bien entendu la mise à disposition de logements afin de faciliter leur intégration sociale.

Ceux qui ont les revenus nécessaires ne rencontrent guère de difficultés, mais il en va tout autrement pour ceux qui ont des ressources modestes ou qui sont même sans ressources.

Ils s'agit là d'un problème de solidarité auquel des solutions diverses peuvent être apportées.

Ce problème a évolué dans le temps.

A l'époque de l'immigration massive, la solution était l'accueil dans des foyers car il s'agissait souvent de travailleurs isolés.

Aujourd'hui, ceux de ces travailleurs qui sont restés ont fait venir leur famille et cette sédentarisation exige la mise à disposition de logements adaptés.

Il faudrait bien entendu éviter la concentration trop importante de populations étrangères dans un quartier afin de faciliter l'intégration sociale.

Mais, il s'agit d'un problème extrêmement difficile en raison de ses dimensions culturelles, politiques, économiques et sociales.

2) La solutions française

**Nationalité des étrangers résidant en France
(estimation par excès)**

(milliers)

Pays d'origine	1976	1986	1987	Pays d'origine	1976	1986	1987
Algérie	884	725	710	Tunisie.....	167	226	230
Belgique.....	65	63	64	Turquie.....	66	154	159
Espagne	531	351	342	Yougoslavie.....	78	66	66
Italie.....	558	379	370	Autres pays.....	580	1 020	1 035
Maroc.....	322	559	575	Total	4 196	4 449	4 454
Pologne.....	86	60	59	dont : réfugiés			
Portugal	859	846	844	et apatrides	—	170	178

* Statistiques établies en fonction des cartes de séjour.

En France, depuis 1973, une fraction du 1 % logement est utilisée pour le logement des travailleurs immigrés.

Même si ce système n'a pas toujours donné satisfaction et a suscité des critiques, il constitue néanmoins un moyen d'intégration sociale pour les étrangers venus travailler en France, surtout lorsqu'il est assorti d'un accompagnement social.

Une fraction du 1 % à investir doit, dans la limite du neuvième¹, être réservée par priorité aux logements des travailleurs immigrés et de leurs familles.

Il est à noter que le versement par l'entreprise au titre de la fraction réservée au logement des travailleurs immigrés doit obligatoirement être fait sous forme de subvention au CIL.

a) Les chiffres

Le cumul des bilans des CIL était en 1987 de 5,3 milliards de francs de fonds 1/9^e.

Les financements accordés pendant l'année 1987 au titre des fonds 1/9^e étaient de 832 millions de francs (724 millions pour des organismes immobiliers tels que les organismes d'HLM et 108 millions sous forme de prêts aux travailleurs immigrés).

1. $0,65 \% \times 1/9^e = 0,072 \%$ de la masse salariale.

b) Les utilisations

L'amélioration des logements des travailleurs immigrés

Le 1 % versé au titre du régime prioritaire peut financer l'amélioration de l'habitat existant sous forme de :

- prêts aux travailleurs immigrés pour aménager leur logement ou acquérir un logement en vue de son amélioration ;
- prêts aux organismes d'HLM propriétaires de logements ou de foyers habités par des travailleurs immigrés.

L'accession à la propriété

La réglementation du 1 % prévoit également l'attribution aux travailleurs immigrés de prêts spécifiques pour l'accession à la propriété.

Assez récemment, les pouvoirs publics ont autorisé l'emploi de ces fonds en faveur de populations démunies ou ayant des problèmes d'insertion sociale sans qu'il s'agisse obligatoirement de travailleurs immigrés.

CONCLUSION

Devant le désengagement de l'Etat à l'égard du logement social dans la plupart des pays et le refus des entreprises d'alourdir leurs charges pour se substituer à l'Etat dans ce domaine, l'adoption d'un système équivalant à celui du 1 % logement, même s'il peut représenter une solution efficace, ne semble pas envisageable financièrement dans les autres Etats de la Communauté Européenne.

Toutefois, pour les entreprises françaises, le 1 % logement représente un avantage. Il ne constitue pas seulement un sujet de dialogue social, mais il correspond à un investissements économique permettant, d'une part, de loger des salariés dans de meilleures conditions financières et, d'autre part, de développer la mobilité professionnelle en favorisant des changements de résidence principale. Il est important de noter que le 1 % logement n'est pas contraire aux dispositions du droit européen. En effet, il s'agit d'une mesure ancienne d'ordre général à caractère social et non pas d'une mesure ponctuelle destinée à soutenir l'activité du bâtiment en France. Il ne favorise pas une entreprise ou un secteur économique. Il porte donc pas atteinte à la concurrence entre les entreprises nationales ni entre celles-ci et les entreprises concurrentes des autres Etats.

Les mutations de personnel existent de longue date, mais il ne faut pas s'attendre à des mouvements importants de population à compter du 1^{er} janvier 1993 avec l'ouverture du grand marché européen.

Quant aux migrations transfrontalières, elles devraient permettre aux salariés des pays voisins, appartenant à la Communauté, qui travaillent en France, d'obtenir le bénéfice du 1 % pour leur logement situé dans leur pays d'origine, ce que la réglementation actuelle ne permet pas.

Les salariés français travaillant dans les pays voisins ne peuvent pas, non plus, bénéficier du 1 % pour leur logement en France, puisque leur employeur étranger n'est pas assujetti à la participation. Mais, il n'est pas impensable qu'un jour ces salariés exclus demandent à bénéficier du 1 % en faisant état d'une pratique discriminatoire devant la Cour de justice des Communautés Européennes à Luxembourg. Ainsi, cette Cour a déjà condamné l'Etat italien qui avait réservé à ses seuls ressortissants l'accession à la propriété, la location de logements sociaux ainsi que le bénéfice du crédit foncier à taux réduit¹.

Pour donner une dimension européenne au 1 % logement, la France devrait modifier sa réglementation pour permettre aux entreprises d'aider leurs salariés à acquérir ou à réhabiliter leur résidence principale dans n'importe quel Etat membre de la Communauté européenne. Il serait également fort utile que les entreprises puissent disposer d'un réseau européen d'informations sur les possibilités de logement et de conseil en matière de mobilité. Ainsi, en France, l'association Eurologement a été constitué dans ce but à l'initiative de l'OCIL.

1. CJCE 14.01.1988, aff. 63/86

Mais, la mobilité professionnelle dépend essentiellement de la politique des Etats qui devrait favoriser davantage la construction de logements locatifs plutôt que l'accèsion à la propriété ¹.

En France, le ralentissement de l'immigration et le souci d'égalité devraient conduire à la réintégration du régime spécifique applicable aux travailleurs immigrés dans le régime général du 1 % logement.

Ainsi, seraient logés sans discrimination les salariés français et étrangers.

La juxtaposition des régimes nationaux pose la question de l'espace social européen, ses modalités et a conçu une charte des droits sociaux communs à tous les Etats membres. Ce travail conduira peut-être à faire des propositions d'harmonisation concernant l'accès au logement et la mobilité de l'emploi. A cet égard, on peut regretter que le logement ne constitue pas un sujet d'étude permanent de la part des instances communautaires et qu'il soit simplement traité à travers les problèmes sociaux alors qu'il mérite d'être pris en compte comme un sujet à part entière.

1. Le logement est-il un frein à la mobilité en Europe ? Michel Moullart et Sylvie Occhipinti – Les Cahiers du Crédit Mutuel n° 71, avril-mai 1990

**DE LA COOPERATION MONETAIRE
EN MEDITERRANEE :
POUR L'EDIFICATION D'UNE ZONE-ECU
A PARTIR DU MAGHREB**

Mohamed EL ABDAIMI

Professeur responsable du groupe de recherche en Finance,
Monnaie et Banque à la Faculté de droit de Marrakech

Malgré les mutations profondes que le monde européen a connue et malgré certaines craintes d'un détournement de l'Europe de ses partenaires du Sud, il demeure des raisons majeures qui continuent à peser de tout leur poids en faveur d'une coopération encore plus étroite et plus nécessaire que jamais entre les deux rives de la Méditerranée.

L'Europe ne peut en effet négliger une espace géographique où le Maghreb par exemple par ses 60 millions d'habitants (100 millions à la fin du siècle) ou l'Egypte par ses 50 millions, et d'autres pays, représentent de vastes marchés qu'il est fondamental de préserver ou de conquérir.

L'Europe, aux tendances démographiques languissantes, mesure aujourd'hui et plus que par le passé les conséquences sociales et politiques d'une trop forte population immigrée, mobilisatrice parfois de courants d'opinions hostiles et rétrogrades au sein de la vie politique du vieux continent.

L'Europe enfin, même placée dans une perspective d'opulence, ne peut se permettre un voisinage livré à lui-même et situé à 14 km de Gibraltar. L'environnement politique, économique et même écologique ne saurait être négligé sans provoquer les pires surprises. N'a-t-on pas évoqué les risques de « boat people » maghrébins ? N'a-t-on pas songé à l'installation commerciale et financière d'autres puissances économiques extra-européennes ? Et quelle absurdité à laisser s'effondrer des siècles d'histoire commune, faites d'ententes et de disputes, mais riches d'échanges commerciaux, culturels et civilisationnels.

En rive sud de la Méditerranée, la conscience n'est pas moins lucide et les contraintes se font encore plus urgente :

- l'explosion démographique pose le problème aigu de l'emploi, qui touche toutes les couches de la population, tous les niveaux de formation, et provoque des tensions sociales préoccupantes ;

- l'agriculture n'arrive pas à maintenir en place la population des zones rurales et l'industrie, aux prises avec les contraintes de rentabilité et de compétitivité est plus que jamais incapable d'absorber les flux d'exode rural et les promotions de diplômés ;

- les marchés extérieurs, traditionnellement demandeurs de produits primaires et de certains produits industriels à fort input en main-d'œuvre deviennent de plus en plus impénétrables, compte tenu des compétitivités concurrentes et des progrès techniques rapides ;

- les finances publiques, fortement grevées par le problème de l'endettement, ne permettent plus de pallier aux carences structurelles et d'atténuer le chômage.

Dans les pays du « tiers-méditerranée » des idées originales et des élans de solidarité se sont déployés ces dernières années à travers la mise en place des groupements régionaux, devenus une nécessité pour l'élargissement des marchés et la promotion des complémentarités. Cependant l'insertion dans une dynamique extérieure nouvelle se fait de plus en plus indispensable pour une stratégie d'accès à la technologie moderne, et de formation d'un entrepreneur tiers-méditerranéen.

C'est à ce niveau que l'Europe paraît irremplaçable aux yeux de ses voisins du sud, mais dans une perspective nouvelle évitant les erreurs du passé et instituant une coopération plus stable, éloignée des vicissitudes conjoncturelles ou politiques et fondée sur des responsabilités réciproques : les responsabilités d'un mariage plutôt que celle d'une union libre ; tant il est vrai que les enjeux et les intérêts communs des Méditerranéens n'ont probablement jamais été aussi bien compris qu'en cette phase historique de transformations profondes et de déploiement des sagesse.

Il reste néanmoins la question de la démarche, les bases concrètes et stables de cette nouvelle coopération dont la nouveauté réside dans la prise en compte des aspects géographiques et institutionnels complètement réaménagés à la fois dans la rive nord que dans la rive sud.

La démarche gagne donc à être plus sûre et plus précise lorsque les divers domaines de coopération font l'objet d'engagements réciproques plus structurés et plus permanents. L'un des ces domaines qui paraît fondamental et permissif de tous les autres et celui de la monnaie, moyen d'échange et de financement de projets.

La coopération monétaire que nous voulons aborder ici prend pour espace de recherche les deux groupements régionaux Maghrébin et Européen, prélude à des réflexions plus larges sur la coopération monétaire méditerranéenne.

I – L'UMA et son handicap monétaire

La dimension monétaire a toujours été déterminante dans tout projet de construction régionale. Le cadre de coopération monétaire qui suppose des engagements mutuels a toujours été un véhicule puissant et un stimulant de l'intégration dans ses divers aspects, aussi bien économiques que politiques.

Les partenaires maghrébins qui n'ont pas encore de projet précis dans ce domaine, à part les déclarations d'intention sur une union monétaire et douanière, continuent à subir de bien regrettables inerties au niveau de l'intensification de leur commerce mutuel considéré comme un sérieux obstacle sur la voie de la complémentarité et l'intégration économiques.

1) Les inerties commerciales

Le commerce extérieur de l'UMA présente trois aspects particulièrement intéressants du point de vue des perspectives européennes :

- Une intensification considérable des liens commerciaux avec la CEE et particulièrement avec la France, qui peuvent être comparables aux liens du Canada avec les Etats-Unis.

Part de la France et de la CEE dans les échanges extérieurs du Maghreb (Année 1987 en %)

	Algérie		Maroc		Tunisie	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import
France	21,6	23,9	27,3	24,1	23,3	28,5
CEE	63,5	68,4	59,9	53,6	78,6	76

Source : Banque de France – Revue « La situation économique à l'étranger » octobre 89.

Cette intensité n'a d'ailleurs fait que se confirmer pour des pays comme la Libye ou l'Algérie restée jusqu'aux années quatre-vingt relativement peu exportatrice sur l'Europe par quelques différences de degré (cf. annexes 1 et 2).

- Les autres partenaires principaux de l'UMA s'avèrent être l'Amérique du Nord et l'Asie. Pour l'année 1989, le Japon est classé sixième client du Maroc ; c'est dire la présence extra-européenne dans le Sud Méditerranéen.

- Mais les échanges intra-maghrébins restent le parent pauvre du commerce extérieur de la zone. Pour 1988, les achats de l'UMA à elle-même ne dépassaient pas 2,06 % de ses importations totales, de même que ses ventes mutuelles plafonnent à 1,98 % des exportations totales. Il est même des pays qui n'opèrent aucun échange entre eux telles la Libye et la Mauritanie et partiellement ce dernier pays avec la Tunisie (annexes 3 à 5).

Suite aux accords de l'UMA intervenus en février 1989, un pays comme le Maroc assurant de très bonnes liaisons commerciales avec l'ensemble des partenaires, a certes vu ses importations du Maghreb passer de 0,5 % à 1 % du total, et ses exportations évoluer de 4,4 % à 5 % pour la période janvier-novembre 1989 (cf. annexe 6).

Ces chiffres n'expriment pas moins la contradiction voyante entre les multiples complémentarités potentielles et la faiblesse des échanges commerciaux, officiels du moins, car une autre réalité est celle du commerce frontalier informel, difficile cependant à évaluer.

2) L'inadéquation des régimes cambiaires

Il ne serait pas excessif d'attribuer la faiblesse du commerce intrazonal à l'attention relativement modeste accordée à la monnaie, moyen de tout échange et étalon de toute valeur.

La vétusté des régimes de change peut être appréhendée à travers quatre éléments au moins : la présence d'une véritable mosaïque de monnaies nationales, des systèmes de paniers sans coordination, une complexité notoire des opérations de règlement et pour corroborer le tout, un marché noir de change florissant dans les espaces frontaliers.

• L'image d'une mosaïque de monnaies est évoquée par des régimes de change qui demeurent éclatés en une multitude d'options. Le dinar algérien est établi par rapport à un panier de monnaies ; le dirham marocain, le dinar tunisien et l'ouguya mauritanienne le sont également, mais dans un « régime prévoyant une plus grande flexibilité », le dinar libyen lui, est rattaché au DTS¹.

• La composition des paniers, de même que les pondérations qui leur sont appliquées, diffèrent d'un pays et restent du seul pouvoir discrétionnaire des autorités financières nationales. Ces régimes de cotation répondent à des objectifs de politique économique certains (stabilisation, dévaluation...) et des impératifs commerciaux et financiers à l'égard des pays tiers.

L'exemple du Maroc est illustratif d'une situation où la définition de la valeur du dirham relève du même principe que le DTS, en ce sens que le choix du panier et de l'indice de pondération sont fonctions du commerce extérieur effectué en ces différentes monnaies. Mais à la différence du DTS le panier du dirham est révisable au gré de l'appréciation des responsables de politique économique. Par ailleurs, lors de la « correction » du panier comme ce fut le cas en août 1980, la neutralité de principe qui entoure l'opération pour ce qui est du DTS, a cédé la place à une dévaluation de fait. La monnaie dont le panier est sujet à de telles manipulations s'avère être un « panier sur mesure », elle ne peut inspirer la confiance des utilisateurs, le risque de change devenant impossible à prévoir².

Le cas des autres monnaies ne semble pas différer de celui qu'on vient de décrire, étant entendu qu'aucune monnaie du Maghreb n'est convertible et n'est donc négociable sur le marché des changes. Une certaine exception est constituée par l'ouguya qui, signalons-le, relève de l'organisation monétaire de la CEDEAO où toutes les monnaies sont convertibles en UCAO³, et donc entre elles. De ce fait par son rapport au franc CFA, l'ouguya possède un lien avec le franc français.

• Mais cette vétusté et cette incohérence des régimes de change est à la base d'une complexité effroyable des opérations de règlement ; un exportateur marocain qui expédie une marchandise à son partenaire algérien, attend à l'évidence un règlement non pas en dinar mais en dirham ou en monnaies convertibles. L'opération se réalise obligatoirement à travers les banques centrales des deux pays, avec tous les retards que cela peut entraîner par ailleurs.

Toutefois le problème fondamental qui surgit au niveau des deux instituts d'émissions est celui de la détermination de valeur des monnaies domestiques. En effet la valeur de chacune étant fixée indépendamment des autres monnaies maghrébines et unilatéralement par chaque autorité monétaire nationale, com-

1. Cf. FMI : statistiques financières internationales, juin 1988.

2. Cf. A. Aqallal : la balance marocaine de paiement. Imprimerie de Fédala, Casablanca - 1988, p. 201 et suivantes.

3. CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.
UCAO : Unité de Compte de l'Afrique de l'Ouest.

ment éviter les problèmes de sur-évaluation ou sous-évaluation d'une monnaie par rapport à l'autre ? La question, d'une acuité toute particulière, n'en finit pas de faire du dirham et du dinar algérien deux monnaies qui s'ignorent parce qu'elles n'ont pas encore à ce jour de cotation officielle propre.

Par ailleurs, et autre problème non négligeable pour les instituts d'émission, c'est l'utilisation de monnaies de règlement extérieures à la Communauté économique qu'est l'UMA, étant entendu qu'aucune des cinq partenaires n'a de valeur officielle en-dehors de ses propres frontières. Le nombre considérable d'opérations entre banques centrales donne certes lieu à des compensations, mais les soldes resteront toujours à régler en devises convertibles extra-communautaires. L'édification d'une monnaie maghrébine commune, qui aurait une valeur internationale reconnue, pourrait éviter cette contrainte surtout pour les pays débiteurs (nous reviendrons sur la question).

- Aux vues de tous ces facteurs, pourquoi s'étonner de l'élan de dynamisme qu'enregistre le marché cambiaire informel dans les zones frontalières maghrébines ? Pour prendre exemple maroco-algérien, notons que le cours du dirham à Oudja est cinq fois plus élevé chez le courtier du coin de la rue qu'auprès d'une banque algérienne (qui en délivre par quantité limitée). Ce taux de change, excessif en apparence, est pourtant loin de déplaire au visiteur algérien qui, en terme de parité de pouvoir d'achat, y trouve parfaitement son compte. Le commerce frontalier est d'ailleurs grandement facilité par ce biais, qu'en déplaie aux comptabilités nationales.

II – De l'utilité d'une zone ECU pour le Maghreb

L'objectif primordial que doivent se fixer les Etats membres de l'UMA, est somme toute l'intensification de leurs échanges mutuels, moyen fondamental d'une intégration économique plus étendue. Or comment peuvent-ils y parvenir à un moment où, comme nous l'avons expliqué plus haut, chacun dispose encore d'une monnaie nationale inconvertible, avec ces valeurs de change purement conventionnelles à l'égard des devises étrangères, et des opérations de règlement qui nécessitent le passage par une monnaie européenne, américaine ou autres pour se dénouer ?

Pour prendre la question initiale de la monnaie de référence, notons que le problème est en fait moins le recours à une monnaie étrangère que celui du choix de cette dernière. En effet pour déterminer la valeur d'une monnaie par rapport à l'autre au niveau de l'UMA, une tierce monnaie de passage, ou monnaie passerelle est nécessaire.

Le Maroc et l'Algérie par exemple ont inauguré leur coopération commerciale par la signature d'une première convention au mois de mars 1989 dans laquelle le problème de la monnaie de référence apparaissait en ces termes : « Les opérations de règlement des échanges commerciaux effectuées dans le cadre de cette

convention auront lieu dans des monnaies convertibles conformément aux dispositions de change que les autorités compétentes des deux pays auraient arrêtées »¹.

Choisir le dollar, le franc ou le yen comme monnaie passerelle soulève en fait des interrogations de caractère commercial très importantes :

- En effet, opter pour une monnaie quelconque suppose tout d'abord l'acceptation de tous les aléas relatifs à ses turbulences, particulièrement fréquentes dans un système de flottement généralisé tels que c'est le cas de nos jours. Or l'instabilité de la monnaie de référence n'est pas à même d'encourager et d'intensifier les échanges au niveau même des instances suprêmes des Etats, conscientes de la rentabilité de leur commerce.

- D'autre part, à l'échelle microéconomique, les fluctuations de la monnaie de référence s'érigent en véritable handicap à la conclusion de marchés, particulièrement pour ce qui concerne les contrats à terme.

- Par ailleurs, et c'est là un élément qui complique encore davantage le commerce intrazonal, des conventions monétaires bilatérales entre l'ensemble des pays membres seront susceptibles de retenir une dizaine de monnaies de référence différentes selon les choix de chaque binôme de partenaire. Les opérations de compensation des soldes s'avèreront alors complexes techniquement et impossibles à pratiquer dans cette perspective étriquée où il n'y a pas de place pour un organisme de compensation des dettes et créances à l'échelle communautaire.

1) La nécessité d'une unité monétaire maghrébine

Aux vues de tous ces effets pervers inhérents à des choix et options incohérentes, n'est-il pas possible que l'UMA s'engage dans la perspective d'une coopération monétaire digne de ce nom, qui préserverait les intérêts des différents pays membres, qui correspondrait à un projet de coopération plus ambitieux et qui contribuerait à l'édification d'une coopération plus étroite dans des horizons plus constructifs de la Communauté économique maghrébine ?

L'option pour une monnaie maghrébine nous semble à cet effet une nécessité tout aussi bien qu'une possibilité. La monnaie commune ou monnaie parallèle se

1. Cf. article 8 de la convention commerciale conclue le 14 mars 1989 à Alger entre les 2 pays. On apprenait par la suite que les deux banques centrales continuaient à débattre d'un accord financier et technique visant à trouver une solution au double problème de la référence aux monnaies internationales et à la sur-évaluation du dinar algérien. En mai 1989, on apprenait que l'accord en question retient enfin de compte la formule en vigueur dans les relations commerciales avec la Libye et la Turquie, à savoir que « les transactions se feront en devises et les opérateurs marocains et algériens pourront libeller leurs factures dans toutes devises convertibles. Les banques centrales tiendront des réunions périodiques pour réaliser les opérations de compensation nécessaires. L'unité de compte qu'elles ont choisie est de dollar » (Cf l'hebdomadaire ?????????)

concevrait comme une unité de compte appartenant à l'ensemble des pays du Maghreb dont elle pourrait d'ailleurs incarner le nom ¹.

Sans chercher à être une monnaie unique qui serait le moyen d'échange, et la réserve de valeur qui s'impose à l'intérieur de chaque état, elle se limiterait, du moins au départ du processus, à assurer quelques fonctions, telles que :

- éviter les aléas inhérents aux fluctuations des monnaies étrangères servant de références aux états ;
- ouvrir véritablement la dimension maghrébine à l'entreprise aussi bien commerciale, qu'industrielle et agricole par la réduction des risques de change ;
- permettre les compensations des soldes de paiement entre les différentes banques centrales par le biais d'une institution de compensation qui aura pour tâche la gestion de la monnaie « Maghreb » ;
- tout ceci en assurant la maintien et le respect de l'autonomie des différents pays ;
- mais en permettant d'amorcer un processus d'union monétaire par une coopération qui deviendra désormais évidente ;
- cette coopération se transformera facilement en force de négociation de la communauté : si ce n'est pour constituer une monnaie opposée au dollar ou autres, c'est du moins pour des revendications monétaires et financières communes, à l'égard du FMI, de la BIRD ou des partenaires commerciaux communs tel que la CEE ².

Il s'avère donc que l'unité monétaire commune est d'une utilité et d'une nécessité incontestables. Reste alors à l'identifier et à déterminer ses règles de fonctionnement.

Une monnaie de compte commune à l'ensemble des pays du Maghreb peut d'abord évoquer l'idée du panier de monnaies nationales à l'exemple de l'ECU. Cette option est cependant inconcevable dès lors que ces monnaies sont inconcevable. Si techniquement la composition d'une monnaie panier est réalisable (agrégat de montants spécifiques des monnaies concernées), ce qui ne l'est pas c'est la détermination de sa valeur vis-à-vis des pays tiers : en effet, on peut parfaitement établir des équivalences de monnaies les unes par rapport aux autres, mais quelle est la valeur du panier à l'égard de l'extérieur ? Le problème de la référence à une monnaie internationale est donc posé, car en l'absence d'une telle

1. D'autres appellations sont également envisageables par référence à l'histoire ou à la géographie... ; on pourrait penser à « Marrakech », à « Atlas » ou d'autres symboles. L'essentiel est d'éviter des vocables abstraits tels que « Unité de Compte Maghrébine » (UCM), qui n'exprime pas le but final de l'intégration monétaire : l'aboutissement à une monnaie commune, et quid d'ailleurs se ?????

2. Il convient d'évoquer ici l'exemple d'une communauté monétaire comme la zone franc qui, par une position commune avait amené le FMI et la BIRD à prendre position sur la stabilisation des produits de base : « C'était la première fois que le problème de l'intervention du FMI et de la BIRD, dans le domaine de la stabilisation des prix des produits de base, était pris en considération par les institutions de Bretton Woods » Cf. G. de la Fournière, « La zone franc » PUF 1971, p. 45.

référence, le règlement des soldes commerciaux, de même que la gestion des risques de change continueront à tourmenter les partenaires à l'échange.

Cependant, à quelle valeur internationale doit-on rattacher le panier de monnaies maghrébines, c'est un choix fondamental en ce qu'il n'est pas seulement d'ordre cambiaire, mais éminemment stratégique. Les options possibles que les pays du Maghreb peuvent envisager succitent un débat technique important doublé de considérations sur l'avenir de la région dans la moyenne et longue échéance. En voici quelques unes !

2) Première option : le « Maghreb » rattaché au DTS

Cette formule évoque celle de la CEDEAO, où une unité de compte (UCAO) équivaut à un DTS. Le procédé résoud le problème commercial dans son aspect de compensation tout d'abord étant entendu qu'une chambre de compensation est nécessaire à cet effet. Il permet également de déterminer la valeur de chaque monnaie en « Maghreb » selon une procédure de concertation et assure le passage d'une monnaie à l'autre sans référence à une devise internationale de nature instable. Le degré de stabilité dont jouit le DTS se trouve acquis au « Maghreb », et les transactions commerciales libellées en cette monnaie ne peuvent que s'en épanouir. Par ailleurs le règlement des soldes calculés au « Maghreb » permettent de les réaliser en une monnaie qui reste du choix du créancier sur la base du cours des monnaies en DTS.

On peut perfectionner progressivement le système par la création d'institutions concomitantes tel un fonds monétaire Maghrébin qui remplacerait la chambre de compensation et assurerait les diverses fonctions attribuées à un fonds monétaire. Mais là où la formule atteint une limite infranchissable, c'est dans l'impossibilité de bénéficier d'avantages particuliers, tel les aides au financement des balances de paiement, l'assistance technique, et le soutien aux mesures de politique économique (ou de programmes d'ajustement) qui sont partie intégrante à tout système de coopération monétaire. Tous les avantages et facilités que procure un « compte d'opérations » ou un « compte d'avances », tels qu'ils sont pratiqués dans la zone franc par exemple, s'avèrent impossibles étant donné le caractère international du DTS qui constitue la référence dans cette formule.

Sans revenir à l'échec constaté du système dans le cadre de la CEDEAO¹, qui pourrait éventuellement être évité par des efforts plus soutenus, il y a tout lieu de penser à une autre référence, moins neutre mais peut être plus efficiente, en l'occurrence l'ECU.

1. Créé depuis 1975, la CEDEA, fondée sur l'UCAO et une chambre de compensation, n'a pas porté le volume des échanges communautaires à un niveau appréciable, elle n'a pas non plus éliminé le commerce frontalier. Ce constat peu réjouissant a conduit certains observateurs à proposer une intégration à la zone franc. Cf. M. Diouf, « L'intégration monétaire en Afrique de l'Ouest ». Revue Tiers-Monde n° 96 octobre-décembre 1983.

3) Deuxième option : le « Maghreb » rattaché à l'ECU

Il est évident que cette option offre des atouts appréciables aux économies maghrébines tout aussi bien qu'aux européennes. Le contexte de construction des deux ensembles communautaires est des plus propices à la réflexion et à la coopération. Il est donc tout à fait possible de concevoir des comptes d'opérations et d'avances auprès du FECOM.

Le rattachement du « Maghreb » à l'ECU suscite cependant quelques précisions.

Il est peu réaliste de concevoir une « zone ECU » qui fonctionnerait selon les règles de la zone franc, s'articulant autour de monnaies nationales (« L'ECU CFM » par exemple ¹), ayant un taux de change fixe et invariable, et une gestion commune de réserves au niveau du FECOM (ou du Fonds Monétaire Européen).

Outre que l'Europe ne paraît pas encore tout à fait prête à ce degré de coopération éminemment élevé ; les pays du Maghreb n'accepteraient pas de revenir à un système de perte de la souveraineté monétaire avec lequel ils ont rompu lors de leurs retraits de la zone franc.

C'est plutôt vers une sorte de « zone ECU » aménagée, plus adaptée et surtout non contraignante, que l'on pourrait s'orienter, à un moment où les travaux sur une réforme de la zone franc elle-même sont bien engagés ². Cette « zone ECU » aura alors les caractéristiques suivantes :

- les monnaies nationales continueront à avoir leurs statuts de monnaies intégrales et donc leur pouvoir libératoire qui n'est partagé avec aucune autre monnaie à l'échelle domestique ;

- les banques centrales conservent toutes leurs compétences et leurs souverainetés dans la gestion monétaire du pays, en veillant à préserver les équilibres fondamentaux internes et externes ;

- le « Maghreb », lui, sera une monnaie de compte pour l'ensemble des pays maghrébins, une monnaie panier rattachée à l'ECU.

Il assurera en même temps une fonction de réserve de valeur pour les banques centrales et servira dans le règlement total ou partiel des soldes commerciaux : il est évident que d'autres devises pourront être demandées par les pays créanciers ;

- quant aux monnaies nationales, elles posséderont un taux de change déterminé avec le « Maghreb ». Ce taux sera fixé collectivement et constituera la valeur de la monnaie nationale vis-à-vis des pays membres et à l'égard des pays tiers. Le « Maghreb » sera ainsi une « monnaie de passage » obligatoire qui s'interpose entre chaque monnaie maghrébine et d'autres monnaies quelle qu'elles soient.

1. L'ECU de la Communauté financière maghrébine, par analogie avec le franc CFA.

2. Cf. travaux d'un groupe de réflexion sur la zone franc : propositions pour l'aménagement de la zone franc. Agence pour le développement de la coopération, Paris 1982. Cf. également Ch.-A. Michalet : « *Le défi du développement indépendant* » Ed. Rochevignes, Paris 1983. »

– cependant, étant donné que les économies maghrébines ne sont pas homogènes dans leurs intérêts commerciaux et économiques, et que par conséquent les politiques de changes qu'ils choisissent peuvent diverger, il est nécessaire de concevoir un système de « taux de change à deux palliers » qui comportera une double disposition ;

– le cours du « Maghreb » devra être fixé en ECU dans le cadre de la coopération Maghreb-Europe. Les marges de fluctuations permises seront défendues par un Fonds Monétaire Maghrébin grâce à un fonds de stabilisation de changes alimenté par des dépôts d'une partie des réserves de change des pays membres ;

– quant au cours des monnaies nationales en « Maghreb », il sera déterminé à l'échelle maghrébine par concertation entre les pays membres.

L'intérêt de ce système paraît multiple en ce sens que l'emprise de la CEE sur tel ou tel pays et partant sur la communauté sera grandement atténuée.

D'autre part, la politique commerciale et économique de chaque pays envers les tiers sera respectée. En effet les changements de parités de monnaies autres qu'européennes (dollar, yen, ou autres) qui seraient préjudiciables au commerce d'un pays membre ou à ses engagements extérieurs, pourront ainsi être contrebalancés par des modifications de parités nationales. Ces manipulations supposent évidemment une concertation pour éviter tout abus et rester dans les limites du raisonnable pour préserver l'intérêt communautaire ;

– les rouages de tout ce système ne peuvent se concevoir sans la mise en place d'un Fonds Monétaire Maghrébin (FMM) qui aura pour rôle d'émettre le « Maghreb » convertible en ECU.

Le Fonds mettra le « Maghreb » à la disposition des banques centrales maghrébines en contrepartie de dépôts d'un pourcentage déterminé de leurs réserves de change.

Il assurera la compensation des soldes commerciaux entre pays membres de l'Union du Maghreb Arabe.

Le FMM accordera enfin des crédits aux pays déficitaires selon des règles et des conditions qui seront plus ou moins contraignantes selon que le déficit est transitoire ou structurel, à l'exemple de la conditionnalité du FMI.

Le Fonds devant recourir à des avances auprès du FECOM, il est logique que ce dernier soit partie prenante aux modalités et conditions d'octroi de crédits au sein de la communauté.

On comprend que ce système vise à préserver les avantages de la zone franc, en cherchant à écarter ses inconvénients.

Ainsi la structure du commerce extérieur ne sera pas façonnée par les seuls débouchés de la CEE, encore que ceux-ci sont âprement convoités par les pays du Maghreb qui souffrent actuellement de contingentements et de protectionnisme de la part des pays européens à un moment où leurs politiques commerciales se libéralisent de plus en plus. De même, la conjoncture économique européenne ne sera pas prédominante sur l'économie maghrébine.

Enfin sur l'aspect contrôle, la participation du FECOM à la gestion des crédits évitera entre autres des comportements d'endettement systématique que certains pays maghrébins seraient tentés d'envisager, comme ce fut le cas dans l'expérience de la zone franc.

Cependant, au cas où ce plan rencontrerait quelques scepticismes de la part des pays non encore convaincus de la perspective de coopération européenne et de la construction de l'espace géonomique méditerranéen, des aménagements sont-ils envisageables ?

4) Troisième option : le « Maghreb » rattaché à l'ECU et à d'autres monnaies

On ne peut négliger les sentiments qui pourraient surgir pour suggérer l'introduction à la fois de monnaies extra-européennes pour raison d'indépendance, et des monnaies arabes, pour raison de solidarité.

On pourrait ainsi penser qu'en maintenant l'articulation générale du système précédemment exposé, un régime transitoire pourrait être envisagé comme moyen de parvenir à un consensus.

Dans cette perspective, qui s'apparente plus à un scénario qu'à une option, le « Maghreb » ne sera pas rattaché au seul ECU, mais également à d'autres monnaies choisies par les pays membres sur la base de leurs rapports commerciaux et financiers extérieurs, par exemple le dollar, le yen, et quelques devises arabes fortes telles que le ryal saoudien, le dinar koweïtien, le dirham des EAU, etc.

C'est une démarche que l'on peut rencontrer chez certains pays de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE) dans leur politique d'intégration évolutive au Système Monétaire Européen. En effet « la Finlande, la Norvège et la Suède pratiquent une politique qui consiste à rattacher leurs monnaies à un panier, où celles du SME ont un poids proche de 50 %, et à maintenir leurs taux de change à l'intérieur d'une marge de fluctuation, par rapport à ce panier »¹.

L'esprit de la démarche cherchant dans notre cas plus d'indépendance et l'association de pays arabes paraît louable, mais sa mise en pratique aussi bien que son intérêt intrinsèque soulèvent tellement d'interrogations qu'elle peut facilement relever du domaine de la fiction dans le contexte du Maghreb qui est foncièrement différent de celui de l'AELE.

– des difficultés apparaissent tout d'abord au niveau du calcul quotidien de la valeur du panier, ce qui est une charge supplémentaire qui incombera au Fonds Monétaire Maghrébin ;

– mais plus fondamentale est la nature des relations avec la CEE sur la base de cette coopération incomplète, expression d'une confiance mesurée, pour ne pas dire altérée ;

– comment assurer la convertibilité du « Maghreb » lorsque sa valeur échappe dans une certaine proportion aux autorités monétaires européennes ?

1. EFTA Bulletin : « Les pays de l'AELE et l'espace financier européen » 4^e trimestre 1988.

– quel est le degré de stabilité que pourrait avoir cette monnaie ? Aspect fondamental pour la commodité même du commerce et du développement de l'intégration ;

– quels sont les rapports de coopération à établir avec les pays du reste du panier ? S'il est clair que le dollar et le yen n'octroient pas d'avantage similaire, quelle coopération pourrait-on envisager avec les pays arabes qui ne soit pas déjà prévue dans le cadre des accords et des institutions monétaires et financières existantes ?¹

Il apparaît en définitive que cette option qui n'en est pas une véritablement, pourrait servir d'étape expérimentale, moyen d'établir les institutions et d'approfondir la réflexion, avant d'évaluer vers l'option précédente, significative à plus d'un titre.

Il demeure que l'évolution progressive est le propre de la coopération monétaire, toutes les expériences en témoignent ; de ce fait, beaucoup plus que le temps à y consacrer, c'est le but à atteindre qui doit guider le choix et le démarche.

L'insertion dans une perspective de construction de l'Europe, qui est d'ailleurs une évolution inéluctable pour le Maghreb, doit être perçue activement dans un sens de partenariat pour parer à la passivité marginalisante et asservissante. L'expérience des stratégies intraverties ou autarciques a suffisamment montré ses limites à l'échelle des économies nationales pour que l'erreur soit reproduites d'une vision unidimensionnelle. « D'une pierre deux coups », la construction du Maghreb doit viser celle de l'espace méditerranéen. Le domaine monétaire en tant que sphère déterminante dans l'économie, n'est-il pas l'un des plus féconds en matière de réflexion constructive commune ?

1. Cf. par exemple : Tarik Rifai : « *Les fonds Arabes de développement et leur impact sur le Tiers-Monde* ». Revue Tiers-Monde n° 71, 1977. Ou encore H. Durand et P. Nasrallah : « *Le Koweït, sa place dans les structures financières du Moyen-Orient arabe* », Revue Banque n° 359, février 1977.

Annexes

Annexe 1 Structures des exportations par destination (UMA)

Part des exportations	1977			1980			1986				
	AL	MA	TU	AL	MA	TU	AL	MA	TU 1987	U' 1981	MAU 1984
Afrique	1,2	4,5	8,1	0,8	3,5	3,2	0,6	4,8	5,3	0	0,2
Amérique du Nord	52,3	3	10,6	48,1	1,8	14,5	17,4	2	1,9	28,1	
CEE (douze)	40,6	65,1	71,3	43,4	62,7	72,1	73,4	58,2	78,1	52,7	
AELE	2,5	2,3	0,8	0,9	3,2	0,4	1,1	2,3	1,2	1,7	
Europe de l'Est + URSS	1,9	10,8	2,8	1,9	11,3	1,4	1,1	7,1	3,1	4,4	ND
Asie	1	7,4	2,7	3,3	11,1	5	2,6	21,4	7,4	8,3	58,4

Source : ONU – Annuaire Statistique du Commerce International 1987.

Annexe 2

Structures des importations en fonction de leur origine (UMA)

Part des importations	1977				1980				1986				
	AL	MA	TU	U'	AL	MA	TU	U'	AL	MA	TU 1987	U' 1982	MAU 1984
Afrique	2	1,5	1,4	2,1	2,8	2,1	2,1	0,6	2,2	4,4	5,9	1,6	7,5
Amérique du Nord	12,4	8	8	5,6	10,1	8,4	7,6	6,9	9,9	15	8	28,1	-
CEE (douze)	63,1	60,7	64,8	66,4	67,8	53,3	67,6	68,4	63,2	53	67,8	63,5	28,9
AELE	4,8	6,3	3,9	4,3	5,4	3,1	3,5	3,9	6,5	4,2	4	4,8	-
Europe de l'Est + URSS	4,7	5,1	3,1	5,7	3,5	6,3	3,4	4,5	2,7	6	4,3	5,3	-
Asie	6,5	12,2	9,6	12,9	6,1	23,1	12,8	12,3	8,7	14,3	7,2	11,5	-

Source : ONU – Annuaire du Commerce International 1987.

Annexe 3

Exportations et importations totales des pays maghrébins (en millions de dollars EU)

	Exportations		Variations en %	Importations		Variations en %
	1987	1988	1988/1987	1987	1988	1988/1987
Algérie	5.921	7.143	+ 21	5.082	6.532	+ 29
Libye	6.878	6.793	- 1,2	5.142	6.225	+ 21
Maroc	2.819	3.623	+ 27	4.296	4.766	+ 11
Mauritanie	369	456	+ 24	363	518	+ 43
Tunisie	1.976	2.309	+ 17	2.676	3.557	+ 33
Total	17.993	20.324	+ 13	17.559	21.598	+ 23

Sources : Publications officielles pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. Les valeurs exprimées en monnaies locales ont été converties en dollars sur la base de l'US\$ = 6,73 Dinars Algériens (DA) = 8,21 Dirhams Marocains (DH) = 0,89 Dinars Tunisiens (DT) (fin 1988). Pour la Libye et la Mauritanie, la source utilisée est le rapport DOTS 1989 du FMI.

Annexe 4

Paris des échanges inter-maghrébins dans le total du commerce 1988

	Exportations (millions \$ EU)			Importations (en millions \$ EU)		
	vers Maghreb (1)	totales (2)	(1)/(2) (en %)	du Maghreb (3)	totales (4)	(3)/(4) en %
Algérie	118	7.143	1,6	61,8	6.532	0,95
Libye	16,8	6.793	0,25	178,2	6.225	2,86
Maroc	158	3.623	4,4	56	4.766	1,2
Mauritanie	3,5	456	0,8	9,5	518	1,8
Tunisie	105,6	2.309	3,9	140,5	3.557	3,9
Total	402	20.324	1,98	446	21.598	2,06

Annexe 5

Echanges commerciaux inter-maghrébins en 1988 (en millions de dollars EU)

	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie
Algérie	-	29	5,5	5,5	78
Libye	8,2	-	0,9	-	7,7
Maroc	10,7	96	-	3,2	4,8
Mauritanie	3,3	-	0,23	-	-
Tunisie	57	37	11,5	0,16	-

Annexe 6

Echanges commerciaux par régions janvier-novembre 1989 (Maroc)

(en millions de DH)

	Importations		Exportations		Variations en %	
	1988	1989	1988	1989	Import	Export
Europe	21.877	28.087	16.479	17.487	28,4	6,1
- CEE	19.292	23.408	14.073	15.546	28,0	10,5
- AELE.....	1.566	1.991	508	570	27,1	12,2
- CAEM	1.742	2.377	1.201	903	36,5	- 24,8
- Divers	277	311	697	468	12,3	- 32,9
Asie.....	5.938	7.376	5.552	3.189	24,2	- 42,6
Amérique	6.078	5.159	1.313	1.117	- 15,1	- 14,9
Afrique.....	749	1.033	1.796	1.945	37,9	8,3
- UMA	181	405	1.120	1.186	123,8	5,9
Océanie.....	66	49	251	197	- 25,8	- 21,5
Total.....	34.708	41.704	25.391	23.935	20,2	- 5,7

Soldes

	Balance en millions de DH		Taux de couverture en %	
	1988	1989	1988	1989
Europe	- 5.398	- 10.600	75,3	62,3
– CEE.....	- 4.219	- 7.862	76,9	66,4
– AELE.....	- 1.058	- 1.421	32,4	28,6
– CAEM.....	- 541	- 1.474	68,9	38,0
– Divers.....	420	157	251,6	150,5
Asie	- 386	- 4.187	93,5	43,2
Amérique.....	- 4.765	- 4.042	21,6	21,7
Afrique	1.047	912	239,8	188,3
– UMA.....	939	781	618,3	292,0
– Océanie	185	148	380,3	402,0
Total	- 9.317	- 17.769	73,2	57,4

Parts

(en %)

	Importations		Exportations	
	1988	1989	1988	1989
Europe	63,0	67,3	64,9	73,1
– CEE.....	52,7	56,1	55,4	45,0
– AELE.....	4,5	4,8	2,0	2,4
– CAEM.....	5,0	5,7	4,7	3,8
– Divers.....	0,8	0,7	2,7	2,0
Asie	17,1	17,7	21,9	13,3
Amérique.....	17,5	12,4	5,2	4,7
Afrique	2,2	2,5	7,1	8,1
– UMA.....	0,5	1,0	4,4	5,0
– Océanie	0,2	0,1	1,0	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

BIBLIOGRAPHIE

- A. AQALLAL : « *La balance marocaine de paiement.* » Imprimerie de Fédala, 1988.
- Banque de France : « *La physionomie du système monétaire européen* » in Les Cahiers Français – « *Le système monétaire européen* » – Documentation française – n° 196, mai 1980.
- CEPII : « *Le système monétaire européen doit renouveler ses objectifs* », Lettre du CEPII. Février 1987 (ou problème économique n° 2024, mai 1987).
- J. LE CACHEUX ET F. LECOINTE : « *Les contradictions du SME* ». Lettre de l'OFCE, du 16 décembre 1987 (ou problèmes économique, n° 2071 : 20 avril 1988).
- Les cahiers français : « *La nouvelle donne monétaire internationale* » n° 177, juillet-septembre 1976.
- Les Cahiers Français : « *Histoire de l'Europe monétaire* », in le SME n° 196, *op. cit.*
- Diouf MOKHTAR : « *L'intégration monétaire en Afrique de l'Ouest* ». Revue Tiers-Monde n° 96, octobre décembre 1983.
- EFTA Bulletin : « *Les pays de l'AELE et l'espace financier européen.* » 4^e trimestre 1988 – (ou Problèmes Economiques n° 2111 du 8.2.1989).
- Arnaud FAUCHIER-MAGNAN : « *Le point sur l'ECU* ». Epargne sans frontière octobre 1985, (Problèmes Economiques n° 2004, du 24 décembre 1986).
- A. FOURÇANS : « *Plaidoyer pour une monnaie parallèle* » in Les Cahiers Français n° 196.
- FMI : « *Les mécanismes d'accès aux ressources du FMI* ». Bulletin du FMI septembre 1988.
- X. DE LA FOURNIERE : « *La zone franc* », PUF (QSJ), 1971.
- Roy JENKINS : « *Sept arguments pour une monnaie européenne* », in Les Cahiers Français n° 196.
- CH. P. KINDLEBERGER : « *Histoire financière de l'Europe Occidentale* », Ed. Economica 1986.
- R. MC. KINNON : « *Comment créer une zone monétaire Etats-Unis-Europe-Japon* », (Problèmes Economiques n° 2099, 16 novembre 1988).
- M. LELART : « *L'avenir de la zone franc dans la perspective de la construction européenne* ». Revue d'économie financière, avril 1989.
+ Régime des taux de change et relations monétaires internationales. Eurépargne n° 22, juillet 1988.

CH. A. MICHALET : « *Le défi du développement indépendant* », Ed. Rochevignes, 1983.

René SANDRETTO : « *Zone franc, système monétaire européen, système monétaire internationale* ». Revue informations et commentaires, juillet-septembre 1987 (Problèmes Economiques n° 2065, mars 1989).

R. TRIFFIN : « *Pour une monnaie parallèle* », in Les Cahiers Français n° 196.

F. VILLEROY DE GALHAU : « *La coopération monétaire entre la France et les Etats de la zone franc.* » Marchés tropicaux et méditerranéens – 29 décembre 1989.

**INVESTIR DANS LES PAYS
DE L'ARC LATIN ET DU MAGHREB ?
MOTIVATIONS ET CONDITIONS**

Luigi SCANDELLA
BBL

Le présent article, par la formulation des idées de l'auteur sur les questions de développement, en général, et leur application aux régions de la Méditerranée Centrale et Occidentale, en particulier, n'a d'autre ambition que d'apporter quelques éléments au débat sur l'équilibre entre le Nord et le Sud de l'Europe. Il ne peut être ni complet dans son contenu, ni définitif dans ses conclusions.

Le thème de l'équilibre entre le Nord et le Sud doit être abordé sous deux angles :

- à l'intérieur de la Communauté Européenne, la réunification de l'Allemagne, le poids de son économie, l'importance de sa devise interpellent les pays latins et singulièrement la France qui, par sa situation géographique centrale, joue un rôle essentiel dans le dialogue politique inter-Etats ;

- à l'extérieur de la Communauté, l'appel à l'aide des pays de l'Est pour la reconstruction de leurs économies peut susciter des préoccupations légitimes auprès des pays du Maghreb, liés à l'Europe du Sud par une longue histoire.

L'« équilibre » donc implique un renforcement économique et, partant, politique des Etats membres méridionaux de la Communauté Européenne et une attention équitablement répartie entre l'Est et le Maghreb. Ce qui est souhaitable n'est en l'occurrence pas simple et exige une contribution de toutes les parties en présence, gouvernements, institutions internationales et capitaux privés. Il est aussi nécessaire de faire l'inventaire des richesses et opportunités offertes par les pays de la zone examinée ici, ainsi que des contraintes de l'environnement international sur le plan financier et économique.

I – Considérations générales

Les réflexions qui suivent concernent, avec les adaptations qui s'imposent, l'ensemble des entreprises – industrielles, commerciales, financières, bancaires – qui désirent s'intéresser directement ou indirectement au développement des pays étudiés.

1) *Des exigences accrues*

Sur le plan du financement, *la crise de l'endettement* qui s'est développé depuis le début des années quatre-vingts rend prudents les organismes prêteurs. Au-delà de la hausse des taux d'intérêts et de la chute des prix des matières premières qui ont frappé nombre de pays débiteurs, il faut bien reconnaître que la raison fondamentale se trouve dans le manque de rigueur dans les choix économiques. Dans le chef des banques occidentales, d'abord, trop pressées de recycler, dans les années soixante-dix, les abondants pétrodollars. Dans celui des pays emprunteurs, ensuite, qui ont préféré investir dans des travaux d'infrastructure de prestige ou des secteurs ne pouvant objectivement pas tenir face à la concurrence internationale plutôt que dans des projets rentables. Les expériences encore en cours

d'interruption du service de la dette font que l'examen du rating crédit des pays demandeurs est plus méticuleux qu'il ne l'a jamais été.

L'écroulement des économies des pays de l'Est illustre *la faillite des systèmes dirigistes*. Abstraction faite des interventions des organismes supranationaux et des Etats dont, à l'évidence, les critères ne peuvent être seulement économiques, les décisions des agents privés se tourneront plus volontiers vers les économies mues pas des principes de type libéral.

L'augmentation des besoins de financement déjà évoquée des pays de l'Est se superpose à ceux existants des pays en voie de développement dans un contexte de progression des liquidités internationales beaucoup moins dynamique que dans les années soixante-dix. Le rapport entre offreurs et demandeurs de capitaux n'est pas à l'avantage de ces derniers qui se trouvent ainsi dans un contexte de concurrence accrue.

2) A chacun son rôle

L'Est n'a pas écarté les Etats de la Méditerranée non-membres des préoccupations de la *Communauté Européenne*. Le sujet devrait figurer en bonne place dans les priorités de la présidence de la Communauté, actuellement assumée par l'Italie, acteur central dans la région.

Par ailleurs, la Commission étudie activement les matières de financement de programmes économiques, d'échanges commerciaux, d'aménagement de la dette, de dialogue sur les questions sociales (émigration), etc. Comme dans d'autres domaines, l'on attend que la Communauté Européenne joue un rôle de catalyseur dans le dialogue Nord-Sud.

Les tendances évoquées dans le point I, A rendant les organismes prêteurs plus circonspects, l'on doit espérer que les *gouvernements européens* assument des responsabilités accrues en matière de garantie des prêts et autres opérations. Cette problématique est actuellement illustrée par le débat triangulaire entre le gouvernement français, les banques hexagonales et l'Algérie en matière de traitement de la dette de cette dernière.

D'avantage est également attendu des *pays demandeurs* : la volonté de redressement économique, d'ajustements structurels et de respect des engagements pris doit être concrétisée dans les faits. Par ailleurs, il est indispensable que, en matière de rapports économiques, un minimum de langage commun existe. Le concept d'économie de marché, heureusement s'impose de plus en plus largement. Dans certains pays cependant, l'adhésion apparaît trop timide ou même théorique.

Les *entreprises*, industrielles ou bancaires, devraient résolument sortir des sentiers battus et explorer des horizons de plus en plus larges. L'on attend d'elles qu'avec discernement (choix économiques rigoureux) elles procèdent à l'allocation la plus rationnelle possible des ressources disponibles.

3) Industriels et banquiers du Nord de l'Europe

Une présence dans l'Arc latin et dans le Maghreb trouve sa justification dans les motivations de base suivantes :

- la plupart des régions du sud offrent un potentiel de croissance particulièrement élevé s'appuyant sur un retard substantiel du niveau de vie et, pour certaines, sur une démographie excessivement dynamique ;
- une saine diversification des risques inhérents à l'investissement ;
- dans certains cas, comme en Espagne et au Portugal, une visibilité politique et économique plus élevée que dans les pays de l'Est ;
- l'exploitation de ressources naturelles rares ou absentes en Europe du Nord ;
- le bénéfice d'une main-d'œuvre à bon marché, ce qui devrait encourager le développement de secteurs à forte densité de travail et toute entreprise présentant un avantage local comparatif.

Il va de soi que plus l'économie du pays d'investissement apparaît jeune et fragile, plus les exigences en termes de return attendu sur le capital investi sera élevé. En outre, un minimum est requis en matière de respect de la propriété privée, du rapatriement des bénéfices et du capital, de souplesse administrative, de stabilité du droit social. En bref, un cadre légal compatible avec les exigences légitimes des entreprises étrangères.

Rentabilité, sécurité, liquidité – triple critère traditionnel de tout investissement – se situent dans une problématique différente selon que l'on parle des pays de l'arc latin ou de ceux du Maghreb. pour cette raison, les deux groupes de pays feront l'objet d'un développement séparé.

II – Pays de l'Arc latin

Les pays revus sous cette rubrique – on devrait parler de l'Arc gréco-latin, la Grèce étant considérée – n'ont pratiquement de commun que le fait d'être membres de la Communauté Européenne. L'histoire, la géographie, le type de développement économique et, en grande partie, la culture les différencient grandement. Il faut ajouter que, en ce qui concerne la France, n'entre dans notre propos que la façade méditerranéenne du pays et que, pour ce qui regarde l'Italie, l'économie du Nord de la péninsule est surtout branchée sur les Etats septentrinaux.

1) Le Portugal

Parmi tous les pays examinés ici, le Portugal est sans doute celui dont les expériences offrent le plus d'enseignements. Il mérite donc que l'on s'y attarde. Durant les deux dernières décennies de son histoire, le pays a en fait connu trois systèmes politico-économiques différents :

a) Le régime du Docteur Salazar

« *Orgulhosmente Só* » (fièrement seul) était un des mots d'ordre. Le Portugal, tourné vers les valeurs du passé et viscéralement attaché aux possessions d'outre-mer, était un pays de stabilité économique et de monnaie forte, mais il a produit un sous-développement économique et social flagrant.

b) La révolution des œillets et la socialisation de l'économie

Dans une grande confusion et une instabilité politique considérable, l'on a procédé à la nationalisation des banques, des industries de base et du commerce. Près de 1 200 entreprises et plus de la moitié du PIB sont passés sous le contrôle de l'Etat. La Bourse de Lisbonne a dû fermer ses portes. Au début des années quatre-vingts, le Portugal s'est trouvé dans une situation très critique : le déficit de la balance courante, l'endettement extérieur, l'inflation (près de 30 % en 1984), le déficit budgétaire avaient atteint un niveau préoccupant. Répondant aux souhaits du FMI, le gouvernement socialiste de Mario Soares a mis en œuvre un plan de redressement reposant sur une politique monétaire et budgétaire restrictive et une dévaluation de l'escudo.

c) La marche vers l'économie de marché

Les deux systèmes précédents ayant révélé de façon éclatante leurs faiblesses, l'option de l'économie de marché s'est finalement imposée. Dans une interview à *L'Express*, en 1986, Mario Soares, devenu président de la République en 1985, formulait, on ne peut plus clairement, cette philosophie nouvelle pour le Portugal : « L'Etat est une organisation politique qui ne doit pas intervenir dans les affaires de la Nation, surtout économiques, si ce n'est pas pour contrôler et dominer les aspects les plus agressifs, les plus sauvages d'un capitalisme fondé uniquement sur le pouvoir de l'argent et dont les excès pourraient porter atteinte au pouvoir politique lui-même... L'Etat ne peut prendre la place, se substituer, se superposer à l'entreprise ». Dans la pratique, c'est le gouvernement majoritaire d'Anibal Cavaco Silva (dont les options se situent au centre-droit), en « cohabitation » exemplaire avec le président de la République, qui a engagé les transformations structurelles nécessaires au fonctionnement de l'économie de marché. Son action s'articule autour de quatre idées-force qui se consolident mutuellement :

- rigueur

Cette ambition est manifeste dans la gestion de la fonction publique (diminution des effectifs globaux, meilleure allocation du personnel disponible, amélioration des qualifications, en informatique notamment).

- simplification

Celle-ci s'imposait tout spécialement dans le domaine administratif, où l'on se préoccupe d'accélérer les procédures et de faciliter les rapports avec le public et les entreprises.

- modernisation

Opéré tous azimuts, l'effort de modernisation touche l'industrie (investissements destinés à accroître la compétitivité), l'agriculture, les infrastructures, la formation professionnelle, mais aussi le domaine social comme la santé.

- libéralisation

C'est l'option majeure, engageant la responsabilité des acteurs économiques et sociaux, elle vise à la vérité économique à travers le libre jeu de l'offre et de la demande. Elle intéresse le fonctionnement des marchés financiers, la levée de certaines limitations quantitatives des importations, l'abandon progressif des taux d'intérêt administrés, une mobilité accrue sur le marché du travail, une disparition graduée du freinage systématique des tarifs publics et des prix des produits alimentaires. Mais, dans cette direction, c'est sur le programme des privatisations que l'on fonde les plus grands espoirs : allègement du budget à charge de l'Etat, responsabilisation du management soumis à la sanction des actionnaires, possibilité de financement par les marchés financiers (bourse), renforcement de la concurrence (de nature à comprimer l'inflation structurelle), rapprochements et alliances entre les groupes nationaux et internationaux favorisés, bref, stimulation de l'initiative prévue sous toutes ses formes.

Depuis 1986, l'on assiste à une véritable ruée des capitaux vers le Portugal. Rassurés par la stabilité politique et la philosophie libérale du pays, confortés par son adhésion à la Communauté Européenne, attirés par le potentiel de croissance structurelle et le niveau avantageux du coût de la main-d'œuvre, les investissements directs ont été multipliés par huit en cinq ans. Ce mouvement n'est probablement pas arrivé à son terme.

2) L'Espagne

Aucun groupe industriel ou bancaires aux ambitions internationales ne peut ignorer une présence en Espagne. Elle offre un bel exemple de gestion moderne d'un pays qui ne peut plus être considéré comme petit ou marginal. Les éléments à prendre en considération sont multiples :

a) Une grande stabilité politique

L'institution monarchique, avec un roi reconnu et respecté de tous, et le système électoral, qui favorise le parti arrivé en tête aux élections, assurent une grande stabilité politique. Au pouvoir depuis 1982, le PSOE devient synonyme de continuité.

b) Philosophie économique libérale

L'étiquette socialiste du PSOE dissimule mal les options libérales, voire monétaristes, du gouvernement Gonzalez. Une parenté existe avec les conceptions de centre-droit du gouvernement Cavaco Silva au Portugal.

Sans être exhaustif, l'on peut citer parmi ces options :

- la libéralisation des marchés des biens, des services et du travail ;

- la promotion de l'esprit d'entreprise ;
- l'ouverture des frontières ;
- le renforcement des structures industrielles et bancaires ;
- à l'occasion des grands travaux nécessités par l'organisation des Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle en 1992, modernisation des infrastructures ;
- une attaque du problème du chômage, non par des mesures artificielles, mais par l'accroissement de l'investissement productif, la mobilité et le recyclage professionnels ;
- une politique économique orthodoxe visant à réduire progressivement mais résolument l'inflation et le déficit budgétaire; l'entrée, l'an dernier, de la peseta dans le mécanisme de ne pas céder à la facilité ;
- une progression des dépenses sociales adaptée au rythme de la croissance économique et privilégiant les plus défavorisés.

c) Le potentiel de croissance

En terme de moyenne nationale, le décalage de développement de l'Espagne par rapport aux pays du Nord de l'Europe est moins net que pour le Portugal. Cependant, l'Espagne offre ne fût-ce que par sa dimension (population de quatre fois supérieure à celle du Portugal), une palette de possibilités bien plus large :

- la disparité de développement entre les régions est énorme (le revenu par habitant des trois régions les plus riches est le double de celui des trois régions les plus pauvres). Elle suggère l'existence de besoins extrêmement variés, offrant des opportunités de développement à des entreprises de sophistication très variable ;
- les entreprises extérieures peuvent également chercher à s'intégrer dans de grands travaux d'infrastructure ;
- des initiatives comme le « Parque Tecnológico del Vallés »
- parfois appelé Silicon Valley espagnole – dans la région de Barcelone vise à favoriser l'implantation d'entreprises technologiques étrangères.

Ces attraits offerts par l'Espagne – dont la dynamique de croissance est déjà nourrie de manière endogène – sont tels qu'il ne semble pas que l'ouverture à l'Est puisse avoir des effets négatifs notables. A notre sens, l'intérêt des investisseurs étrangers pour le pays devrait se maintenir à un niveau élevé.

3) *L'Italie*

L'Italie, dont le PNB a dépassé celui de la Grande-Bretagne, présente un tableau en clair-obscur. Le dynamisme de l'industrie italienne, bien que confrontée actuellement à des problèmes de fin de cycle conjoncturel, contraste avec une gestion des affaires de l'Etat qui laisse à désirer.

a) Les aspects positifs

– Le renouveau industriel italien

Dans les dernières années soixante-dix, l'industrie italienne se trouvait dans une situation désastreuse : agitation sociale, sureffectif, bilans déséquilibrés et comptes pertes et profits obérés par des charges d'intérêt exorbitantes, produits souvent obsolète (exemple : Olivetti) pesaient lourdement sur la rentabilité des entreprises et, pour nombre d'entre-elles, sur leur avenir. La gravité de la situation a provoqué un sursaut salutaire, dans un contexte global défavorable jusqu'en 1983 (instabilité politique et sociale, récession, inflation à deux chiffres). Les ingrédients de la cure étaient les suivants :

– limitation du recours à l'endettement à court terme, d'abord et, quand le redémarrage de la bourse l'a permis (augmentations de capital à partir de 1982/1983), aux emprunts à long terme ensuite ;

– compression des coûts de la main-d'œuvre (facilitée en 1984 par le décret ministériel de la Saint-Valentin qui déconnectait partiellement les salaires de l'évolution des prix) ;

– réduction du personnel dans un effort de productivité ;

– recentrage vers les produits à haute valeur ajoutée.

Toutes ces évolutions ont été pilotées par une nouvelle génération d'entrepreneurs particulièrement dynamique.

La richesse du tissu industriel italien en particulier dans la partie septentrionale et centrale de la péninsule offre certainement des opportunités d'association aux entrepreneurs du Nord de l'Europe.

– Le secteur bancaire

Un raisonnement analogue peut être appliqué aux banques, encore que celles-ci offrent une grande variété de situations. De très belles affaires côtoient d'autres dont l'adaptation à l'échéance de 1992 s'annonce laborieuse.

– Le retard de Mezzogiorno

On peut dire de cette région, en matière de potentiel de croissance structurelle, ce qui a été dit pour le Portugal et l'Espagne (du moins pour les régions de celle-ci qui sont restées à la traîne).

b) Les aspects négatifs

– Incertitudes politiques

Fruits d'un système législatif basé sur la proportionnelle pure, les coalitions gouvernementales successives (cinq partis actuellement) se distinguent par leur fragilité, leur instabilité et leurs contradictions. Les profondes divisions au sein du parti majoritaire, la Démocratie Chrétienne (les cinq ministres de son aile gauche ont démissionné du gouvernement à la fin de juillet) ajoutent à la confusion. Dans le même temps, le principal parti d'opposition, le PCI, vit une profon-

de crise identité. La montée des ligues régionales dans le Nord de l'Italie souligne bien la frustration provoquée par le jeu politique traditionnel, rendant urgente une réforme des institutions.

– Problèmes en suspens

Ce que les Italiens appellent les « *malgoverno* » se traduit par un certain nombre de déséquilibres et d'inadéquations qui pèsent sur la préparation de l'Italie à l'échéance du grand marché en 1993. Parmi ceux-ci, signalons :

– une fonction publique lourde, inefficace et coûteuse ;

– une politique budgétaire laxiste. Le déficit de l'Etat atteint 10,5 % du PNB et son endettement quelque 100 %. L'importance des besoins du Trésor maintient élevés les taux d'intérêt nominaux et réels, entraînant un effet d'éviction structurel. Dans son rapport annuel consacré à l'Italie, l'OCDE lui reproche à juste titre de ne pas avoir saisi l'occasion de la conjoncture favorable pour réduire le déficit du secteur public, principale source de déséquilibre macroéconomique.

4) *La France*

La France, dans sa façade méditerranéenne, a une fonction de lien multiple. Il est à peine besoin de rappeler le rôle traditionnel que joue *Marseille* – et son port – en tant que porte ouverte sur l'Afrique du Nord.

D'autre part, la disparition des frontières en 1993 devrait favoriser la constitution de nouveaux ensembles géo-économiques. A cet égard, certains analystes observent des évolutions intéressantes. A ce qu'il est convenu d'appeler l'« *Euro-polygone des capitales* »¹, devrait progressivement faire contrepoids. Un couloir économique *Rhône-Alpes/Catalogne* avec des ramifications vers l'Italie du Nord-Ouest (Piémont et Lombardie) et même la Suisse et la RFA. Au carrefour de cet ensemble se trouve Lyon qui deviendrait – ce n'est pas pour déplaire à la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) – un pôle économique majeur au centre d'une région qui comprendrait 55 à 60 millions d'habitants (l'Est de l'Espagne, le « Grand Sud » de la France, le Nord-Ouest de l'Italie, la Suisse et le Bade-Wurtemberg). Parmi les points forts de cette région, il y a lieu de signaler un réseau serré et en constante amélioration de *moyens de communications* (ferroviaires, routiers, aériens) et des *centres technologiques* importants (Barcelone, Toulouse, Montpellier, pour ne citer que quelques exemples).

1. Un polygone dont le centre approximatif est Bruxelles et les angles sont Londres, La Haye, Bonn, Luxembourg et Paris (7 % du territoire de la CE, plus de 20 % de la population et un quart du PNB).

5) La Grèce

En 1986, la Grèce présentait des déséquilibres économiques analogues à ceux du Portugal du début des années quatre-vingts. Le ministre de l'Economie de l'époque, Kostas Simitis a mis en œuvre un plan de stabilisation visant à réduire l'inflation et le déficit de la balance courante. Estimant le coût politique trop élevé, le gouvernement socialiste a interrompu cette œuvre d'assainissement en novembre 1987. Plus de deux ans ont été ainsi perdus. Ce n'est qu'après trois élections législatives (juin et novembre 1989 et avril 1990) que la Nouvelle Démocratie a pu s'imposer en emportant exactement la moitié des sièges. Cette victoire, que complète le soutien d'un député d'un petit parti, le Renouveau Démocratique, permet à la Nouvelle Démocratie de présenter un programme économique destiné à attaquer de front les graves problèmes que connaît le pays.

Sur douze mois, l'inflation atteint actuellement 21 %, la balance courante (pour les quatre premiers mois) affiche un déficit record de plus de USD 2,5 milliards, l'endettement dépasse le PIB et le déficit budgétaire est estimé pour cette année à 17,6 % du PIB. A cela s'ajoutent de nombreux dysfonctionnements au niveau de la fonction publique, une grande rigidité du marché du travail et des marchés financiers et un manque d'adaptation généralisé des structures institutions internationales, FMI, OCDE, Communauté Européenne, à réclamer des actions énergiques.

Effectivement, le gouvernement Mitsotakis a mis en chantier un vaste programme de libéralisation et de modernisation de l'économie. On y reconnaît des ingrédients du succès de la « formule portugaise ». Ce plan comprend notamment :

- une levée progressive des obstacles à la libre circulation des capitaux ;
- une réforme du système bancaire et boursier ;
- un assouplissement du marché du travail ;
- des mesures destinées à encourager les investissements ;
- un plan de privatisation ;
- une refonte de la fiscalité ;
- une déréglementation des heures d'ouverture dans la distribution ;
- une amélioration du fonctionnement de l'administration publique (informatisation et meilleure gestion quantitative des effectifs).

Il est à souhaiter que le gouvernement – mais a-t-il le choix ? – puisse vaincre les résistances qui se font jour actuellement. Avec l'aide promise par la Communauté Européenne, le pays devrait connaître un scénario à la portugaise ou à l'espagnole, ce qui est susceptible d'attirer massivement les investisseurs étrangers.

III – Pays du Maghreb

Ces pays (Maroc, Algérie, Tunisie, Libye), liés par la culture musulmane, mais aux expériences politiques et économiques passablement différentes, présentent un certain nombre de caractères communs qu'il est bon d'avoir à l'esprit lorsque l'on tente d'apprécier leurs perspectives à long terme. Parmi ces caractéristiques, il y a lieu de citer :

- une population jeune, en progression rapide et porteuse d'un potentiel élevé de croissance économique, mais en même temps posant des problèmes de création d'emplois (chômage important) et d'insertion dans un projet politique ;
- pour trois d'entre eux en tout cas, des ressources naturelles importantes (pétrole pour l'Algérie et la Libye, phosphates pour le Maroc) ;
- l'agriculture représente une part substantielle du PIB (21 % pour le Maroc, 27 % pour l'Algérie), mais il existe également une insuffisance alimentaire chronique due souvent à une politique inadéquate de stimulation de la production ;
- peu d'échanges commerciaux entre eux (moins de 2 % de leurs échanges extérieurs totaux). En outre, leur commerce extérieur est dépendant d'un nombre limité de produits (par exemple, les produits énergétiques représentent quelque 95 % des recettes extérieures de l'Algérie).

Il faut aussi tenir compte de la volonté, affirmée lors du récent sommet de l'Union du Maghreb arabe (UMA), de progresser vers l'union douanière. Celle-ci est prévue pour 1995 et même si de nombreux obstacles sont encore à franchir, il y a lieu de prendre acte de la signature de cinq accords, pas dans la bonne direction portant sur un futur marché agricole commun, le contrôle sanitaire, les investissements, la fiscalité, les transports terrestres des voyageurs et des marchandises. L'UMA peut aussi se présenter comme un interlocuteur collectif de la Communauté Européenne.

1) *Le Maroc*

L'action du Maroc pour venir à bout de ses difficultés économiques est ancienne (politique d'assainissement depuis 1983 sous les auspices du FMI) et a porté déjà des fruits. D'autre part, une sortie honorable du conflit avec le Sahara Occidental (référendum d'autodétermination prévu sous l'égide de l'ONU) permet de rasséréner le climat général.

Parmi les mesures économiques prises depuis quelques années et de nature à encourager les investissements étrangers, il y a lieu de mentionner :

- la libéralisation du commerce extérieur (1980) ;
- le levée du contrôle des changes (1988) ;
- le libre transfert des capitaux ;
- la privatisation d'entreprises non stratégiques dans des secteurs aussi divers que les banques, l'hôtellerie, la sidérurgie, la construction automobile, les télécommunications, le sucre...

2) L'Algérie

L'histoire de l'Algérie, depuis l'indépendance et jusqu'il y a peu, s'est construite sur deux fondements, politique (un parti unique, le FLN), économique (étatisme privilégiant l'industrialisation). Ces deux fondements sont mis en question. La victoire des fondamentalistes aux élections locales et l'annonce, par le Président Chadli Bendjedid, d'élections législatives au début de 1991, comportent des incertitudes que les investisseurs ne peuvent pas ignorer.

Sur le plan économique, les efforts de redressements sont, dans l'ensemble, plus récents et moins incisifs qu'au Maroc, mais paraissent aller dans la bonne direction :

- dans le domaine agricole (depuis les années quatre-vingts), mise en valeur de nouvelles terres, privatisation de l'exportation de fermes d'Etat, mesures destinées à augmenter la productivité (extension de l'irrigation, nouvelles méthodes de production), fixation de prix plus avantageux ;

- sur le plan financier, rôle plus actif de la banque centrale dans le contrôle du crédit et de la masse monétaire, abandon du financement direct des entreprises publiques par le Trésor, facilité d'implantation de banques étrangères et participation de celles-ci dans des banques de droit algérien.

3) La Tunisie

Sur le plan politique, la déposition du Président Bourguiba et son remplacement par le Premier Ministre Ben Ali, a levé incontestablement une incertitude. En avril 1989, M. Ben Ali a été plébiscité et le Rassemblement Constitutionnel Démocratique (successeur du Parti Socialiste Destourien) a obtenu la totalité des sièges au Parlement. Des inconnues subsistent cependant sur la poursuite du processus démocratique et la stabilité du pays (quelle attitude adopter devant la montée du Renouveau islamique ? Quel avenir pour les autres partis ?).

La tradition économique libérale est en Tunisie plus ancienne et plus ancrée que dans les autres pays du Maghreb. Plus ouverte aux investissements étrangers, l'économie tunisienne est aussi plus diversifiée que celles des pays voisins.

Les autorités, reconnaissant que le pays est encore trop dépendant du pétrole et des phosphates (globalement quelque 40 % des exportations), comptent développer le secteur manufacturier et l'agriculture. La nécessité d'introduire dans l'économie tunisienne des méthodes de gestion nouvelles et plus efficaces conduit aussi les responsables du pays à mener un vaste programme de privatisation des entreprises publiques.

4) La Libye

Le caractère imprévisible de la politique menée par le Colonel Khadafi est un élément que l'on doit certes prendre en considération. Cependant, il convient de noter quelques évolutions positives, comme la volonté du pays d'estomper son isolement, sa participation à l'UMA, les mesures de libéralisation du commerce intérieur.

CONCLUSIONS

Les développements qui précèdent peuvent paraître partiels. Ils le sont certainement dans la mesure où ils témoignent d'une connaissance imparfaite de la réalité méridionale, surtout maghrébine. Expression de la sensibilité d'un observateur d'un pays situé à la lisière de l'Europe du Nord, ses réflexions n'ont rien de péremptoire. Elles sont liées aux préoccupations et centres d'intérêt des opérateurs de cette région. Elles ne demandent qu'à être complétées, rectifiées.

Trois thèmes essentiels semblent émerger de l'analyse développée dans le présent article :

1. Le rééquilibrage entre le Nord et le Sud de l'Europe est nécessaire et profitable. Il doit être l'œuvre de toutes les parties en présence : institutions internationales (CE et UMA), gouvernements nationaux, capitaux privés.

2. Les entreprises privées de l'Europe du Nord doivent comprendre les principes d'une saine diversification des investissements. Il leur est cependant demandé un effort de prospection et un dépassement des intérêts à court terme au profit des avantages à long terme. C'est particulièrement le cas pour les pays du Maghreb où le surcroît de croissance n'apparaîtra pas nécessairement dans un futur proche.

3. Le contexte international en matière d'allocation des capitaux disponibles est difficile. Les capitaux sont rares et les besoins multiples. Les investisseurs potentiels seront plus exigeants en matière de stabilité politique, de clarté légale et de libéralisation économique. C'est sur ce triple plan que les pays de destination des investissements devront se distinguer dans la compétition vers le développement et la croissance.

Pays de l'Arc latin
(Quelques données chiffrées)

	Portugal	Espagne	France	Italie	Grèce
Superficie (km ²)	90.082	504.782	547.026	301.225	131.944
Population (mls)					
1988 E	10,2	39,1	55,8	57,3	10,0
2000 P	10,6	40,8	58,2	57,9	10,2
Taux d'accroissement national (% l'an)	0,3	0,3	0,4	0,3	0,1
Répartition par âge (%)					
- de 15 ans	22,7	24,6	20,5	17,8	20,5
15 - 29 ans	24,6	24,2	23,0	24,1	22,1
30 - 44 ans	18,8	18,5	21,8	20,1	19,3
45 - 59 ans	16,5	16,8	16,0	18,6	19,7
60 - 74 ans	12,6	11,6	12,1	13,5	12,7
+ de 75 ans	4,8	4,3	6,6	5,9	5,7
Densité de la population (hab/km ²)	112,8	77,6	103,1	190,6	76,5
PIB 1989 (USD mds)	45,3	375,3	951,2	862,5	54,2
PIB/habitant 1989 (USD)	4.441	9.598	1.746	15.052	5.420
Balance courante (USD mds)	- 1,1	- 4,4	- 2,6	- 6,7	- 1,3
Taux de chômage (%)	5,6	18,5	10,4	11,2	7,4

Source : OCDE, Statistiques nationales, ONU Encyclopedia Universalis.

Pays de Maghreb
(Quelques données Chiffrées)

	Maroc	Algérie	Tunisie	Libye
Superficie (km ²)	669.970	2.381.748	164.000	1.759.000
Population (mls)				
1988 E	23,9	23,8	7,8	4,0
2000 P	31,3	33,2	9,8	6,1
Taux d'accroissement naturel (% l'an)	2,6	2,8	2,2	3,4
Répartition par âge (%)				
- de 15 ans	41,2	43,2	38,1	45,0
15 - 29 ans	28,6	28,0	29,4	25,6
30 - 44 ans	14,8	13,9	15,4	17,2
45 - 59 ans	9,4	8,4	10,2	8,4
60 - 74 ans	4,3	4,2	5,5	3,2
+ de 75 ans	1,7	1,6	1,4	0,6
Densité de la population (hab/km ²)	51,2	9,6	45,1	2,2
PIB 1988 (USD mds)	18,19	60,20	10,08	22,30
PIB/habitant 1988 (USD)	761	2.525	1.291	5.722
Endettement extérieurs (USD mds)	20,8	25,1	8,0	2,4
Balance courante (USD mds)	- 1,1	- 2,0	- 0,3	- 2,4
Taux de chômage (%)	15,5	24,5	16,0	ND
Taux d'analphabétisme (%)	66,9	50,4	45,8	33,1

Sources : ONU, FMI, Encyclopedia Universalis, l'Etat du monde, Statistiques nationales.

**STRUCTURE DES SYSTEMES BANCAIRES
ET FINANCIERS AU MAGHREB**

A. SINET

Banque de France
Direction générales des études

Les modifications sans précédent qui affectent actuellement l'environnement international vont, selon toute probabilité, se traduire par une concurrence accrue pour l'accès aux ressources d'épargne disponibles. Le mouvement de libéralisation économique en Europe du Centre et de l'Est devrait conduire à une ponction supplémentaire sur le marché mondial des capitaux, entraînant la persistance de taux d'intérêt réels élevés.

Cette situation impose, en premier lieu, de tirer le meilleur parti des ressources propres à chaque pays par la mise en place de nouveaux mécanismes de collecte de l'épargne ; elle rend nécessaire, en second lieu, l'instauration de politiques économiques et de méthodes de gestion aptes à accroître le rendement des capitaux utilisés afin, au minimum, d'en couvrir le coût d'usage. C'est au prix de ces indispensables réformes qu'un pays pourra continuer à disposer de cette ressource rare que constitue l'épargne.

Les réformes engagées actuellement par les trois pays examinés ci-après, tendent à répondre, avec des intensités variables, à ce nouveau défi.

ALGERIE

I – L'évolution du cadre institutionnel et juridique du système financier algérien

1) Les données de départ 1962-1985

a) Une économie planifiée

De 1962 à 1985, l'Algérie a été essentiellement une économie à planification centrale. Dans le cadre d'un plan annuel portant sur l'ensemble de l'économie, chacune des quatre cents entreprises publiques fonctionnait selon son propre plan annuel agréé ; celui-ci spécifiait la quantité des moyens de production dont elle disposerait, le volume de production à atteindre, les circuits de distribution à utiliser, les prix de vente. Chaque entreprise était obligatoirement domiciliée auprès de l'une des banques d'Etat avec laquelle elle effectuait toutes ses opérations bancaires. Les objectifs de production physique commandaient fondamentalement les flux monétaires.

b) Une affectation rigide des ressources, l'absence de prise en compte des critères financiers dans la décision de financement

Les investissements à long terme des entreprises publiques étaient réalisés dans le cadre du Plan et étaient financés soit par le Trésor, soit par emprunts extérieurs. Ce système a conduit à une utilisation inefficace du capital, favorisée par des taux d'intérêt réels négatifs. Les rigidités du système de fixation des prix, la propriété publique des moyens de production, une structure industrielle monopolistique n'incitaient pas à améliorer les résultats. Bien que le Trésor ait bénéficié d'importantes entrées de ressources en provenance des hydrocarbures (20 % du PIB, en moyenne, sur 1980-1985), les financements des investissements à moyen et long terme et le soutien aux entreprises accusant des pertes ont nécessité des avances et des prêts hors budget représentant en moyenne 13 % du PIB, ce qui a conduit à un déficit global du Trésor de 9 % du PIB sur 1980-1985.

Le crédit à court terme était accordé par les banques de façon libérale en fonction de leurs ressources propres, d'emprunts interbancaires ou du réescompte de la Banque Centrale. Les entreprises y ont eu recours largement ce qui a conduit à une fausse structure des échéances.

Malgré le niveau élevé du financement non bancaire (assuré par l'émission de titres d'Etat détenus par les entreprises publiques et par les dépôts du secteur public auprès du Trésor), le financement bancaire des opérations de l'Etat s'est accru à un niveau annuel moyen de 18 % entre 1980 et 1985 favorisant la croissance de la liquidité.

Les entreprises privées, pour leur part, ont été obligées de limiter leurs activités à certains secteurs (construction, services) et ont été pratiquement exclues des circuits de financement.

c) Une politique de croissance axée sur l'industrie lourde

Sur la période 1970-1985, l'investissement a représenté plus du tiers du PIB, en moyenne. Le PIB réel s'est accru à plus de 6 % l'an, l'investissement et la consommation de 8 1/2 %, la population de 3 %. L'économie a privilégié l'industrie lourde, la part de l'agriculture dans le PIB restant dans la fourchette 8-12 %.

2) *L'introduction des premières réformes 1983-1986*

Les premières réformes structurelles ont été introduites au début des années quatre-vingts, sans toutefois remettre en cause les principales options économiques du pays.

Début 1983, dans un contexte de prospérité économique caractérisé par des recettes d'exportation élevées et des excédents de la balance courante, il a été décidé un éclatement des cent deux entreprises publiques géantes en quatre cents entreprises plus faciles à gérer.

A partir de 1986, les fermes d'Etat ont été réorganisées en coopératives privées de plus petite taille. On a voulu introduire un processus progressif de privatisation du secteur agricole consistant à accorder des droits d'usage à long terme au secteur privé.

Après la chute du cours du pétrole en 1986, le Trésor a pu bénéficier d'un accès automatique aux ressources captives des compagnies d'assurance et de fonds de retraite pour compenser la baisse de ses recettes d'origine énergétique. Cependant, le déficit public est passé de 9,8 % du PIB en 1985 à 12,3 % en 1986, 7,5 % en 1987, 10,4 % en 1988. C'est dans ce contexte que de nouvelles réformes de plus grande ampleur ont été introduites.

3) *L'accélération du processus de réforme 1986-1990*

L'idée de base est de réorienter le mode de prise de décisions économiques vers un système décentralisé, fondé sur des critères financiers. A cet effet est lancé un double mouvement de décentralisation des entreprises publiques et du secteur financier et de réhabilitation du secteur privé. La planification quantitative centralisée est abandonnée et l'on souhaite développer les recours aux instruments de régulation macro-économiques : ainsi, les objectifs en matière d'investissement deviennent seulement indicatifs (sauf dans le cas des secteurs prioritaires directement financés par le Trésor), chaque entreprise continuant toutefois d'avoir un plan annuel agréé fixant des objectifs généraux en matière de résultat ainsi qu'un plafond aux emprunts externes. On peut regrouper ainsi l'ensemble des réformes :

a) *Entreprise publique : le statut légal d'autonomie (janvier 1988)*

Avec la suppression de la domiciliation bancaire obligatoire, l'autonomie des entreprises publiques à l'égard de l'Etat s'est effectuée par l'émission d'actions détenues par huit holdings, les Fonds de participation, appartenant à l'Etat, mais à l'abri de toute ingérence administrative. Chaque Fonds de participation corres-

pond à un des grands secteurs de l'économie (agro-alimentaire, mines, biens d'équipement, services...). Ces Fonds sont des entreprises publiques constituées sous la forme de sociétés de gestion de valeurs mobilières appelées à agir en qualité d'agents fiduciaires de l'Etat. Il leur confie des capitaux publics investis sous forme d'actions et de parts sociales dans des entreprises publiques économiques (EPE) dont ils doivent contrôler la gestion financière et la rentabilité (ils interviennent notamment dans le choix des projets d'investissements). Le plafond de participation maximum est de 40 % d'une entreprise, le capital de chaque EPE devant être détenu par trois ou quatre Fonds.

Chaque Fonds peut acheter et vendre des actions à d'autres fonds avec objectif de maximisation de son rendement financier. Il dispose d'un pouvoir de décision sur les entreprises et peut procéder à un changement de l'équipe dirigeante, fermer une entreprise ou la fusionner. Le capital social des fonds est propriété d'Etat : incessible, inaliénable, insaisissable. Le but de la réforme est de distinguer, au sein de l'Etat, la fonction de puissance publique (réglementation et contrôle), de celle de propriétaire du capital et de favoriser l'autofinancement des EPE par la réforme des prix. Il ne s'agit en aucun cas de privatisation, toute prise de participation privée tant algérienne qu'étrangère dans le capital des EPE étant exclue. En revanche, l'EPE, désormais distincte de l'Etat, érigée en société par actions, régie par le droit commercial (loi du 12.1.88) bénéficie d'une autonomie nouvelle.

b) Prix : la réforme de juillet 1989

C'est une réforme inséparable de celle des entreprises publiques car elle permet aux directeurs d'entreprises d'exercer leur autonomie financière. La réforme a institué trois catégories de prix :

- prix réglementés auxquels est appliqué un plafond (ou un plancher dans le cas des prix agricoles) : trente produits de base sont concernés ;
- prix déclarés mais soumis à un contrôle *a posteriori* : des marges maximales sont déterminées par rapport aux coûts ;
- prix libres.

c) Politique monétaire et du crédit (1989-1990)

Plusieurs nouveaux instruments de gestion macroéconomique viennent d'être introduits. Il s'agit :

- d'un plan national du crédit (en vigueur depuis début 1989)

Il prévoit l'application pour la première fois de plafonds globaux aux concours de chaque banque à l'économie ; c'est une mesure provisoire en attendant que des instruments indirects de contrôle puissent être mis en œuvre. Les plafonds s'appliquent à tous les crédits financés sur ressources intérieures ; ils sont établis en fonction de contraintes macroéconomiques (croissance de la masse monétaire, inflation...).

- d'un relèvement des taux d'intérêt et d'un assouplissement de leurs structures

Le taux d'escompte de la Banque Centrale a été relevé de deux points est porté à 7 % à compter de mai 1989, tandis que les fourchettes acceptables pour la plupart des taux ont été élargies : le taux applicable aux crédits à moyen et long terme est censé désormais être fondé sur le coût moyen des fonds plus une marge. Pour la première fois, plusieurs des taux sur les dépôts et des taux prêteurs sont censés devenir positifs en termes réels.

- de l'établissement d'un marché monétaire élargi

Dans sa conception précédente, le marché monétaire est un marché interbancaire ouvert seulement à cinq banques commerciales plus la Banque Algérienne de Développement (BAD) qui n'a toutefois jamais participé à des opérations sur ce marché. La Banque Centrale agit en tant qu'intermédiaire, acceptant des liquidités des banques qui ont un excédent de liquidité et en prêtant aux banques qui en manquent. Si le montant offert est inférieur au montant demandé, les fonds disponibles sont accordés au prorata de la demande. L'intérêt est appliqué et payé au taux de 5 % par an. Le marché est ouvert tous les jours ouvrables pour les banques à partir de midi. Les institutions financières non bancaires qui ont un excédent de liquidité acheminent leurs ressources excédentaires par l'intermédiaire du Trésor, principalement par l'achat d'obligations.

Le marché monétaire a été progressivement élargi à la CNEP et devrait l'être aux compagnies d'assurance et à d'autres institutions, la Banque Centrale restant l'intermédiaire. Dans une première phase, les limites appliquées aux interventions de la Banque Centrale (les plafonds de réescompte de chaque banque) devraient servir de mécanisme de rationnement des fonds pouvant être mis à la disposition des banques commerciales. Dans une seconde phase, le taux d'intérêt devrait être déterminé par l'offre et la demande et deviendrait le taux de référence pour la détermination des autres taux applicables aux dépôts et aux prêts. Pour le moment, les opérations de trésorerie demeurent faibles : environ 6 % des emplois des banques en 1989 contre 50 % en moyenne pour les banques occidentales.

II – Les institutions bancaires et financières en Algérie

1) Le réseau de départ, son évolution

C'est fondamentalement celui d'un pays à économie planifiée centralisée dans lequel les banques sont toutes la propriété de l'Etat et se contentent d'un rôle passif. On peut noter que si le recours aux financements extérieurs a été largement pratiqué, la part des emprunts à moyen et long terme auprès d'organismes étrangers représente environ 10 % des ressources, le Trésor reste la principale source de capitaux.

a) La Banque centrale d'Algérie (quarante-neuf succursales) travaille en liaison très étroite avec le ministère des Finances. Son rôle traditionnel est le contrôle des mouvements de devises et l'obtention de financements extérieurs pour les investissements des Compagnies d'Etat. Elle est le prêteur en dernier ressort et ainsi, elle assure la régulation de l'émission monétaire. Cette institution n'a publié aucun rapport annuel depuis 1962, son bilan n'est pas public.

b) Le réseau bancaire et assimilé

Le système bancaire reste fondamentalement orienté vers le crédit aux entreprises publiques : celui-ci représentait 93 % des bilans, fin 1986. On peut distinguer plusieurs types d'établissements.

• Les banques dites primaires

Les cinq banques composant ce groupe assurent l'essentiel du financement de l'exploitation et de l'investissement courant des entreprises publiques. Le partage des activités est plutôt le fruit des circonstances que d'une répartition administrative. Les bilans publiés sont très synthétiques. Il n'y a aucune ventilation entre opérations en dinars/en devises, entre résidents/non résidents. On ne dispose d'aucune identification des bénéficiaires des concours ni d'aucun renseignement sur les créances douteuses. La faible part des ressources propres (9 % des concours) peut s'expliquer par la réticence des particuliers à confier leurs avoirs aux banques. Ces banques sont les suivantes :

– Banque Nationale d'Algérie (143 agences). Plus de 80 % de ses crédits sont des découverts et financent les secteurs lourds : métallurgie, mécanique, transport et distribution interne de l'énergie ;

– Banque Extérieure d'Algérie (fondée en 1967). A cette banque étaient domiciliées toutes les entreprises publiques du secteur des hydrocarbures et de la pétrochimie (Sonatrach), de l'acier, des transports maritimes et des assurances ;

– Crédit populaire d'Algérie. Cet établissement travaille surtout avec les secteurs du tourisme et de l'industrie pharmaceutique ;

– Banque de l'agriculture (fondée en 1982, 239 agences) ;

– Banque de Développement local. Cet établissement, encore de taille modeste, a été constitué en 1985 à partir d'un démembrement du Crédit populaire d'Algérie et s'occupe de financer les entreprises sous tutelle des wilayas et des communes. Il a, pour la première fois en Algérie, émis des obligations auprès du public durant l'été 1986.

• Une banque d'investissement : la Banque Algérienne de Développement (BAD)

C'est la banque la plus importante ; elle a joué un rôle essentiel, servant de relais de transmission des interventions du Trésor ; 77 % des prêts accordés sont des prêts à long terme à l'investissement productif. Elle bénéficie d'importants concours du Trésor et est la seule banque autorisée à accorder la garantie du gouvernement algérien aux prêteurs étrangers.

- La Caisse Nationale d'Epargne et de Prévoyance

Elle constitue – grâce à ses propres agences et grâce à son implantation dans les bureaux de poste – le principal organisme collecteur de dépôts du public. L'évolution de son statut vers celui d'une banque est envisagé, ce qui lui permettrait d'octroyer des crédits au logement.

2) *Les nouvelles institutions créées par la loi du 26 mars 1990*

Cette nouvelle loi, dite code de la monnaie et du crédit, réorganise complètement le système monétaire et celui du crédit. Elle constitue la première véritable mesure de libéralisation de l'économie.

a) La Banque Centrale devenue Banque d'Algérie se voit accorder une plus large autonomie et des prérogatives nouvelles. Ses fonctions ne se bornent plus désormais à la seule émission de la monnaie mais recouvrent la régulation de la circulation monétaire, l'organisation de la distribution du crédit, la régularisation du marché des changes en vue de la future convertibilité du dinar, la gestion des engagements financiers sur l'étranger. Les banques sont dégagées de la tutelle du ministère de l'Economie et assujetties désormais au contrôle de la Banque d'Algérie. Celle-ci devient la banque des banques et devra organiser et contrôler l'ensemble du secteur bancaire dont elle définira les normes.

b) De nouvelles institutions sont créées :

- un conseil de la monnaie et du crédit qui sera appelé à réguler les mouvements de capitaux : c'est lui qui définira les modalités de transfert de capitaux en Algérie par les non-résidents. Il pourra autoriser, en Algérie, l'ouverture de bureaux de représentations de banques étrangères ;

- une Commission bancaire ;

- une Centrale des risques bancaires.

c) Les conditions d'investissement semblent s'assouplir. Si le statut des EPE n'est quant à lui par remis en cause officiellement, il semble désormais possible aux EPE de s'associer au capital étranger par l'entreprise des filiales, ce qui permettrait aux investisseurs étrangers de s'implanter en Algérie. La question de l'investissement étranger en Algérie n'est cependant pas définitivement libéralisée en raison de la multiplicité des dispositions législatives le concernant, celles-ci apparaissant parfois contradictoires : ainsi le code des investissements (1966) et la loi sur les sociétés mixtes (1982/1986) imposent à l'investisseur non-résident d'être minoritaire dans ses associations avec des sociétés algériennes.

L'évolution en cours en Algérie tend à accorder une plus grande confiance aux signaux du marché de façon à permettre à l'économie de fonctionner sur des bases plus rationnelles. C'est ainsi qu'il a été mis fin aux avances automatiques de

**POLITIQUES MEDITERRANEENNES
DES PAYS LATINS DE LA CEE**

Daniel BRUN
Consultant

I – Liminaire

D'abord un mot de remerciements en forme d'explication. Les responsables de ce colloque ont bien voulu me confier une intervention et me laisser l'entière liberté de mon propos. J'ai donc proposé aux organisateurs de m'interroger sur la réalité des « politiques méditerranéennes des pays latins de la CEE ». L'occasion est belle de faire le point puisque, depuis 1987, comme secrétaire général d'échanges méditerranéens, j'ai pu participer ou contribuer à la plupart des initiatives de relance de la concertation en Méditerranée Occidentale.

Les faits sont têtus et cette région du monde n'échappe pas à la loi commune. La Méditerranée n'existe pas. Est-il réaliste de faire le pari, dans le contexte de l'économie-monde et de la recomposition en cours des rapports entre l'Amérique, le Japon et l'Europe, de l'émergence d'une région méditerranéenne qui pourrait, en vertu de ressources endogènes, affirmer sa capacité à jouer un rôle mondial, maîtriser la dynamique de son développement ?

Permettez-moi une remarque liminaire. Comme moi, vous avez certainement prêté attention aux repères choisis par les organisateurs de ce colloque pour exprimer leur projet. Pour qui pratique le dossier méditerranéen, il y a quelque difficulté à ne pas évoquer les bruits de la guerre au Levant, à passer sous silence la complexité des rapports entre l'Europe et le Monde Arabe, à taire la présence militaire américaine dans cette région, à discuter des rapports entre Nord et Sud de la Méditerranée seulement entre nous... En somme, à gommer tout ce qui fait problème pour que les nations de cette région accèdent à la maîtrise de leur histoire.

S'il est vrai que le jeu de l'échange entre les hommes est une forme accomplie de reconnaissance, comment penser le développement économique méditerranéen sans aller à la rencontre de l'autre. Et tout ce qui fait problème est limitation de sa liberté, atteinte à son intégrité. Il faudra bien un jour en traiter. Comment penser un projet méditerranéen aseptisé de toutes les traces de conflits ou d'antagonismes. Cet activisme méditerranéen des Européens n'est pas sans poser question aux pays arabes de la rive Sud qui se demandent s'il n'est pas une tentative renouvelée d'éloigner de cette rive toute référence à l'arabité et à l'islamité des peuples qui l'habitent. Heureusement, en Méditerranée, avec intensité, le culturel réinvestit à chaque moment le politique et le social est toujours là dans l'économie.

Le vocabulaire du texte de présentation de notre rencontre est aussi paradoxal, s'il est vrai que l'initiative de ce « **dialogue pour l'avenir** » revient à une institution financière, alors nous pouvons nous étonner de la démarche proposée pour cette discussion : il ne va pas de soi, en l'état actuel des rapports entre dominants et dominés, de parler de « *nouveaux types de solidarités adaptés aux réalités économiques et sociologiques de notre temps* ». Serions-nous les derniers à faire référence à un Nouvel Ordre Economique Mondial ? Les grands thèmes des années soixante ont disparu de l'ordre du jour international. Il n'est question que

la Banque Centrale au Trésor, qui sont plafonnées. On entend désormais spécialiser le système bancaire et le soumettre à la concurrence. Les agents économiques vont devoir s'assurer de nouvelles sources de financement et les payer à leur coût. Pour leur procurer, le gouvernement veut canaliser toutes les liquidités disponibles dans le pays, y compris celles qui échappent aux circuits officiels. La bancarisation en cours des ménages s'inscrit dans ce mouvement. De gros efforts sont en effet effectués pour développer la collecte des ménages : la rémunération des dépôts à terme a été relevée depuis 1986, les résidents sont autorisés à détenir des comptes en devises tandis que pour la seule année 1988, le nombre de livres ouverts auprès de la CNEP passait de 2,9 millions à 3,2 millions, et les sommes déposées de 48,8 milliards de dinars à 56,6 milliards.

La captation de l'ensemble des ressources de l'Algérie (y compris celles qui échappent aux circuits officiels) exigera que l'on aille plus loin. Ce serait notamment le rôle que pourrait jouer un marché financier, inexistant pour le moment. Plus généralement, la réforme économique en Algérie apparaît encore comme inachevée, le choix entre plan et marché n'ayant pas encore été explicitement effectué.

MAROC

I – Le cadre général : une économie entre stabilisation et croissance

1) Les difficultés récentes de l'économie marocaine

La croissance économique du Maroc au cours de la décennie soixante-dix – en moyenne de 7,5 % l'an – a été conduite par le secteur public appelé à pallier l'insuffisance du secteur privé. Elle s'est accompagnée d'une politique financière expansionniste d'abord permise par la flambée des prix de la principale ressource d'exportation (les phosphates) et qui, ensuite, a été maintenue grâce aux facilités d'emprunts extérieurs lorsque les cours des phosphates s'orientaient défavorablement. Ce schéma a conduit à l'apparition de déséquilibres structurels, tant internes qu'externes, qui ont atteint leur maximum de gravité en 1982.

Cette année-là, en effet, le déficit budgétaire s'est établi à 13,9 milliards de dirhams, soit 40 % du budget et 15,4 % du PIB tandis que le déficit de la balance courante atteignait 13 % du PIB et que 70 % des recettes d'exportations étaient absorbées par le service de la dette. Au total, la croissance moyenne, au cours des années quatre-vingts, est tombée à 3,3 %, à peine supérieure à l'augmentation de la population (2,5 % l'an sur la même période). Toutefois, la vigueur des ajustements, l'intensité des réformes engagées permettent d'envisager l'avenir avec un relatif optimisme.

En effet, le Maroc a, dès le début de ses difficultés économiques, entrepris de réformer son économie en liaison avec plusieurs accords de rééchelonnement (le premier obtenu en 1983, le dernier en avril 1990) et la mise en application d'un programme d'ajustement structurel, entré en vigueur durant l'été 1983.

2) Les mesures de libéralisation

Les principales mesures adoptées, outre la libéralisation du commerce extérieur intervenue dès 1980, la levée du contrôle des changes en mai 1988, la politique de baisse de la valeur effective réelle du dirham (la dernière dévaluation est intervenue en mai 1990), l'adoption de nouvelles dispositions favorables aux investissements étrangers, concernent essentiellement :

a) La restructuration des finances publiques

La mise en place de la TVA et d'un impôt sur les sociétés est devenue effective en 1986 et 1987 et il existe un projet de réforme de l'impôt sur le revenu. En revanche, l'élargissement de l'assiette imposable à l'économie souterraine (qui représenterait le tiers du PIB, soit environ 5 milliards de dollars) prendra plus de temps. La diminution des dépenses sera encore plus difficile à réaliser même si celles qui sont liées aux subventions des produits alimentaires ont pu être fortement réduites.

b) La privatisation

Les privatisations, qui ne toucheront que les entreprises non stratégiques, viennent de débiter après avoir été rendues possibles par diverses mesures d'assainissement financier. Comme dans tous les pays en voie de développement dotés de ressources d'épargne limitées, le succès de cette politique libérale n'est pas assurée sauf à accepter l'entrée de capitaux étrangers. En principe, cent douze entreprises agricoles industrielles et hôtelières appartenant à l'Etat marocain devraient être transférées au secteur privé d'ici à fin 1995.

3) Le retour à un équilibre encore fragile

Le déficit des paiements courants, proche de 2 milliards de dollars en 1981 et 1982 a été réduit à moins de 1 milliard en 1983, 1984, 1985 et à 300 millions de dollars en 1986, avant que n'apparaisse un excédent de 200 millions en 1987 et de 358 millions en 1988. Les résultats récents sont plus contrastés mais le gouvernement escompte ramener le déficit courant à 1,8 % du PIB en 1990 (après 3,6 % en 1989).

Le ratio du déficit budgétaire/PNB fixé par le FMI pour 1988 à 4,5 % a pu être atteint (rappelons qu'il atteignait 12,6 % en 1980 et environ 10,5 % en 1985), mais il s'est à nouveau aggravé en 1989 (6 %). Aussi le budget 1990 a-t-il été rectifié dans le sens de l'austérité. C'est dans ce contexte que s'inscrit la politique économique et financière du pays, résolument tournée vers la régulation libérale.

II – Les structures financières du Maroc

Contrairement à l'Algérie, les différentes formes de propriété se partagent la gestion de l'économie. Le secteur public occupe ainsi une place dans l'économie qui, bien que non négligeable (17 à 20 % du PIB), n'est pas exclusive le secteur privé d'origine nationale ou étrangère participe activement à la vie économique mais l'entreprise familiale continue de dominer l'activité productive. Les structures financières traduisent cette diversité tandis que les banques, à capitaux privés le plus souvent, travaillent dans un régime de concurrence et ne sont soumises qu'à un contrôle *a posteriori*. La loi du 21 août 1967 est le texte de base régissant le système financier. On peut ainsi regrouper les différentes institutions :

1) Les autorités de tutelle et de surveillance

a) Le ministre des Finances

Il règlemente l'exercice de la profession bancaire par :

- des mesures de caractère individuel :

- octroi de l'autorisation d'exercer la profession bancaire,
- application de sanctions disciplinaires en cas de manquement constaté à la réglementation,
- désignation d'un administrateur provisoire lorsque la gestion d'un établissement est compromise.

- des décisions de portée générale :

- fixation du capital minimum,
- instauration de règles relatives à la politique du crédit et à la gestion (ratio, condition de distribution du crédit, de collecte et de rémunération des dépôts).

b) La Banque Centrale (Bank al-Maghrib)

- les principales missions, les organes administratifs

Créée en 1959, elle détient le privilège d'émission et est investie d'une mission très large de surveillance et de contrôle en matière monétaire et financière (assurer la stabilité et la convertibilité de la monnaie, régulariser les marchés monétaire et financier). Les organes d'administration de la banque comprennent le gouverneur, le conseil, le comité de direction, le commissaire du gouvernement, les censeurs. Elle dispose de seize agences.

- Les opérations de la banque

Elles peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

- opérations sur or et devises étrangères : elle centralise et gère les réserves du pays,

– concours financiers à l'Etat : elle est l'agent du Trésor pour ses opérations de banque et de crédit, elle assure le service financier des emprunts émis par l'Etat et le service de caisse du Trésor. Les concours à l'Etat peuvent prendre plusieurs formes :

- escompte, prise en pension de traites et d'obligations cautionnées à échéance de 90 jours,
 - facilités de caisse limitées au 1/10 des recettes budgétaires,
 - avances extraordinaires approuvées par convention avec l'Etat.
- crédits à l'économie, comme organisme de refinancement des banques commerciales et des institutions spécialisées.
- Le contrôle de la profession bancaire et des organismes spécialisés

Ce contrôle est effectué sur documents et par des enquêtes sur place. Il existe depuis 1982 un plan comptable bancaire unifié.

c) Le comité du Crédit et du marché financier

Cet organisme était chargé du suivi de la politique d'encadrement du crédit qui est progressivement supprimée depuis 1989 et qui devrait l'être totalement le 1^{er} janvier 1991. Il fixait pour chaque exercice un taux de progression des crédits bancaires. Il lui reste des attributions en matière de surveillance de la structure financière des banques et, à ce titre, il a décidé en mars 1989 une augmentation du capital minimum à 100 millions de dirhams.

d) Le groupement professionnel des banques

Composé de représentants de la profession, il joue un rôle de liaison entre ses membres et les autorités de tutelle.

2) Les banques inscrites

L'essentiel du système bancaire marocain est constitué par les banques de dépôts qui, selon la loi bancaire de 1967, sont habilitées à recevoir des fonds du public et à les employer en opérations de crédit, de bourse ou de change. Les banques d'investissement sont autorisées depuis 1984 mais les prises de participation des banques dans les entreprises sont peu développées. D'une façon générale, les banques marocaines ne sont pas spécialisées, à l'exception de la Banque Marocaine du Commerce Extérieur. Le capital de ces établissements, privé, est ouvert aux investisseurs étrangers dans la limite de 50 %.

En raison de la structure de leurs dépôts et de la prédominance des dépôts à vue¹, l'essentiel des crédits octroyés par les banques de dépôts est constitué de

1. A fin 1988, les dépôts collectés se répartissaient ainsi : dépôts à vue 40,7 milliards de dirhams, dépôts à terme 18,5 milliards.

crédits à court terme. Le total des concours atteignait 31,5 milliards de dirhams à fin 1988, soit 53 % du total des concours à l'économie. Les crédits à moyen et long terme sont dispensés par les organismes financiers spécialisés.

a) Structure du réseau bancaire

Fin 1988, il se composait de quinze banques inscrites qui disposaient au total de huit cent vingt guichets permanents.

L'ampleur du réseau varie fortement selon les banques : sept banques, avec chacune entre cinquante-neuf et cent quatre-vingt un guichets totalisaient 86,5 % de l'ensemble des guichets, les deux plus importantes disposant de 40 % du total. Les huit banques les moins importantes n'en rassemblaient que 11,5 %.

Le réseau se caractérise par une forte concentration géographique des implantations sur la façade Atlantique qui avec 46 % des guichets collecte 53 % des dépôts et assure 76 % des crédits. La seule ville de Casablanca dispose de 25 % du total des agences bancaires du pays, assurant 37 % des dépôts, 58 % des crédits. Un important effort d'ouverture de guichets dans les zones rurales a été entrepris tandis que plusieurs banques s'implantaient dans la Communauté Européenne afin de mieux drainer l'épargne des ressortissants marocains de l'étranger.

b) Nationalité des banques

Si toutes les banques sont des sociétés de droit marocain, elles sont souvent associées à des intérêts par le biais du capital ou des dirigeants. Les associés étrangers sont en fait très présents. On peut citer, à titre d'exemple les participations d'Indosuez et du CIC dans la Banque Commerciale du Maroc et dans Wafabank, du Crédit Lyonnais dans le Crédit du Maroc, et celle de la Jordanie dans Arab Bank.

c) Importance financière

Le total des bilans fait apparaître une concentration financière de plus en plus marquée. A fin 1988, deux banques représentaient 50 % du total des bilans tandis que les sept établissements les plus petits ne comptaient que pour 6,8 % du total. Globalement, les quinze établissements disposent de 4,5 milliards de dirhams de fonds propres (fin 1988), de dépôts clientèle à vue et à terme de 59,2 milliards, pour un total des bilans de 75,7 milliards.

3) *Les organismes financiers spécialisés*¹

Il s'agit de cinq organismes dont les ressources s'élevaient à 30,8 milliards de dirhams fin 1988 et les crédits consentis à 20,7 milliards (soit environ

1. Outre les organismes étudiés, il convient de rappeler l'existence de six sociétés de leasing dont les concours atteignaient, fin 1987, 560 millions de dirhams, ainsi que d'une vingtaine de sociétés d'assurances.

35 % de l'ensemble des concours à l'économie), tournés vers le financement de l'investissement grâce à l'octroi de prêts à moyen et à long terme. Le problème commun à ces établissements suit de l'étroitesse de la base de leurs dépôts ce qui rend leur financement dépendant des prêts de l'Etat et des prêts de l'étranger, ces derniers représentant environ le tiers de leurs ressources. Signalons enfin que, contrairement aux banques, tous ces organismes ont un caractère public ou semi-public marqué, l'Etat intervenant activement dans leur gestion comme propriétaire du capital et en désignant les dirigeants.

a) La Caisse de dépôts et de gestion

Elle gère les fonds de la Sécurité sociale, de la Caisse d'Epargne, du Fonds des pensions..., soit environ 8 milliards de dirhams de ressources (fin 1986), à court terme pour 93 %. La transformation, opérée est considérable puisque ses emplois sont pour 92 % à moyen et long terme : prêts aux collectivités locales (aménagement de zones industrielles), concours au Trésor, interventions sur le marché monétaire et sur le marché financier (souscription aux emprunts d'Etat et à ceux des établissements publics).

b) Le Crédit immobilier et hôtelier

Doté de 6,5 milliards de dirhams de ressources, il prête au secteur du tourisme (26 % de ses emplois), du logement (62 %) et participe à des financements très variés (clinique, cinémas...).

c) La Banque Nationale pour le Développement Economique (BNDE)

Son champ d'activité est très large : prêts à l'industrie, aux sociétés de crédit-bail, prises de participation. L'établissement se finance largement sur les marchés étrangers (pour 46 % du total de ses ressources, à fin 1986).

d) La Caisse marocaine des marchés

Elle favorise l'exécution des marchés passés par l'Etat dans le domaine des travaux publics, soit en octroyant des crédits, soit surtout sous forme d'aval ou d'acceptation. Trois types de crédits peuvent être ainsi garantis :

- le crédit de préfinancement qu'une banque consent lors du démarrage des travaux,
- le crédit d'accompagnement lorsque le marché est en cours d'exécution,
- le crédit de mobilisation, dans l'attente des paiements administratifs.

Les excédents de trésorerie sont placés sur le marché monétaire.

e) La Caisse Nationale du Crédit Agricole

Son réseau comprend la caisse nationale, des caisses régionales et des caisses locales, soit au total 320 agences. Cet établissement consent un large éventail de prêts au monde agricole pour un montant de 7,1 milliards de dirhams (fin 1987) à

près de 500 000 clients. La CNCA tend à développer ses activités en-dehors de l'agriculture, notamment vers le recyclage de l'épargne des marocains à l'étranger et l'aide à la création d'entreprises étrangères.

4) *Le marché financier*

On peut ainsi résumer ses principales caractéristiques :

a) *Un faible concours au financement de l'économie*

Avec un montant d'émission de valeurs mobilières de 6,7 milliards de dirhams en 1988, soit 3,7 % du PIB, le concours du marché financier au financement de l'économie est encore modeste, mais il est vrai que le taux d'épargne des ménages est faible. De ce fait, la majeure partie de l'épargne mobilisée provient des investisseurs institutionnels (Compagnies d'assurances, Caisse de dépôts et de gestion, Banque Nationale pour le Développement Economique...) et les ménages sont quasiment absents.

b) *Un marché boursier déséquilibré en faveur du marché obligataire*

De 1980 à 1989, huit entreprises seulement ont été introduites en bourse, portant le nombre de sociétés cotées à 71 au total. Parmi celles-ci, on peut citer CADEM (ciment), Diac Maroc (financement), BRANOMA (boissons), Lafarge, Ciment d'Agadir, Lesieur Afrique, Brasseries du Maroc.

Au cours de cette période, les émissions obligataires sont devenues de plus en plus importantes, représentant 65 % du total des émissions, en moyenne. A elles seules les émissions émanant du Trésor public représentent le tiers des émissions obligataires. Il est vrai que le taux de rendement des obligations qui dépassent 10 % en moyenne est largement supérieur à celui des actions (de l'ordre de 9 %).

c) *Une prépondérance des cessions directes*

Fin 1988, la capitalisation boursière s'établissait à 3,6 milliards de dirhams et le montant des transactions effectuées sur l'année ressortait à 270 millions de dirhams. Le volume des transactions sur le marché des cessions directes croît beaucoup plus vite que celui des transactions du marché à la criée qui ne représentaient plus 52,7 % du total (dont 97 % d'obligations et 1,6 % d'actions, le solde étant constitué d'opérations sur or et sur les droits) à fin 1987 et sans doute moins aujourd'hui. Ainsi les actions ne sont-elles pratiquement plus échangées à la criée. Cette évolution en faveur de la cession directe s'explique par la structure familiale des entreprises au Maroc.

La cession directe évite la dispersion des titres à vendre, car elle permet de les céder en bloc à un partenaire du même groupe. Cette procédure nuit toutefois au fonctionnement concurrentiel du marché en créant des différences entre les cours d'une même valeur. Les prix à la cession directe, en effet, ne se forment que sur la base d'une entente entre acheteur et vendeur ce qui conduit à une distorsion par rapport à un prix issu de la confrontation offre/demande du marché à la criée.

d) Un marché déconnecté

Si la bourse de Casablanca de par ses structures est assimilable, aux marchés européens, elle est en fait déconnectée des marchés mondiaux par tout un réseau de protection (office des changes, absence de cotation sur les marchés tiers). Seuls, le lancement du mouvement de privatisation, l'introduction de nouveaux produits (Sicav, FCP), la création d'un second marché (destiné aux entreprises familiales), et d'un marché à terme (toutes les opérations se font actuellement au comptant) pourront donner un regain de dynamisme à ce marché.

Ainsi, au Maroc, une épargne faible, disposée et placée le plus souvent à vue ou à court terme, confrontée à des besoins en investissements à long terme, a façonné un système financier où dominent l'intermédiation bancaire, la transformation et le recours quasi structurel aux capitaux étrangers.

III – La politique monétaire et la régulation libérale

Un système très administré, faisant une large place au contrôle quantitatif a cédé la place à un système plus souple. Aux moyens traditionnels d'exercer le contrôle sur la liquidité bancaire (plafonds de réescompte, réserve monétaire, coefficients de retenue) tendent de plus en plus à se substituer les interventions de la Banque Centrale à taux variable sur le marché monétaire.

1) Le contrôle indirect du crédit

La régulation administrative et les contrôles directs sont abandonnés : on tend désormais à faire transiter par le marché monétaire toutes les avances consenties par la Banque Centrale aux banques et au Trésor. La Banque Centrale a ainsi supprimé ses avances sur bons du Trésor en compte courant pratiquées antérieurement.

L'encadrement du crédit a été supprimé et remplacé par la réserve monétaire. Il a été reproché à l'encadrement du crédit de favoriser, en fait, le financement du déficit budgétaire ; en effet, les liquidités dont disposaient les banques étaient orientées vers l'achat de bons du Trésor puisqu'elles ne pouvaient être utilisées pour le financement de l'économie : ainsi 50 % des bons du Trésor souscrits l'étaient en-dehors du plancher obligatoire d'effets publics. Le système de la réserve monétaire se traduit pour les banques par l'obligation de maintenir en compte à la Banque Centrale un solde minimum, non productif équivalent à un pourcentage déterminé de certains éléments de leur passif. En modulant ce solde, les autorités monétaires ont la possibilité d'accroître ou de restreindre la liquidité des banques. Le taux plafond de cette réserve a été relevé en 1989 à 10 % des exigibilités (au lieu de 7 %) et son taux applicable relevé de 1,5 % à 5 %.

2) *L'ouverture du marché monétaire*

a) *L'ouverture au Trésor*

Le marché monétaire fut d'abord un marché interbancaire sur lequel les banques se sont échangées leurs excédents et leurs déficits de trésorerie. Son but était de favoriser le recyclage des liquidités, d'assurer l'approvisionnement de l'économie en liquidités, sans création monétaire excessive. L'extension de son rôle a nécessité son ouverture à d'autres intervenants. Les bons du Trésor à court terme émis par l'Etat pour financer ses besoins de trésorerie et souscrits par les banques (15 milliards de dirhams pour un portefeuille total d'effets publics de 30,2 milliards fin 1988) fournissent un support pour les opérations d'open market.

b) *L'ouverture aux entreprises*

Elle s'est opérée en 1986 avec la création des billets de trésorerie. Les entreprises d'une taille suffisante peuvent émettre des titres négociables à l'ordre de personnes physiques ou morales, d'une durée de un mois minimum depuis 1989 (avant l'échéance minimale était de dix jours) à neuf mois au maximum. Le montant minimum de chaque billet a été fixé à 1 000 000 de dirhams ce qui revient, en fait, à exclure les petites et moyennes entreprises du marché.

Le marché des billets de trésorerie a connu un grand succès et son encours est passé de 0,85 milliard de dirhams en 1986 à 3 milliards en 1987. Les billets sont devenus un financement de substitution, à l'origine d'un fort processus de désintermédiation financière.

3) *Les nouvelles dispositions en matière de taux d'intérêt*

a) *L'instauration de taux d'intérêt réels positifs*

Les autorités sont parvenues à inverser l'évolution des taux d'intérêts réels des emprunts et des dépôts qui étaient fortement négatifs jusqu'en 1983, pour les rendre positifs afin de mobiliser l'épargne. Les premiers résultats de cette politique sont déjà perceptibles : ainsi, en 1988 la propension à épargner a été portée à 25,1 %, alors qu'elle ne dépassait pas 13 % en 1981.

b) *Une introduction progressive de la concurrence*

Les premières mesures de déréglementation remontent à 1985 : depuis cette date les taux sont fixés au maximum pour l'attribution des crédits afin d'éviter que les banques n'appliquent des taux usuraires et au minimum pour la rétribution des dépôts en vue de favoriser la consolidation de l'épargne. Ces dispositions, ont conduit à une structure de taux plutôt élevés :

– pour les dépôts à douze mois, le taux a été porté à 12 % au minimum depuis avril 1988,

– s'agissant des prêts, les taux maxima s'échelonnent de 13 % pour le court terme à 14 % pour le long terme.

A l'intérieur de ces limites, les conditions peuvent être librement négociées entre la banque et son client.

4) Les résultats de la politique monétaire

Deux résultats essentiels sont à relever :

a) Un ralentissement du taux de croissance de la masse monétaire, revenu de 20 % (moyenne annuelle 1973-1977) à 15,4 % depuis 1982. La diminution de la part des créances sur le Trésor dans les contreparties (53,2 % en 1983 ramenée à 49,7 % en 1987) qui traduit le résultat de la mise en œuvre de moyens destinés à accroître le financement non monétaire du déficit public a entraîné une meilleure maîtrise de l'inflation.

b) Une hausse du taux d'épargne, porté de 14,2 % en 1983 à 19 % en 1987. On doit cependant noter que cette épargne s'oriente vers le Trésor qui mobilise systématiquement les ressources internes en diversifiant, à son profit, les instruments de placement et en accordant diverses exonérations (ainsi les intérêts des bons du Trésor sont exonérés d'impôt) ou des taux élevés. L'épargne est ainsi détournée des investissements productifs ce qui ne manquera pas de compromettre les chances d'une croissance économique future. On peut au total estimer que, pour le moment, les besoins du Trésor empêchent les lois du marché de jouer pleinement dans le secteur financier.

TUNISIE

En Tunisie, comme en Algérie et au Maroc, la dégradation de la situation économique au cours de la décennie 80 a conduit à une réorientation des politiques économiques préalablement suivies. La libéralisation du secteur financier s'inscrit dans le cadre des mesures d'ajustement adoptées en 1986 et en 1987. Les orientations récemment adoptées ont fait de la Tunisie un pays très progressiste en matière d'innovation financière et ont commencé à donner des résultats positifs. Ainsi, en 1988, pour la première fois, l'épargne nationale a suffi pour couvrir les besoins de financement des investissements.

I – Les structures du système bancaire et financier

La Tunisie dispose d'un appareil bancaire solide. Il comprend :

1) La Banque Centrale de Tunisie

Créée en 1958, elle a fait récemment l'objet d'une réforme globale. En effet, une loi de 1988 a précisé davantage son rôle de défenseur de la stabilité et de la

valeur de la monnaie nationale et amélioré les conditions de ses interventions. En matière de refinancement, les conditions d'éligibilité des créances bancaires au réescompte et au marché monétaire ne sont plus déterminées d'une manière stricte par la loi. Elles sont fixées désormais par le Conseil d'Administration, ce qui permet à la Banque Centrale de moduler sa politique de refinancement en fonction de l'évolution réelle de la conjoncture économique et monétaire du pays. En outre, afin de mieux jouer son rôle de régulateur des crédits à l'économie, la Banque Centrale ne participera plus au capital d'entreprises résidentes et a, en conséquence, transféré à l'Etat les participations qu'elle détenait (à l'exception de celles souscrites auprès d'entreprises non résidentes).

2) *Les banques de dépôts*¹

La Tunisie dispose de dix banques de dépôts dotées d'un très solide réseau (496 agences à fin 1988). Les concours à l'économie de ces banques se sont élevés à 3 690 millions de dinars fin 1988 (+ 10,1 % par rapport à 1987), pour un total d'emplois de 4 990 millions. Le solde des emplois était constitué de créances sur l'Etat (649 millions), d'opérations de trésorerie (180 millions), et de divers (471 millions).

Les ressources des banques sont constituées pour l'essentiel (3 678 millions) de dépôts monétaires et quasi-monétaires, principalement à vue qui ont au total augmenté de 20,2 % en 1988. Les seuls dépôts à vue représentent 1 542 millions soit 42 % du total des dépôts. A noter une baisse, en 1988, des dépôts à terme (584 millions contre 717 millions fin 1987), sans doute explicable par leur transformation partielle en certificat de dépôts, nouveau produit lancé en 1988, sur le marché monétaire. Les comptes spéciaux d'épargne ont atteint 1 094 millions (+ 26,6 %) et les fonds propres se sont accrus de 49 millions pour atteindre 321 millions.

Les banques ont, en 1988, bénéficié d'une bonne liquidité et ont pu réduire leurs recours au refinancement, notamment celui effectué sur le marché monétaire (- 260 millions). Au total, compte tenu de la légère augmentation du réescompte (+ 20 millions à 792 millions), le refinancement total atteignait 532 millions fin 1988.

3) *Les autres institutions financières*

a) Les banques de développement : la Banque de Coopération du Maghreb Arabe (BCMA), la Banque de Développement Economique de Tunisie (BDET), la Banque Nationale de Développement Touristique (BNDT), la Banque de Tunisie et des Emirats d'Investissement (BTEI), la Banque Tuniso-Qatarie d'Investisse-

1. Il s'agit des établissements suivants : Arab Tunisian Bank (ATB), Banque Franco-tunisienne (BFT), Banque Nationale Agricole (BNA), Banque du Sud (BS), Banque de Tunisie (BT), Crédit Foncier et Commercial de Tunisie (CFCT), Banque Internationale Arabe de Tunisie (BIAT), Société Tunisienne de Banque (STB), Union Bancaire pour le Commerce et l'Industrie (UBCI), Union Internationale de Banques (UIB).

ment (BTQI), la Banque Tuniso-Koweïtienne de Développement (BTKD), la Société Tuniso-Saoudienne d'Investissement et de Développement (STUSID) et la Banque Arabe Tuniso-Libyenne de Développement et de commerce extérieur (BTLD).

b) Une institution spécialisée dans le crédit-bail : Tunisie-Leasing.

c) Un organisme de collecte de l'épargne : la Caisse d'épargne nationale tunisienne.

d) Les banques non-résidentes dites banques off shore : la Citibank, l'Union Tunisienne des Banques (UTB), Tunis International Bank (TIB), la Loan and Investment Co (LINK), Beit Ettamouil Saoudi Tounsi (BEST), North African International Bank (NAIB), Tunis Arab African Bank (TAAB), Alubaf International Bank (AIB).

e) Les organismes de gestion de portefeuilles : la Société Générale de Participations (GEP), la Société Financière et de Gestion (SOFIGES), l'Union Financière (UF), l'Union Tunisienne de Participation (CTP) et Placement de Tunisie (PT).

Le total des concours à l'économie dispensés par les établissements des trois premières catégories s'élevait à 1 283 millions de dinars (au 31.12.1988).

II – Le marché financier

La Bourse de Tunis, créée par une loi du 28 février 1969, vient d'être réformée par une loi du 8 mars 1989 dotant le marché de structures modernes et imposant des règles strictes pour sécuriser et encourager l'épargne. L'actionnariat n'est pas encore très répandu (un tunisien sur quatre cents) et le système financier souffre encore de rigidités que le gouvernement s'efforce d'atténuer dans le cadre de sa politique de libéralisation.

1) Organisation du marché

Il existe deux marchés.

a) La cote permanente (25 % des transactions en 1987)

Font parties du marché permanent les sociétés ayant un capital nominal d'au moins 50 000 dinars, trois années d'existence effective et ayant distribué au moins un dividende.

Sur ce marché, qui s'apparente au marché au comptant français, les transactions sont exécutées immédiatement. Les valeurs cotées, une cinquantaine, sont constituées pour l'essentiel de valeurs bancaires d'emprunts obligataires et de Fonds d'Etat.

b) La cote occasionnelle (75 % des transactions)

C'est le comportement le plus important : il s'apparente au second marché français ; les transactions doivent y être homologuées.

2) *L'émission et la négociation des titres, l'évolution des cours*

a) Les titres émis se présentent pour l'essentiel sous trois formes :

- titres de créances sur l'Etat : l'émission de ces titres, faite à un taux supérieur à ceux proposés par ailleurs leur assure un vif succès. Ainsi l'emprunt d'Etat de 1986 a rapporté 34 millions (pour 18 millions demandés).
- titres des secteurs publics et semi-publics : il s'agit par exemple des emprunts obligataires de la Banque de Développement Economique de Tunisie.
- actions de sociétés privées : elles demeurent un moyen de financement annexe car, d'une part, la majorité des sociétés anonymes sont des entreprises familiales et, d'autre part, l'essentiel des sociétés cotées est détenu par moins de vingt actionnaires qui craignent la perte de contrôle de leurs affaires. En outre, peu de sociétés distribuent des dividendes régulièrement ce qui n'incite pas les épargnants à devenir actionnaires.

c) *L'évolution des cours*

Le marché est étroit : le ratio de capitalisation boursière/PNB est égal à 4,99 % ce qui est faible. Les cours varient peu et les rares variations sont sans signification économique réelle à court terme. On espère que la libéralisation en cours, les futures privatisations pourraient modifier cet état de fait.

3) *Les rigidités*

Elles empêchent les capitaux de se diriger vers l'investissement productif. Il s'agit principalement :

- d'un manque d'information : la Bourse est en fait coupée des investisseurs potentiels ; il n'existe pas de presse financière spécialisée et les documents comptables publiés par les sociétés ne permettent pas de connaître leurs bénéfices ;
- d'un effet d'éviction au profit de l'Etat : celui-ci draine près de 80 % de l'épargne disponible et, sur le marché financier, les titres privés sont en fait chassés par les titres publics.

4) *Les orientations souhaitables*

On peut citer :

- l'élargissement de la population des porteurs de valeurs mobilières : il faut à cet égard multiplier les organismes accumulateurs d'épargne en valeurs : Fonds d'intéressement, Fonds communs de placements. Clubs d'investissement, Compte d'épargne en actions et SICAV. Plus généralement il faudrait créer, ou réhabiliter, certains produits financiers afin de permettre à une partie de l'épargne informelle détenue par un grand nombre de personnes à revenus modestes de se placer sur le marché ;
- l'autonomie des agents de change : les banques sont actuellement les agents de change mais ne jouent pas leur rôle, considérant le service titres comme une

charge non rémunératrice. En fait, la profession d'agent de change doit évoluer vers l'autonomie, les banques conservant leur spécificité en ce qui concerne le marché monétaire ;

- l'amélioration de l'information sur les sociétés et sa réglementation par la création d'un organisme du type de la COB française ;
- l'instauration de la quotidienneté des séances ; il n'existe actuellement que deux jours de cotations : le mardi et le vendredi ;
- enfin, l'ouverture du marché, grâce aux privatisations, apparaît indispensable.

III – L'évolution de la politique monétaire tunisienne

1) Jusqu'en 1987 : transformation élevée et économie d'investissement

La demande de crédit, tout au long de cette période ne fait l'objet d'aucun contrôle quantitatif, la Tunisie n'ayant en effet connu qu'une seule année d'encadrement du crédit, en 1967. Le marché du crédit est rationné par l'offre, en particulier par les possibilités de refinancement. Les deux piliers du système sont constitués par :

a) Une contrainte réglementaire : le RGFD (Ratio Global de Financement du Développement)

Un effort de transformation élevé a été demandé aux banques. En effet, le RGFD qui leur impose de détenir, en pourcentage de leurs actifs, 25 % d'effets publics et 18 %, au minimum, d'effets privés à moyen terme a permis de financer les besoins d'investissements du pays, ainsi que le déficit du Trésor. Mais, compte tenu, d'une part, de la faiblesse du taux d'épargne (qui a oscillé de 24,4 % en 1981 à 19,6 % en 1985) et, d'autre part, de la structure des dépôts, à vue essentiellement, le respect de ce ratio a installé le pays dans une situation d'endettement : ce n'est, en définitive que grâce à une politique monétaire expansive que le système bancaire est parvenu à consentir des financements dépassant en moyenne de 23 % les dépôts collectés durant le 6^e plan (1982-1986). L'Institut d'émission, en effet, a pris en charge comme prêteur final, l'effort réel de financement de l'Etat et des investissements.

a) Un instrument privilégié de politique monétaire : le refinancement

Si, en théorie, le refinancement de chaque banque (réescompte ordinaire + marché monétaire) était plafonné à 15 % de ses dépôts, en pratique, le réescompte en hors cote a été étendu à tout un ensemble d'activités prioritaires : productions agricoles, campagnes agricoles, exportations, créances administratives.

Cette politique souple de réescompte assortie de conditions de taux intéressantes a constitué, pour les banques, une sorte de garantie de refinancement, contrepartie de l'effort de transformation demandé. Le réescompte en hors cote est passé de 110 millions de dinars fin 1977 à 740 millions fin 1985.

Le marché monétaire au cours de cette période a permis d'assurer le refinancement des banques qui ne respectaient pas les choix de financements officiels. Ce marché a toutefois été contenu dans des règles strictes et la manipulation des taux n'y a joué qu'un rôle mineur. Ceux-ci – y compris les taux de réescompte – ont cependant subi trois augmentations en 1977, 1981, 1985, afin de mobiliser l'épargne, rationaliser le crédit et de rapprocher les taux tunisiens des taux internationaux ; il a été mis fin à la rémunération des dépôts à vue en 1987. Les taux sont cependant pour la plupart restés négatifs – en termes réels – durant la période.

2) Les réformes engagées depuis 1988 : vers un véritable marché monétaire

La finalité des réformes est de susciter la compétition entre banques en matière d'octroi de crédit et de collecte de l'épargne en vue d'assurer une meilleure utilisation des ressources nationales. La possibilité d'assurer aux entreprises une meilleure gestion de leur trésorerie est également un des objectifs recherché.

Avec la troisième augmentation intervenue en 1985, le coût du refinancement a tendu à devenir dissuasif alors que, par ailleurs, les autorités en 1988, instauraient un système de couverture et de division des risques bancaires par des provisions et des fonds propres adéquats. Au total, cette consolidation, qui était également rendu indispensable par l'ouverture du secteur bancaire aux banques off shore, exigeait un moindre recours à la création monétaire.

La réforme du marché monétaire est entrée en vigueur le 18 janvier 1988. Le marché monétaire est désormais ouvert aux entreprises qui peuvent y placer leur excédent de trésorerie – par le biais des billets de trésorerie et celui des certificats de dépôts, nouveaux produits lancés en 1988 – ou satisfaire leurs besoins de trésorerie. La Banque Centrale intervient pour fournir ou éponger les liquidités par achats d'effets sur appels d'offres périodiques à échéance de dix à quinze jours, prises de pensions à sept jours, et par des opérations ponctuelles à 24 heures.

En 1988, la Banque Centrale a réalisé ses opérations dans une situation de surliquidité et elle a procédé à des retraits de liquidité pour 260 millions de dinars. Le taux moyen pondéré des transactions a varié de 8 10/16 à 9 11/16 et le taux moyen du marché monétaire détermine désormais le plupart des autres taux. En effet, si depuis la réforme de 1987, seuls les taux débiteurs de faveur (au profit de l'agriculture, du secteur exportateur, petites et moyennes entreprises) continuent d'être fixés par la Banque Centrale, ils tendent néanmoins à se rapprocher des taux débiteurs du marché. Les autres taux sont librement débattus entre les banques et leurs clients dans la limite d'un taux plafond fixé par référence au marché monétaire.

Fin 1989, le gouvernement a inauguré la pratique des adjudications hebdomadaires de bons du Trésor, cette technique devant, espère-t-on, devenir la principale source de financement du déficit budgétaire.

BIBLIOGRAPHIE

Algérie

- Marchés Tropicaux « *Banque et crédit dans les Etats hors zone franc* », 1.12.89.
Dominique BLANCHER *Afrique Méditerranéenne*, Epargne sans frontière, septembre 1989.
Marchés Tropicaux « *Algérie, libéralisation de l'économie par la monnaie et le crédit* », 6.04.89.
« *La fragile métamorphose de l'Algérie ; la finance, pivot du redressement de l'Algérie* », Agefi des 25 et 26.04.90.
Financial Times « *Algeria : Building anew* », 27.9.89.
Financial Times « *Banking system : a more, autonomous role* », 10.12.86.

Maroc

- ABDERRAHIM ANOUJ, AHMED Abeis *La Bourse des valeurs de Casablanca*, juin 1989, Mémoire/Université Nancy II.
Financial Times « *Banking : tight control ensures a sounder pillar* », 13.7.87.
Bank Al Maghrib : « *banques et organismes financiers spécialisés au Maroc* » (1987).
Bank Al Maghib, « *Rapports annuels* ».
M. Benamou LCHARICHI « *Les programmes d'ajustement des PED : le cas du Maroc* », communication aux Congrès des économistes de langue française, Belgrade juin 1989.

Tunisie

- Dhafer SAIDANE « *La Bourse de Tunis : fonctionnement et rigidité* », Epargne sans frontière juin 1988.
Dhafer SAISANE « *Le système financier tunisien : une modernité mêlée de rigidité* », Epargne sans frontière, septembre 1989.
Banque Centrale de Tunisie, « *Rapports annuels* ».
Banque Centrale de Tunisie, « *Statistiques financières trimestrielles* ».

Divers

- Sur les modes de collecte informelle de l'épargne, on pourra consulter l'étude de D. GENTIL et Y. FOURNIER de novembre 1988, publiée par la Caisse Centrale de Coopération Economique : « *Coopératives d'épargne et crédit et voies alternatives au financement du développement rural en Afrique francophone* ».
Sur la finance islamique : S. ORDODY de ORDOD, *les circuits islamiques de financement* dans « Epargne sans frontière », 6/89 ; Islamic Banking, The Banker, may 1989 ; « *les principes bancaires islamiques et leur application dans deux pays (Pakistan, Iran)* », Bulletin FMI, 16 mars 1987.

Annexes

Sources diverses : nationales (rapports annuels des banques centrales, documents émanant des ministères des Finances), institutions internationales (FMI), revue « Epargne sans frontière ».

Algérie – Structure des taux d'intérêt
(Pourcentage annuel)

	Janvier 1980 – fin septembre 1986	1 ^{er} octobre 1986 – fin avril 1989
Taux de réescompte de la Banque Centrale		
Taux ordinaire	2,75	5,00
Agriculture, crédit à l'exportation, divers	–	3,00
Taux de réescompte (Banque Algérienne de Développement)	–	Taux banque Centrale + 0,5 %
Taux prêteurs des banques commerciales		
Court terme		
Effets de commerce	4,00	4,50-9,50
Agriculture, coopératives	n.d.	5,00-6,00
Secteur public non agricole	n.d.	7,00
Secteur privé		
Industrie, construction, services	n.d.	8,50-10,00
Agriculture, pêche, etc.	n.d.	4,50-9,50
Découverts	4,50-6,00	5,00-10,00
Agriculture, coopératives	n.d.	6,00-7,00
Secteur public non agricole	n.d.	8,00
Secteur privé		
Industrie, construction, services	n.d.	9,50-10,50
Agriculture, pêche, etc.	n.d.	5,00-10,00
Moyen terme		
Agriculture, coopératives	3,50	5,00-7,00
Secteur public non agricole	5,50	6,00-7,00
Secteur privé		
Industrie, construction, services	5,50	7,50-9,50
Agriculture, pêche, etc.	5,50	3,50-9,00
Long terme		
Agriculture, coopératives	2,00	3,00-6,00
Secteur public non agricole	4,00	6,00
Secteur privé		
Industrie, construction, services	4,00	8,50-10,00
Agriculture, pêche, etc.	4,00	2,50-6,00
Autres taux prêteurs	n.d.	
Prêts sur nantissement de la BDL		6,00-9,00
Secteur privé : activités de type exportation et tourisme		
Taux prêteurs, logement	n.d.	
Détenteurs de livrets d'épargne		
Taux nominal		6,00
Taux effectif		3,00-4,00

	Janvier 1980 – fin septembre 1986	1 ^{er} octobre 1986 – fin avril 1989
Autres		9,00
Participants aux opérations de promotion du logement		6,50-9,00
Taux offerts sur les dépôts par les banques commerciales		
Dépôts à terme et certificats de dépôt		
Mois		
2-4	2,625-2,875	–
3-6	3,00-3,25	4,00
6-12	3,00-3,625	5,00
12-18	3,875	5,25
18-24	4,50	5,50
Ans		
3-5	...	6,25-7,00
5-6	...	7,00
6-10	...	7,25-8,00
10+	...	9,00
Epargne-logement		
6 mois à 2 ans	2,50	5,00
Plus de 2 ans	4,00	5,00
Livrets d'épargne de la CNEP (établissement de crédit au logement)	5,00	
Bons d'épargne de la CNEP	...	6,00-6,50
Comptes CEDAC		
Moins de 12 mois	...	3,25-4,00
Plus de 12 mois	...	6,50
		Depuis le 1^{er} octobre 1986
Taux des instruments émis par le Trésor		
Bons du Trésor		
Trois mois	2,75	2,75
Six mois	3,00	3,00
Un an	3,25	3,25
Bons d'équipement		
Echéance : 1 an	4,00	4,00
2 ans	4,50	4,50
3 ans	5,00	5,00
4 ans	5,50	5,50
5 ans	6,00	6,00
10 ans	8,00	8,00

Algérie – Taux d'intérêt, 1986-1989
(En pourcentage annuel)

	Octobre 1986 – mai 1989	A compter de mai 1989
Taux de réescompte de la Banque Centrale ¹	5,0	7,0
Taux prêteurs des banques commerciales ²		
Court terme		
Secteur public non agricole	7,0	Jusqu'à 10,0
Secteur privé non agricole	8,5-10,0	Jusqu'à 10,0
Moyen terme		
Secteur public non agricole	6,0-7,0	à concurrence
Secteur privé non agricole	7,5-9,5	du coût
Long terme		des fonds majorés
Secteur public non agricole	6,0	de 3 points
Secteur privé non agricole	8,5-10,5	pourcentage ³
Taux des dépôts		
Epargne sur livret	5,0	5,0
Dépôts à terme		
3 à 6 mois	4,0	
1 à 24 mois	5,5	5,0-14,0
5 à 6 ans	7,0	(à déterminer
Plus de 10 ans	9,0	par chaque banque)

1. Taux non préférentiel applicable à tous les prêts, à l'exception des prêts au secteur des exportations hors hydrocarbures, certains prêts à l'agriculture et au logement et les prêts destinés à financer des projets déjà en cours.

2. Taux non préférentiels. Les taux préférentiels en vigueur à partir de mai 1989 vont de 2,5 % par an pour les crédits à long terme au titre du développement des terres agricoles, à 6,5 % par an pour les crédits destinés au financement des logements collectifs. Les prêts accordés pour la production des céréales et légumes, pour l'achat de terrains ou immeubles et pour le financement de projets déjà en cours sont assortis d'un taux de 6 %. Les taux appliqués aux crédits à l'agriculture, autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, sont réduits de un point de pourcentage par rapport à ceux dont sont assortis les crédits destinés au financement de projets non agricoles analogues.

3. Le coût des fonds pour chaque banque repose sur le coût moyen des dépôts à terme à plus de deux ans.

**Algérie – Ventilation du crédit à l'économie par échéance,
décembre 1984-octobre 1988**

	1984	1985	1986	1987	1988
				Décembre	Octobre
	<i>(Millions de dinars ; fin de période)</i>				
Court terme	127.337	144.308	144.018	149.59	159.603
Moyen terme	24.562	26.755	30.644	31.034	40.494
Long terme	155	42	588	403	144
Total	152.054	171.105	175.250	181.296	200.241
	<i>(In percent)</i>				
Variations annuelles					
Court terme	13,1	13,3	- 0,2	4,1	6,5
Moyen terme	21,2	8,9	14,5	1,3	30,5
Long terme	- 30,8	- 72,9	1.300,0	- 31,5	- 64,3
Total	14,3	12,5	2,4	3,4	10,4
	<i>(En pourcentage du crédit total)</i>				
Composition du crédit					
Court terme	83,7	84,3	82,2	82,7	79,7
Moyen terme	16,2	15,6	17,5	17,1	20,2
Long terme	0,1	0,0	0,3	0,2	0,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Algérie – Ventilation sectorielle du crédit à l'économie,
décembre 1984-octobre 1988**

	1984	1985	1986	1987	1988
	Décembre				Octobre
	<i>(Millions de dinars fin de période)</i>				
Secteur					
Agriculture	20.979	23.579	28.154	32.951	36.267
Secteur public	19.950	22.254	26.626	30.965	31.574
Secteur privé	1.029	1.325	1.528	2.016	4.713
Industrie manufacturière					
et commerce	129.349	144.884	144.526	146.150	160.776
Secteur public	125.797	140.677	138.951	139.486	151.476
Secteur privé	3.552	4.207	5.573	6.664	9.300
Autres	1.726	2.642	2.570	2.164	3.178
Secteur public	1.380	2.264	2.113	1.760	1.816
Secteur privé	346	378	457	404	1.362
Total	152.054	171.105	175.250	181.295	200.241
Secteur public	147.127	165.195	167.690	172.211	184.866
Secteur privé	4.927	5.910	7.560	9.054	15.375
	<i>(Pourcentage)</i>				
Variations annuelles					
Agriculture	26,0	12,4	19,4	17,1	10,0
Secteur public	24,1	11,5	19,6	16,3	2,0
Secteur privé	82,4	28,8	15,3	31,9	133,8
Industrie manufacturière					
et commerce	12,7	12,0	- 0,2	1,1	10,0
Secteur public	12,6	11,8	- 1,2	0,4	8,6
Secteur privé	14,2	18,4	32,5	19,5	39,6
Autres	6,7	53,1	- 2,7	- 15,8	46,9
Secteur public	- 2,7	64,1	- 6,7	- 16,7	3,2
Secteur privé	73,0	9,2	20,9	- 11,6	237,1
Total	14,3	12,5	2,4	3,4	10,5
Secteur public	13,9	12,3	1,5	2,7	7,3
Secteur privé	27,2	20,0	27,9	20,2	69,3
	<i>(En pourcentage du crédit total)</i>				
Composition du crédit					
Agriculture	13,8	13,8	16,1	18,2	18,1
Secteur public	13,1	13,0	15,2	17,1	15,8
Secteur privé	0,7	0,8	0,9	1,1	2,4

	1984	1985	1986	1987	1988
	Décembre				Octobre
Industrie manufacturière et commerce	85,1	84,7	82,5	80,6	80,3
Secteur public	82,7	82,2	79,3	76,9	75,6
Secteur privé	2,3	2,5	3,2	3,7	4,6
Autres	1,1	1,5	1,5	1,2	1,6
Secteur public	0,9	1,3	1,2	1,0	0,9
Secteur privé	0,2	0,2	0,3	0,2	0,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Secteur public	96,8	96,5	95,7	95,0	92,3
Secteur privé	3,2	3,5	4,3	5,0	7,7

**Algérie – Ventilation sectorielle
des dépôts bancaires, 1984-88**

	1984	1985	1986	1987	1988
	Décembre				Est. déc.
	<i>(Millions de dinars : fin de période)</i>				
Dépôts à vue	95.281	104.623	95.934	103.822	121.584
Secteur public	70.860	76.215	68.213	73.030	87.911
Secteur privé	17.889	19.917	20.447	24.077	26.868
Autres	6.532	8.491	7.274	6.695	6.805
Dépôts à terme	14.284	21.639	22.199	33.991	46.511
Secteur public	2.809	8.029	3.550	15.051	22.734
Secteur privé	11.257	13.372	18.388	18.711	23.558
Autres	218	249	261	229	219
Total des dépôts	109.565	126.253	118.133	137.793	168.095
Secteur public	73.669	84.224	71.763	88.091	110.645
Secteur privé	29.146	33.289	38.835	42.788	50.426
Autres	6.750	8.740	7.535	6.924	7.024
	<i>(Pourcentage)</i>				
Variations annuelles					
Dépôts à vue	23,9	9,5	- 8,3	8,2	17,1
Secteur public	35,7	7,5	- 10,5	7,1	20,4
Secteur privé	7,7	11,3	2,7	17,8	11,6
Autres	- 18,7	30,0	- 14,3	- 6,0	1,6
Dépôts à terme	8,5	51,4	2,6	53,1	36,8
Secteur public	- 5,3	185,1	- 55,7	324,2	51,0
Secteur privé	13,1	18,3	37,5	1,5	25,9
Autres	- 13,5	14,2	4,8	- 12,3	- 4,4

	1984	1985	1986	1987	1988
	Décembre				Est. déc.
Total des dépôts	21,7	15,2	- 6,4	16,6	22,0
Secteur public	33,5	14,3	- 14,8	22,7	25,6
Secteur privé	9,7	14,2	16,7	10,2	17,9
Autres	18,5	29,5	- 13,8	- 8,1	1,4
<i>(En pourcentage du total des dépôts)</i>					
Composition des dépôts					
Dépôts à vue	87,0	82,9	81,2	75,3	72,3
Secteur public	64,7	60,4	57,7	53,0	52,3
Secteur privé	16,3	15,8	17,3	17,5	16,0
Autres	6,0	6,7	6,2	4,9	4,0
Dépôts à terme	13,0	17,1	18,8	24,7	27,7
Secteur public	2,6	6,3	3,0	10,9	13,5
Secteur privé	10,3	10,6	15,6	13,6	14,0
Autres	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
Total des dépôts	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Secteur public	67,2	66,7	60,7	63,9	65,8
Secteur privé	26,6	26,4	32,9	31,1	30,0
Autres	6,2	6,9	6,4	5,0	4,2

Algérie – Evolution du système financier, 1984-1987

Institutions financières	1984	1985	1986	1987
	<i>(Nombre de succursales)</i>			
Banque centrale d'Algérie	31	41	49	49
Banque algérienne pour le développement rural	175	192	207	218
Banque de développement local	49	79	79	98
Banque extérieure de l'Algérie	56	59	64	65
Banque nationale de l'Algérie	96	120	133	143
Crédit populaire de l'Algérie	108	79	80	80
Caisse nationale d'épargne et de prévoyance	81	92	105	116
Total	596	562	717	769

Maroc – Emplois et ressources des banques commerciales

En millions de dirhams	Fin 1987	Fin 1988	Variations		En millions de dirhams	Fin 1987	Fin 1988	Variations	
			Montants	%				Montants	%
Emplois					Ressources				
Avoirs liquides et comptes de réserves.....	2.050	3.497	+ 1.447	+ 70.6	Capital et réserves	3.513	4.477	+ 964	+ 27,4
Créances sur le Trésor.....	26.672	30.189	3.517	+ 13.2	Provisions.....	782	641	- 141	- 18
dont :					Dépôts à vue	35.566	40.742	+ 5.176	+ 14.6
Portefeuille à effets					Dépôts à échéance.....	16.334	18.467	+ 2.133	+ 13.1
publics	(26.605)	(30.158)	(+ 3.553)	(+ 13.4)	Engagements extérieurs ..	549	842	+ 293	+ 53,4
Dépôts	(67)	(31)	(- 36)	(- 53,7)	Concours de l'Institut d'émission.....	7.682	8.244	+ 562	+ 7.3
Crédits à l'économie	28.261	31.542	+ 3.281	+ 11.6	– dont recours sur effets privés	(4.128)	(4.121)	(- 7)	(- 0,2)
Concours aux organismes financiers spécialisés.....	436	484	+ 48	+ 11	Concours des organismes financiers spécialisés.....	7	19	+ 12	+ 171,4
Titres en portefeuille	6.298	6.925	+ 627	+ 10	(Effets en pension)				
avoirs extérieurs ¹	754	955	+ 201	+ 26,7	Ressources diverses nettes	1.887	2.303	+ 416	+ 22
Immobilisations.....	1.849	2.143	+ 294	+ 15,9					
Total	66.320	75.735	+ 9.415	+ 14.2	Total	66.320	75.735	+ 9.415	+ 14.2

A l'exception des créances sur l'étranger comprises dans les crédits à l'économie.

Maroc – Emplois et ressources des organismes financiers spécialisés¹

En millions de dirhams	Fin 1987*	Fin 1988	Variations		En millions de dirhams	Fin 1987*	Fin 1988	Variations	
			Montants	%				Montants	%
Emplois					Ressources				
Créances sur le Trésor	2.662	3.545	+ 883	+ 33,2	Fonds propres	2.715	2.903	+ 188	+ 6,9
Créances sur les banques...	375	555	+ 180	+ 48	Concours de l'Etat.....	594	604	+ 10	+ 1,7
Crédits à l'économie ²	18.210	20.681	+ 2.471	+ 13,6	Emprunts extérieurs.....	124	9.619	+ 495	+ 5,4
Crédits aux collectivités publiques	204	262	+ 58	+ 28,4	• Obligations et bons	5.281	6.302	+ 1.021	+ 19,3
Portefeuille-titres	3.071	3.105	+ 34	+ 1,1	– Obligations	(1.618)	(1.811)	(+ 193)	(+ 11,9)
Autres emplois.....	608	804	+ 196	+ 32,2	– Bons.....	(3.663)	(4.491)	(+ 828)	(+ 22,6)
Emplois divers nets	2.314	1.850	- 464	- 20,1	• Prêts et avances des banques.....	436	484	+ 48	(+ 11)
					Dépôts à court terme.....	5.294	10.890	+ 1.596	+ 17,2
					dont :.....				
					– Dépôts collectés	(1.051)	(1.575)	(+ 524)	(+ 49,9)
Total	27.444	30.802	+ 3.358	+ 12,2	Total.....	27.444	30.802	+ 3.358	+ 12,2

1. Caisse de dépôt et de gestion. Banque nationale pour le développement économique. Caisse nationale de crédit agricole. Crédit immobilier et hôtelier et Caisse marocaine des marchés.

2. Y compris les billets de trésorerie souscrits.

* Chiffres rectifiés.

**Maroc – Classement des banques
en fonction du total des bilans 1987-1988**

Montant du bilan en millions de dirhams	Nombre de banques		Total des situations		% de l'ensemble	
	1987	1988	1987	1988	1987	1988
Au-delà de 13.000.....	2	2	40.820	44.252	49.9	50.1
13.000 à 5.000.....	6	6	35.430	38.062	43.3	43.1
Moins de 5.000.....	7	7	5.609	6.025	6.8	6.8
Total	15	15	81.859	88.339	100	100

Maroc – Répartition des concours à l'économie

En millions de dirhams	Fin 1985	Fin 1987	Fin 1988
Selon l'origine de la distribution :			
• Institut d'émission	5.496	6.501	6.626
• Banques de dépôts	26.820	28.251	31.542
– Organismes financiers spécialisés	16.066*	18.210*	20.681
dont billets de trésorerie.....	(-)	(619)	(1.034)
Total	48.382	52.972	58.849
Selon leur financement			
• Institut d'émission	9.651	10.629	10.747
• Banques de dépôts	26.027*	27.850*	31.822
• Organismes financiers spécialisés	12.654	14.493*	15.280
Total	48.382	52.972	58.849
Selon leur durée			
– Court terme	30.965*	33.640*	36.661
• Institut d'émission	5.496	6.501	6.626
• Banques de dépôts	23.153	24.252	26.374
• Organismes financiers spécialisés	2.311*	2.887	3.661
– Moyen et long terme	17.417	19.332	22.188
• Banques de dépôts	3.662	4.009	5.158
• Organismes financiers spécialisés	13.755	15.323	17.020
Total	48.382	52.972	58.849
Entreprises et particuliers (Billets de trésorerie)	840	2.517	2.836
Total général.....	49.222	55.489	61.685

1. Y compris les concours aux organismes financiers spécialisés sous forme de souscriptions obligatoires de bons.

* Chiffres rectifiés.

Maroc – Epargne drainée par le marché financier 1984-1988

En millions de dirhams*	1984	1985	1986	1987	1988
Bons d'Etat à moyen terme '.....	32	40	2.939	1.295	276
Obligations et bons d'Etat à long terme '.....	1.078	1.239	1.173	1.574	1.712
(dont obligations à 15 ans).....	(905)	(943)	(1.017)	(1.256)	(1.647)
Emissions semi-publiques garanties par l'Etat.....	883	1.070	1.024	1.660	1.500
Emissions effectuées par les Sociétés.....	1.305	1.215	2.095	2.295	3.238
Total	3.298	3.564	7.231	6.824	6.726

* Il s'agit du montant des souscriptions brutes.

1. Non compris les obligations et bons souscrits par les banques, inclus dans les contreparties de la masse monétaire, ni ceux acquis dans le cadre d'émissions spéciales.

Tunisie – Marché financier

Evolution du volume des transactions	(En milliers de dinars)				
		1985	1986	1987	1988
Cote permnente		8 254,8	5 105,7	5 043,2	11 384,3
	Valeurs à revenu fixe	139,4	134,2	138,1	231,7
	Valeurs à revenu variable	8 115,4	4 971,5	4 905,1	11 152,6
Marché occasionnel		18 344,6	13 814,4	24 332,4	43 808,5
	Valeurs Tunisiennes	16 218,3	13 234,6	24 332,4	43 808,5
	Valeurs Etrangères	2 126,3	579,8	-	-
Total		26 599,4	18 920,1	29 375,6	55 192,8

Tunisie

Titres négociés à la Bourse de Tunis

a) Cote permanente

Sont négociés dans le cadre de la cote permanente les titres suivants :

*** Actions :**

Il s'agit des actions émises par les sociétés suivantes :

• Banques et autres établissements financiers :

- Arab Tunisian Bank (ATB)
- Banque de développement économique de Tunisie (BDET)
- Banque internationale arabe de Tunisie (BIAT)
- Banque nationale de développement touristique (BNDT)
- Banque nationale agricole (BNA)
- Banque du Sud (BS)
- Banque de Tunisie (BT)
- Société tunisienne de banque (STB)
- Union bancaire pour le commerce et l'industrie (UBCI)
- Union internationale de banques (UIB)
- Placements de Tunisie (PT)

• Assurances :

- Compagnie d'assurances tous risques et de réassurances (Astrée)
- Groupe des assurances de Tunisie (GAT)
- Société tunisienne d'assurances « Llyod tunisien »
- Société tunisienne d'assurances et de réassurances (STAR)

• Industries agricoles et alimentaires

- Société frigorifique et brasserie de Tunis (SFBT)
- Société tunisienne de boissons gazeuses (STBG)
- Société tunisienne fruitière Et-Thimar
- Société tunisienne de l'industrie laitière (STIL)
- Société tunisienne du sucre (STS)

• Tourisme, thermalisme, hôtellerie :

- Omar Khayam SA
- Société hôtelière, touristique et balnéaire « Marhaba »

• Bâtiment, travaux publics :

- Comptoir national Tunisien (CNT)
- Société tunisienne des ind. de matériaux de construction (SOTIMACO)
- Société tunisienne de liants et matériaux (STL ex. Lafarge)

• Bois et ameublement :

- Compagnie internat. d'équipement de meubles et d'exportation (CIEMEX)

- Société nationale du liège (SNL)
- Société Skanès
- Tunisie bois
- *Habillement, cuir :*
 - BATA S.A
- *Industries mécaniques et électriques :*
 - Société Le Confort
 - Société Le Moteur
 - Mine-Usine
 - Société industrielle de carrosserie automobile et mat. élev. (SICAME)
 - Société tunisienne des industries automobiles (STIA)
 - Société tunisienne des moteurs (SOTUMO)
- *Industrie extractives :*
 - Compagnie des phosphates de Gafsa (CPG)
 - Compagnie Générale des Salines de Tunisie (COTUSAL)
- *Energie :*
 - ESSO Standard Tunisie
- *Chimie :*
 - Société industrielle d'acide phosphorique et d'engrais (SIAPE)
 - Société tunisienne d'oxygène et d'acétylène (STCA)
 - Société tunisienne d'explosifs et de munitions (SOTEMU)
- *Transports :*
 - Compagnie tunisienne de navigation (CTN)
 - Société de transport de marchandises (STM)
 - Société tunisienne d'acconage et de manutention (STAM)
 - Société tunisienne de l'air (TUNIS-AIR)
 - TUNISAVIA
- *Divers :*
 - Société commerciale tunisienne (SOCOTU)
 - Société tunisienne des échanges commerciaux (SOTECOM)
- * *Fonds d'Etat*
 Emprunt national 1986 et 1988, et les tranches des bons d'équipement de 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989 et 1990.
- * *Emprunts obligataires*
 La liste des emprunts émis est présentée dans les pages 39 et 40.
- * *Droits :*
 Il s'agit des droits d'attribution et de souscription rattachés aux actions des sociétés cotées à la Bourse.

b) Marché occasionnel

Au sein du marché occasionnel sont traitées toutes les opérations conclues sur des valeurs autres que celles inscrites à la cote permanente. Ces opérations doivent transiter par le marché occasionnel pour homologation en vertu de l'article 3 de la loi n° 69-13 du 28 février 1969 portant création de la Bourse des valeurs mobilières.

Tunisie
Ressources et emplois des banques de dépôts

Fin de périodes Libellés	(En millions de dinars)					
	1986	1987	1988			
			Mars	Juin	Sept.	Déc.
Concours à l'économie	3.055	3.353	3.444	3.476	3.510	3.690
Créances sur l'Etat	572	627	613	615	643	649
Trésorerie	159	147	104	146	205	180
Autres postes nets	491	525	353	394	418	471
Total emplois = total ressources	4.277	4.652	4.514	4.631	4.776	4.990
Ressources monétaires et quasi-monétaires	2.644	3.061	2.969	3.111	3.334	3.678
Ressources spéciales	414	429	425	445	452	459
Fonds propres nets	241	272	302	317	318	321
Refinancement des banques	978	890	818	758	672	532
Emprunt des banques sur le marché monétaire	182	118	77	- 26	- 111	- 260
Réescampte	796	772	741	784	783	792

Ressources monétaires et quasi-monétaires

Fin de périodes Libellés	(En millions de dinars)					
	1986	1987	1988			
			Mars	Juin	Sept.	Déc.
Dépôts monétaires	1.473	1.459	1.146	1.224	1.365	1.713
dont dépôts à vue des résidents	1.226	1.223	983	1.071	1.207	1.542
Dépôts quasi-monétaires	1.171	1.602	1.823	1.886	1.969	1.965
dont dépôts à terme des résidents	454	717	663	612	583	584
Comptes spéciaux d'épargne	696	864	916	951	1.008	1.094
Total des dépôts	2.644	3.061	2.969	3.111	3.334	3.678

**Tunisie – Evolution des concours
de la BCT aux banques de dépôts en 1988**

Libellés	(En millions de dinars)					
	1986	1987	1988			
			Mars	Juin	Sept.	Déc.
<i>Total du réescompte</i>	796	772	741	784	783	792
Court terme	572	556	509	548	537	589
Crédits saisonniers	33	97	101	63	32	31
Préfinancement exportation	182	192	156	221	200	223
Créances sur l'étranger	119	170	166	165	200	208
Crédits de culture	38	50	50	43	20	34
Financement de stocks assortis de lettre d'agrément huiles de céréales	17	11	3	19	65	73
Crédits de campagne	3	—	—	—	—	—
Autres	180	36	33	37	20	20
Moyen terme	213	212	232	236	246	203
Grands ensembles industriels et PME	100	103	112	100	100	57
FONAPRA	35	34	36	34	38	38
Industries exportatrices	14	4	17	24	30	23
Crédits agricoles	30	34	33	44	50	56
Avances CNEL	28	33	30	30	26	26
Autres	6	4	4	4	2	3
Long terme	11	4	—	—	—	—
<i>Marché monétaire</i>	182	63	77	-26	-111	-260
Total concours de la BCT	978	835	818	758	672	532

**Tunisie – Ventilation par secteur et par terme
de l'encours des crédits à l'économie**

(En millions de dinars)

	Déc. 1987	1988				Variat. en %		Part dans le total	
		Mars	Juin	Sept.	Déc.	87/86	88/87	1987	1988
Agriculture et pêche	572	621	647	667	690	22,0	20,6	12,0	14,0
Court terme	319	352	360	375	355	33,5	11,3	6,7	7,2
Moyen et long termes	253	269	287	292	335	10,0	32,4	5,3	6,8
Industrie	2 472	2 399	2 444	2 470	2 565	11,1	3,8	51,6	51,9
Court terme	1 665	1 595	1 645	1 676	1 749	15,7	5,1	34,8	35,4
Moyen et long termes	807	804	799	794	816	2,7	1,1	16,8	16,5
Services	1 742	1 676	1 677	1 695	1 684	17,2	- 3,3	36,4	34,1
Court terme	925	830	818	825	814	17,5	- 12,0	19,3	16,5
Moyen et long termes	817	846	859	870	870	16,9	6,5	17,1	17,6
Total des crédits recensés	4 786	4 696	4 768	4 832	4 939	14,5	3,2	100,0	100,0
Court terme	2 909	2 777	2 823	2 876	2 918	18,0	0,3	60,8	59,1
Moyen et long termes	1 877	1 919	1 945	1 956	2 021	9,4	7,7	39,2	40,9

**LES ECONOMIES DU MAGHREB
A LA RECHERCHE DE NOUVELLES VOIES
DE DEVELOPPEMENT**

Alain SINET
Banque de France

Les trois économies du Maghreb (Algérie, Maroc, Tunisie) ont suivi depuis l'indépendance des voies différentes. Les rôles respectifs dévolus au plan et au marché ont été différents, mais, dans l'ensemble, le secteur agricole a été le plus négligé. Le développement des liens régionaux reste faible, le commerce intra-régional ne représente que 1,5 % des échanges extérieurs de la région.

Les réformes en cours, d'une intensité variable selon les Etats concernés, visent à corriger le schéma : absence d'autosuffisance alimentaire, faible productivité industrielle, déséquilibre des finances publiques. Les principaux obstacles à surmonter sont un taux de chômage élevé, une population en croissance rapide (de l'ordre de 2,4 % l'an pour la Tunisie, 2,7 % pour le Maroc et 3,1 % pour l'Algérie) et une dette externe lourde (45,4 milliards de dollars au total) en regard des ressources en devises.

I – Economies du Maghreb

1) Evolution récente de quelques agrégats¹ (en %)

	Algérie			Maroc			Tunisie		
	1986	1987	1988	1986	1987	1988	1986	1987	1988
Taux de croissance du PNB	- 1,6	- 1,4	- 2,7	5,8	1,0	6,0	- 1,2	5,8	1,0
Hausse des prix à la consommation...	12,3	7,4	10,0	8,7	2,8	2,3	5,8	6,9	7,9
Balance commerciale ²	+ 0,2	+ 1,3	+ 0,7	- 1,6	- 1,5	- 1,2	- 0,9	- 0,7	- 1,2
– exportations	8,1	8,3	7,5	2,7	2,9	3,6	1,8	2,1	2,3
– importations.....	7,9	7,0	6,8	4,5	4,4	4,8	2,7	2,8	3,5
Balance courante ² ...	- 2,2	0,0	- 0,3	- 0,3	+ 0,2	+ 0,1	- 0,7	0,0	- 0,3
Dette extérieure ²	19,3	22,9	22,0	18,8	20,7	20,0	5,9	6,9	6,4
Cours de la devise nationale en dollar US.....	4,70	4,85	5,92	9,10	8,36	8,20	0,79	0,83	0,89

1. Données de source nationale. Les résultats de 1988 sont encore très provisoire et doivent être considérés comme l'indication d'une tendance.

2. En milliards de dollars.

2) Données statistiques de base (fin 1988)

	Algérie	Maroc	Tunisie
Surface (milliers de Km ²)	2 381,7	710,8	163,6
Population (*) (millions)	23,8	23,3	7,6
- dont population active	5,4	5,3	2,0
- taux de chômage	24,5	15,5	16,0
PNB (en Mds de dollars)	54,1	15,7	9,7
PNB/ tête en dollars	2 250,0	675,0	1 270,0
Dette extérieure/PNB (%)	40,6	108,3	65,9
(*) Population prévue en 2025, Source ONU	(50,6)	(40,1)	(12,9)

Les chiffres présentés reflètent la situation particulièrement difficile de l'Algérie, où après trois années de croissance négative, on enregistre une baisse du niveau de vie. Les cas de la Tunisie et du Maroc, dont les difficultés, plus anciennes, ont déjà entraîné des mesures d'ajustement et un assainissement du tissu économique, apparaissent plus favorables.

Cependant, au delà des différences, des points communs existent ; il s'agit, en particulier, de :

- la vigueur de la pression démographique : ces économies souffrent d'un grave problème de sous-emploi de leur population active et d'une insuffisance alimentaire chronique ;

- l'intensité considérables des liens commerciaux avec la CEE, et notamment la France, comparables à ceux qui unissent les Etats-Unis et le Canada ;

Part de la France et de la CEE dans les échanges extérieurs du Maghreb Année 1987, en %

	Algérie		Maroc		Tunisie	
	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.
France	21,6	23,9	27,3	24,1	23,3	28,5
CEE	63,5	68,4	59,9	53,6	78,6	67,0

– la fragilité extrême des exportations, tributaires d'un nombre très limité de produits ; le cas de l'Algérie, où l'énergie assure 95 % des recettes extérieures, est, à cet égard, particulièrement significatif ;

– l'absence de politique d'aide à la production vivrière qui n'assure plus qu'une faible part des besoins alimentaires. Il lui a été préféré une politique de soutien des prix à la consommation pour les produits de première nécessité en partie importés, qui a dû être abandonnée, avec la diminution des ressources budgétaires.

Ces modes de développement ont révélé leurs insuffisances dès que le contexte international s'est trouvé modifié par la chute des cours des matières premières et de l'énergie. L'ajustement nécessaire s'est traduit par des réductions dramatiques de pouvoir d'achat et des pénuries difficilement supportables par les moins favorisés, ce qui a conduit à de graves désordres en 1978, 1984 et 1987 en Tunisie, en 1981 et 1984 au Maroc, et, plus récemment, en 1988 en Algérie.

Les trois pays ont entamé une réflexion de fond sur la réorientation à donner à leur stratégie économique.

ALGERIE

Dès son indépendance, l'Algérie a fait le choix d'une stratégie économique privilégiant l'industrialisation au détriment de l'agriculture. Le régime politique, bien qu'ayant nationalisé les biens coloniaux dès 1962, a toutefois, jusqu'à la fin des années soixante, admis et encouragé les entreprises privées tant dans l'agriculture que dans l'industrie (notamment dans le textile, le cuir, les plastiques et l'agro-alimentaire). Au début des années soixante-dix, il a été procédé à la nationalisation des biens étrangers et des anciennes fermes coloniales qui ont été transformées en domaines autogérés ou en coopératives. Les entrepreneurs privés qui ne conservaient plus que de petites propriétés ont été exclus de la vie économique du pays : l'accès au crédit bancaire, en particulier, a été fermé aux agriculteurs indépendants jusqu'en 1980. Les revenus tirés du pétrole et du gaz, dont les cours étaient au plus haut, devaient conjointement à la production de l'industrie nationale suffire à satisfaire les besoins immédiats et futurs de la population algérienne. En 1979, avec l'arrivée au pouvoir du président Bendjedid, un rôle a de nouveau été reconnu aux entreprises privées et, en 1984, de véritables incitations à produire ont été introduites dans l'agriculture et l'industrie. Ce type de développement a conduit à une fragilité de l'économie qui s'est brutalement révélée en 1986, lors de l'effondrement des prix du pétrole.

I – L'évolution heurtée de l'économie algérienne

1) La période 1970-1980

L'Algérie s'est développée au cours de cette période dans un cadre planifié avec un contrôle rigoureux des investissements, des importations et des prix. La hausse des prix du pétrole de 1973 a permis d'obtenir des taux de croissance soutenus - 7 % en moyenne de 1970 à 1980 – et de financer par un appel aux emprunts extérieurs un ambitieux programme d'investissement (40 % du PIB), focalisé sur le secteur pétrolier et gazier et sur des industries à fort contenu en capital.

L'Algérie, si elle n'a pas développé ses productions autres qu'énergétiques (les hydrocarbures ont représenté jusqu'à 98 % des exportations de marchandises en 1985¹, a pratiqué de 1980 à 1985 une politique de diversification de ses exportations de produits à base d'hydrocarbure, qui lui a permis de maintenir ses volumes exportés à la différence des autres membres de l'OPEP.

Si les exportations de pétrole brut sont tombées de 47 millions de tonnes en 1980 à 34 milliards en 1985, celles de produits raffinés et de condensats sont passées respectivement, de 10 à 19 millions de tonnes et de 4 à 15 millions de tonnes, tandis que celles de gaz assuraient 28 % des exportations totales grâce à des contrats à long terme négociés avec l'Italie, l'Espagne et la France. Au total, jusqu'en 1985, l'Algérie a connu une situation extérieure très favorable avec, en moyenne annuelle sur 1980-1985, un excédent commercial de 3,8 milliards de dollars, utilisé pour rembourser la dette externe. Cette dette, quasi-inexistante en 1970, qui avait atteint 18,7 milliards de dollars en 1980, a pu être ramenée à 15,6 milliards de dollars en 1985. Elle ne représentait plus alors que 24 % du PIB contre 39 % en 1980.

2) La dégradation des comptes extérieurs de 1986 et l'ajustement opéré

En 1986, l'effondrement des cours du pétrole (14 dollars le baril, en moyenne sur l'année contre 28 à 30 dollars en 1985), ainsi que la baisse du dollar a conduit le pays à renoncer à sa politique de limitation de l'endettement pour faire face au déséquilibre de ses paiements courants (- 2,2 milliards de dollars en 1986).

Un programme draconien de réduction des importations a permis de les ramener de 8,8 milliards de dollars en 1985 (après une moyenne proche de 10 milliards de dollars au début des années quatre-vingts) à 7,9 milliards de dollars en 1986 et 7 milliards de dollars en 1987. Un excédent commercial de 1,3 milliards

1. L'Algérie est le premier fournisseur de gaz de la France dont elle a assuré 32,3 % des approvisionnements en 1988. Sa part dans nos importations pétrolières, beaucoup plus faible, n'a été que de 2,8 % la même année.

de dollars en 1987 et de 0,7 milliard de dollar en 1988 a pu être ainsi obtenu. Cet ajustement est directement à l'origine des émeutes de 1988 en raison de son coût social élevé.

Les comptes de l'Etat ont pu préserver leur relatif équilibre grâce à diverses mesures qui ont permis de ramener le déficit budgétaire de plus de 4 % du PIB en 1986 à moins de 3 % dans le budget 1989, en particulier :

- des économies budgétaires dues au blocage des salaires des fonctionnaires, à la diminution des subventions à la consommation ¹, à la baisse du recrutement dans le secteur public. Cette dernière disposition explique la montée du chômage : 17 % en 1987, 23 % en 1988, et 24,5 % en 1989 ;

- une augmentation de la pression fiscale sur les salaires destinée à compenser la baisse des ressources d'origine pétrolière (43 % en 1985, 23,6 % dans le budget 1989). La part des impôts directs s'est ainsi élevée de 14,4 % des recettes en 1985 à 22 % en 1989.

Le réajustement a eu pour conséquences :

- une baisse du niveau de vie. Au total sur la période 1986-1988, le PIB a reculé de près de 6 % en volume et de 12 % par tête. On estime que l'importance de la diminution des produits et services effectivement offerts aux agents économiques algériens en vue de la consommation et de l'investissement a été de l'ordre de 10 %, ce qui, compte tenu de l'augmentation de la population (6 %), a conduit à une diminution de la consommation par tête de 15 % environ ;

- le maintien d'une dette, qui, si elle n'est pas anormalement élevée en pourcentage du PIB (de l'ordre de 40 %) pose un problème quant à sa charge (63 % des recettes d'exportations en 1977, 75 % en 1988). Rappelons que les banques françaises détiennent environ 40 % des créances et que l'Algérie se refuse à tout rééchelonnement sous l'égide du FMI.

3) Le grave problème de l'emploi

Le sous-emploi de la population active est un problème majeur. A la fin de 1988, le nombre de chômeurs officiellement recensés s'établissait à 1,2 millions dont 80 % des jeunes (sur une population active totale de 5,24 millions), ce qui correspond à un taux de chômage de 22,9 %.

L'évolution prévisible est inquiétante, car la population active progresse à un taux annuel supérieur à celui de la population totale, en raison d'une part, de l'arrivée de plus en plus massive des jeunes sur le marché du travail et d'autre part, de la montée du taux d'activité des femmes. Au total, il a été estimé que les

1. Il convient, à cet égard, de rappeler l'importance du poste alimentaire dans le budget familial, au Maghreb où il intervient pour 40 à 50 % (contre 10 à 20 % dans les pays occidentaux). Les céréales et leurs dérivés représentent à elles-seules environ 10 % des dépenses totales.

besoins sociaux de la population nécessiteraient la création de plus de 250 000 emplois l'an sur la période 1989-2000 et de 360 000 sur la période 2000-2010. Pour faire face à cette situation, le gouvernement algérien a annoncé un plan de relance de l'emploi qui prévoit notamment la reprise de l'investissement productif et des incitations fiscales à l'embauche.

II – Les réformes en cours, les perspectives

1) *Le programme de réformes*

a) C'est dans l'agriculture que les premières réformes ont été mises en œuvre, rendues indispensables par sa situation préoccupante.

Bien qu'assurant l'emploi de 28 % de la main-d'œuvre, ce secteur a été le grand perdant du développement économique : la production, par tête a diminué de 30 % en vingt ans et l'agriculture, bien que relativement diversifiée, n'assure au mieux que le tiers des besoins de la population. Les importations agricoles représentent 25 % de l'ensemble des achats à l'étranger¹, contribuant pour 2 milliards de dollars au déficit extérieur. Le pays, resté à l'écart du progrès en matière de céréales, n'a jamais soutenu sa production agricole et a pratiqué une politique de prix à la production peu incitative. Depuis les années quatre-vingts, une politique plus réaliste, a toutefois été mise en œuvre comportant la mise en exploitation de terres nouvelles, le développement de l'irrigation longtemps négligée, la pratique de techniques plus performantes et la fixation progressive de prix plus rémunérateurs. La réforme décisive est intervenue fin 1987 avec la division des Domaines Agricoles Socialistes en exploitations agricoles collectives ou individuelles : 3 400 fermes d'Etat ont été subdivisées et converties en exploitations privées. L'Etat reste propriétaire des terres, louées pour une durée indéterminée, aux exploitants qui disposent d'un droit exclusif et cessibles sur la terre, tandis que les autres éléments de l'exploitation leur sont cédés en toute propriété.

Les exploitants assurent l'entière responsabilité de leur gestion. Ces réformes ont été un succès : la production agricole s'est redressée (notamment en ce qui concerne le cheptel, l'aviculture, les fruits et légumes), grâce également à une libéralisation de la commercialisation, entraînant une remontée de la part de l'agriculture dans le PIB de 10,9 % en 1985 à 13,6 % en 1988. C'est le dynamisme de la production agricole qui a permis de compenser partiellement l'impact récessif de la chute des cours du pétrole en 1986 et 1987. Des prix à la production en forte hausse (+ 40 % en 1988) devraient encore confirmer la nouvelle orientation de ce secteur.

1. Le pays importe 3/4 de ses céréales, 2/3 de son lait, 90 % de ses oléagineux.

b) L'appareil industriel est puissant mais souffre d'une sous-utilisation chronique, entraînant une productivité très insuffisante. Il reste fortement dépendant de l'étranger pour ses approvisionnements. Les entreprises publiques (90 % de la production industrielle, 30 % de la main-d'œuvre totale), gérées dans le cadre du plan – avec un contrôle rigoureux de leurs investissements, de leurs prix, de leurs importations – ont été complètement coupées du secteur concurrentiel. Un taux de change, délibérément surévalué¹ les a, en outre, détournées de toute possibilité d'exportation. La première grande réforme est intervenue en 1982 lorsque les vingt combinats – ingérables en raison de leur taille – de la période des années soixante-dix ont cédé la place à cinq cents compagnies : la production s'est diversifiée et le taux d'utilisation des capacités a augmenté. D'autres mesures sont intervenues depuis, notamment la décentralisation du processus de décision au niveau local et la réduction du monopole d'Etat du commerce extérieur en 1988 qui devrait entraîner une meilleure politique d'importations. Surtout, l'amélioration de la situation financière, devenue une priorité, s'est traduite par :

- la dotation pour chaque entreprise d'un budget en devises qui devrait permettre l'importation des biens et services nécessaires, alors qu'autrefois ces achats étaient astreints à un programme détaillé, requérant une approbation centrale ;

- une politique d'ajustements de tarifs, en fonction des prix du marché et ces coûts de production qui permet d'escompter une amélioration de la situation financière ;

- un renforcement du rôle des banques commerciales appelées à distribuer des financements en fonction de la rentabilité prévisionnelle des projets et non plus des critères administratifs.

Toutefois, les réformes peuvent sembler timides. L'économie demeure planifiée et le rôle du secteur privé reste complémentaire et limité. L'Algérie se refuse à privatiser comme sont en train de le faire ses voisins. Les entreprises publiques ont toujours un plan à moyen terme à élaborer, qui doit être compatible avec les orientations du plan national et auquel elles sont tenues de se conformer.

2) *Les perspectives*

A très court terme, les mesures de relance décidées en 1989 (et, principalement, le relèvement des bas salaires, qui concerne près de 80 % de la population active) pourraient entraîner un dérapage inflationniste et une certaine reprise des importations.

1. De 1980 à 1985, le taux de change effectif réel du Dinar a crû de 44 % avant de se déprécier de 18 % en 1986 et 1987. La valeur du Dinar sur les marchés parallèles se situe entre le 1/5 et le 1/4 de sa valeur officielle.

L'économie reste fondamentalement vulnérable aux fluctuations du marché pétrolier international d'où l'importance cruciale des efforts de diversification. Rappelons que, en 1988, les exportations hors-hydrocarbures ne représentaient toujours que 5,3 % de l'ensemble des exportations de l'Algérie. L'augmentation de la population active (+ 4 % l'an soit + 200 000 actuellement mais + 330 000 l'an à la fin du siècle avec un taux de chômage qui passera à 26 % fin 1989 et 40 % en l'an 2000), ce qui conduira à son doublement d'ici l'an 2000 selon le Bureau International du Travail, et les besoins sociaux de la population, en termes d'emplois, imposent à l'Algérie le retour à une croissance soutenue et à un nouveau modèle de développement. Une amélioration durable de la situation du pays suppose le succès et l'approfondissement des réformes engagées.

MAROC

Comme en Algérie, la croissance économique du Maroc au cours de la décennie 70 – en moyenne de 7,5 % l'an – a été conduite par le secteur public. Elle s'est accompagnée d'une politique financière expansionniste d'abord permise par la flambée du prix de la principale ressource d'exportation (les phosphates) et qui, ensuite a été maintenue grâce aux facilités d'emprunts extérieurs lorsque les cours des phosphates s'orientaient défavorablement. Ce schéma a conduit à l'apparition de déséquilibres structurels tant internes qu'externes qui ont justifié l'adoption de sévères mesures d'ajustements, sous l'égide du FMI, en liaison avec plusieurs rééchelonnements de la dette extérieure depuis le début des années quatre-vingts. Les effets des sécheresses de 1983 et de 1987, et le coût de la guerre menée au Sahara Occidental ont encore contribué à renforcer les difficultés. Au total, la croissance moyenne, au cours des années quatre-vingts, est tombée à 3,3 %, à peine supérieure à l'augmentation de la population (2,5 % l'an sur la même période). Toutefois, la vigueur des ajustements, l'intensité des réformes engagées permettent d'envisager l'avenir avec un relatif optimisme. La croissance, pour 1988 aurait atteint 6 % et aurait été assortie d'un léger excédent des comptes courants.

I – Les déséquilibres de l'économie marocaine

Comme l'Algérie, le Maroc souffre de sa dépendance à l'égard d'une ressource dominante et d'un secteur agricole encore peu performant. L'absence de toute ressource énergétique constitue, un handicap supplémentaire qui engendre un déficit structurel du commerce extérieur.

1) L'importance des phosphates, l'absence d'énergie, le problème du déséquilibre extérieur

La baisse du cours des phosphates a été d'autant plus mal ressentie par l'économie marocaine, qu'elle est intervenue au moment où il a fallu faire face à une forte hausse du coût des importations d'énergie en raison de la vigueur des cours du pétrole, au début des années quatre-vingts.

a) Le problème des phosphates

Le Maroc possède les trois quarts des réserves mondiales de phosphates. Les difficultés ont commencé en 1973-1974 lorsque, voulant imiter la politique suivie avec succès par l'OPEP en matière pétrolière, l'office Chérifien des Phosphates (OCP) décida de multiplier les prix par 5, de 14 dollars la tonne à 68 dollars. Les résultats furent désastreux : les exportations chutèrent de 30 % en 1975, les prix furent ramenés à 40 dollars la tonne, le concurrent américain se substitua partiellement au Maroc comme fournisseur tandis que plusieurs producteurs du Tiers-Monde (Togo, Sénégal, Jordanie en particulier) furent incités à exploiter leurs propres gisements. Depuis lors le marché est structurellement déséquilibré, en raison de la volonté des nouveaux producteurs d'exporter à n'importe quel prix, ce qui s'explique par leur manque chronique de devises. Une augmentation conjoncturelle des exportations entre 1976 et 1978 a amené l'OCP à établir un ambitieux plan de développement, de près de 5 milliards de dollars. Mais dès 1980, les exportations baissèrent (- 8 %), alors que les prix restaient déprimés en raison des surcapacités, ce qui conduisit l'OCP à réduire son programme d'expansion d'environ la moitié. En 1986, pour une capacité de 32 millions de tonnes, la production a atteint 21,4 millions de tonnes, les exportations 13,7 millions pour une valeur de 400 millions de dollars environ (soit un prix de la tonne d'environ de 30 dollars à comparer à 35 dollars en 1985 et 33 dollars en 1986). La situation qui ne s'est pas significativement améliorée en 1987 et 1988, ne permet pas à l'OCP d'obtenir un retour correct sur ses investissements.

b) Le poids des importations énergétiques

Le Maroc, qui ne possède aucune ressource énergétique a subi de plein fouet les augmentations du prix du pétrole de 1973 et 1979 ; les achats d'énergie ont représenté plus de 25 % du total des importations contribuant à alimenter le déséquilibre extérieur, jusqu'en 1986, date du repli massif des cours de l'énergie.

Au total, le déficit des paiements courants, proche de 2 milliards de dollars en 1981 et 1982, a été réduit à moins de 1 milliard en 1983, 1984, 1985 et à 300 millions de dollars en 1986, avant que n'apparaisse un excédent de 200 millions en 1987. Les résultats pour 1988 confirment cette bonne orientation grâce également à une certaine reprise des cours des phosphates, passés de 31 dollars la tonne en 1987 à 36 dollars (en ce qui concerne le minerai) et, en dépit d'un relatif tassement des transferts des travailleurs émigrés (1,7 milliard de dollars en 1987).

2) *Les faiblesses de l'agriculture*

Le Maroc a voulu faire de l'agriculture un de ses axes de spécialisation internationale. Cependant, ce secteur, qui emploie 42 % de la population active, a été négligé au cours de la décennie 70 et, souffre de nombreuses difficultés dues tant à des facteurs exogènes qu'à certains traits qui lui sont propres :

- la faible taille de la majorité des exploitations. Si les grandes exploitations (entre 50 et 100 hectares) fournissent l'essentiel des exportations, 70 % de la population agricole travaille sur des exploitations de moins de 5 hectares : ces petites exploitations sont restées totalement à l'écart du progrès ;

- l'insuffisance de l'équipement : la part des investissements consacrés à l'agriculture, qui atteignait 22 % sur la période 1968-1972, était tombée à 7 % au cours de la décennie 70, entraînant un défaut de mécanisation et une stagnation du programme d'irrigation. Depuis 1976, cette part est remontée et devrait permettre notamment par la construction de nouveaux barrages d'étendre la surface irriguée (actuellement 10 % des 8 millions d'hectares de terres arables) ;

- l'analphabétisme d'une grande masse des agriculteurs qui, jointe à la moyenne d'âge élevée (55 ans), est un obstacle à la modernisation ;

- la concurrence de l'Espagne et du Portugal, en ce qui concerne les productions agricoles exportées (30 % des exportations de marchandises). Il s'agit particulièrement du problème des agrumes qui totalisent 26 % des valeurs des exportations agro-alimentaires du Maroc et sont sa troisième source de devises ;

- les sécheresses ont entraîné un important recul de la part de l'agriculture dans le PIB, passée de 20 % dans les années soixante-dix à 11 % en 1983. Celle-ci est remontée à 21,3 % en 1986, année exceptionnelle et à 18,6 % en 1987 ;

- l'insuffisance de la production nationale pour des biens de première nécessité tels que l'huile végétale (15 % des besoins sont assurés), le blé.

3) *Le poids relativement modéré du secteur public*

L'Etat marocain a des participations dans environ sept cents entreprises dont quatre-vingt dix d'entre elles sont publiques à 100 %. Au total, ces entreprises représentent 17 % du PIB et emploient 17,5 % de la population active. L'Etat consacre 0,5 milliards de dollars (7 % de ses ressources) à leurs dépenses de fonctionnement.

II – Les réformes en cours

Le Maroc a, dès le début de ses difficultés économiques, entrepris de réformer son économie en liaison avec un premier accord de rééchelonnement de sa dette obtenu en 1983. Les principales mesures concernent :

– la libérisation du commerce extérieur intervenue dès 1980 (baisse des droits de douane, assouplissement des contrôles, etc.) ce qui a permis d'intégrer le GATT en mai 1987 ;

– le contrôle des changes, levé en mai 1988, après une période de baisse de la valeur effective réelle du dirham (- 26 % de 1980 à 1985) ;

– de nouvelles dispositions favorables aux investissements étrangers (libre transfert des capitaux), entraînant un développement des exportations de produits textiles : le Maroc est devenu pour ces articles le premier fournisseur de la France avec 14 % de nos achats ;

– la restructuration des finances publiques : la mise en place de la TVA et d'un impôt sur les sociétés est devenue effective en 1986 et 1987 et il existe un projet de réforme de l'impôt sur le revenu. En revanche, l'élargissement de l'assiette imposable à l'économie souterraine (qui représenterait le tiers du PIB, soit environ 5 milliards de dollars) prendra plus de temps. La diminution des dépenses sera encore plus difficile à réaliser même si celles qui sont liées aux subventions des produits alimentaires ont pu être fortement réduites. Il semble cependant, que grâce au produit de la TVA qui a entraîné une croissance des recettes totales de 25 %, le ratio du déficit budgétaire/PNB fixé par le FMI pour 1988 à 4,5 % ait pu être atteint (rappelons qu'il atteignait 12,6 % en 1980 et environ 10,5 % en 1985). L'objectif de 3,5 % pour 1989 paraît en revanche plus ambitieux, même si la politique du Maroc en matière de finances publiques est un succès ;

– la privatisation : les privatisations, qui ne toucheront que les entreprises non stratégiques, devraient débiter au deuxième semestre de 1989, après avoir été rendues possibles par diverses mesures d'assainissement financier. Les premières sociétés privatisées pourraient être l'Office de Commercialisation et d'Exportation qui serait remplacé par une compagnie privée : l'Atlas Fruit Board, ainsi que les compagnies d'autobus de Rabat et de Casablanca. Comme, dans tous les pays en voie de développement, sans marché financier, aux ressources d'épargne limitées, le succès de cette politique libérale n'est pas assurée sauf à accepter l'entrée de capitaux étrangers. Pour le moment, de nombreuses activités industrielles et l'ensemble des activités commerciales – à l'exception du tourisme – sont encore réservées aux nationaux.

L'avenir du Maroc est lié à ses relations avec la CEE qui absorbe près de 60 % de ses exportations. Le maintien de courants commerciaux privilégiés est vital pour ce pays dont la dette extérieure atteint 20 milliards de dollars (105 % du PIB) et dont la charge, bien qu'en allégement grâce à plusieurs rééchelonnements, s'élève encore à plus de 25 % (contre 35 à 45 % en 1986), des recettes d'exportations.

TUNISIE

La Tunisie, pays stable, a longtemps été considéré comme un modèle de développement économique dans le Tiers-Monde. Elle a, en effet, traditionnellement suivi une politique libérale, notamment en systématisant les incitations en faveur de l'investissement étranger, ce qui a permis l'instauration d'une économie relativement diversifiée, avec un secteur industriel moderne varié. Cependant, une dépendance structurelle à l'égard des importations (de biens de consommation et de produits alimentaires, en particulier) a conduit le pays à une situation de déséquilibre extérieur permanent, d'autant plus inquiétante que l'essentiel des revenus extérieurs proviennent encore de deux ressources (le pétrole, les phosphates) dont les gisements seront prochainement épuisés. Le recherche d'un développement axé autour de nouveaux pôles devient la priorité des dirigeants tunisiens qui doivent, pour y parvenir, surmonter certaines rigidités.

I – Les difficultés de l'économie tunisienne

1) *La croissance économique de la Tunisie jusqu'en 1981* s'est établie à 7 % en moyenne, mais s'est accompagnée d'un déficit commercial structurel, très imparfaitement compensé par les revenus du tourisme et des transferts. Sur la période 1970-1985, le taux de couverture moyen des importations par les exportations a été de l'ordre de 60 % seulement. Tandis que la Tunisie restait dépendante de ses achats de biens de consommation et d'équipement, de produits alimentaires, de demi-produits, deux produits (pétrole et phosphates) assuraient plus de la moitié des ventes : le pétrole dont les exportations ont culminé à 0,7 milliard de dollars en 1986 a, cette année-là, représenté 40 % des ressources d'exportation. Il n'en représente plus que 25 %. On comprend que l'assèchement des gisements pétroliers, prévu pour 1991, ainsi que des phosphates, (qui représentent encore 15 % des ventes) posent un grave problème.

2) *Les premiers signes du ralentissement* du taux de croissance ont été perceptibles sur la période 1982-1986 (3 % l'an) mais, c'est l'année 1986 qui a révélé les faiblesses de l'économie. Cette année-là, la chute des prix pétroliers, de mauvaises récoltes en raison de la sécheresse, une diminution des rentrées au titre du tourisme et des transferts des expatriés, des problèmes de commercialisation des phosphates ont combiné leurs effets et entraîné un déficit de la balance courante de 1 milliard de dollars et une montée du déficit budgétaire, qui a représenté 5,3 % du PIB. Certaines erreurs commises antérieurement sont alors apparues :

– les fortes hausses de salaires accordées au début des années quatre-vingts dans l'euphorie pétrolière, directement responsables des achats massifs de biens de consommation et de produits alimentaires et donc, du déficit courant ;

– la priorité accordée, par le plan de 1982-1986, aux projets à fort contenu en capital (par exemple, une usine de montage automobile), plutôt qu'à des projets à fort contenu en main-d'œuvre à un développement des zones rurales, est, à l'origine des importations de biens d'équipement et de l'exode des paysans vers les villes, en raison du bas prix payé aux producteurs de denrées alimentaires.

II – L'ajustement de 1986

L'épuisement total des réserves extérieures en juin 1986 a nécessité la mise en place, en urgence, d'un plan d'austérité, accompagné en 1987 d'un crédit FMI et de deux prêts de la Banque mondiale pour la restructuration industrielle et agricole. Les objectifs définis en accord avec le FMI ont été atteints pour la plupart (notamment le retour du déficit budgétaire à un ordre de grandeur de 4 % du PIB), grâce, il est vrai, à des éléments extérieurs favorables. La croissance économique a été de 5,8 % en 1987 (après - 1,2 % en 1986) ; les comptes courants ont été pratiquement équilibrés, après un déficit de 0,6 milliard de dollar en 1986, ce qui a permis une certaine reconstitution des réserves. Divers prêts des partenaires occidentaux, des fonds reçus au titre de l'aide ont permis d'éviter le rééchelonnement de la dette extérieure (5,5 milliards de dollars avec un coût du service de 0,9 milliard de dollars, soit environ 50 % des recettes d'exportations).

Le coût social, non négligeable, a porté sur un blocage des salaires et de sévères pertes de pouvoir d'achat en raison de la persistance d'une inflation plutôt élevée : 5,8 % en 1986, 7,2 % en 1987. Cette austérité a entraîné une sensible réduction de la demande intérieure et la fermeture des usines de montage automobile, ainsi qu'une baisse de l'investissement (- 8 % à - 10 % en 1987).

III – Les réformes en cours, le 7^e plan 1987-1991, le mouvement de privatisation

Le pays entend désormais faire du secteur manufacturier un des principaux moteurs de son développement et porter sa part dans le PIB de 17 à 21 %.

1) A cet effet, on s'efforce de créer un environnement favorable au développement des exportations et de réduire les rigidités qui ont entravé sa croissance. Cette politique pose parfois problème à une économie encore publique ou para-publique à hauteur de 60 %. Cependant, le mouvement de libéralisation est engagé avec :

- une politique de change réaliste : le dinar a été dévalué de 10 % en 1986 et le contrôle des changes assoupli ;
- une suppression de l'agrément préalable de l'Administration pour les investissements, sauf si ceux-ci sont accompagné d'avantages fiscaux ;

- un assouplissement ou une suppression des quotas à l'importation : désormais, 60 % des produits industriels sont libres d'importations ;
- une baisse des droits de douane ;
- une libéralisation des prix et de la politique de crédit ;
- la modernisation de la fiscalité avec l'introduction, en juillet 1988, de la TVA.

2) Il s'agit, surtout, d'ouvrir l'économie tunisienne à de nouvelles méthodes de gestion, plus efficaces. A cet effet, il a été décidé par une loi cadre du 2 août 1987, de lancer un vaste mouvement de privatisations des entreprises publiques dont le succès n'est pas assuré, car :

- la recherche de la rentabilité dans les affaires dénationalisées se traduira par des licenciements et des pertes de pouvoir d'achat, difficilement supportables dans un pays qui pratique l'austérité depuis 1986 – les revenus réels ont baissé de 25 % depuis 1983 – et où le taux de chômage atteint 15 à 16 % ;
- les moyens des investisseurs nationaux seront sans doute insuffisants pour assurer le relèvement de l'Etat. Pour le moment, il semble que les actions seront achetées par les banques puis revendues ultérieurement.

Le mouvement de privatisation paraît cependant indispensable : sur la période couverte par le 4^e plan (1982-1986), les entreprises publiques ont absorbé 18 % des ressources budgétaires dont le tiers en subventions. Les pertes cumulées des usines d'engrais atteignent, par exemple, 0,3 milliard de dollars, ce qui impose un assainissement préalable des entreprises concernées par la privatisation. De fait, le mouvement ne touche jusqu'à présent que les hôtels et les entreprises de textiles.

3) L'agriculture ne devrait pas être négligée et bénéficiera du cinquième des investissements du 7^e plan (1987-1991). On souhaite remonter sa part dans le PIB à 19,2 % à la fin du plan (contre 15,6 % actuellement), ainsi que celle dans les exportations, très faible actuellement (15 % contre 65 % en 1960), l'huile d'olive et les crustacés étant les principaux produits d'exportation. On espère que les hausses de prix à la production permettront de limiter la dépendance à l'égard des achats étrangers (40 % pour les céréales, 50 à 60 % pour le lait, 50 % pour la viande), l'autosuffisance alimentaire étant l'objectif recherché.

IV – Les premiers résultats et les perspectives

Les résultats de 1988, avec un taux de croissance de 1 % seulement et la réapparition d'un déficit courant (- 0,3 milliard de dollars) ne peuvent servir à juger l'effort de redressement. Le repli économique est en effet dû à la sécheresse exceptionnelle et à une invasion de criquets qui ont entraîné le plus mauvaise

campagne agricole de l'histoire de la Tunisie (la récolte de céréales n'a été que de 2,8 millions de quintaux contre 19 millions en 1987) et ont nécessité des importations massives de produits alimentaires de l'ordre de 0,5 milliard de dollar (dont 0,3 milliard de dollar pour les seules céréales). Le reprise des achats de biens d'équipements est le signe d'un redémarrage de l'investissement après deux années de marasme : certaines industries, tournées vers l'exportation, comme le textile, le cuir, la chaussure, font, dès à présent, preuve de dynamisme. L'augmentation des recettes touristiques, grâce à des investissements bien choisis, est également un signe encourageant. Le retour à des conditions climatiques normales en 1989 permet d'escompter un taux de croissance de 5 %.

**LES PAYS DE L'EST SONT-ILS EN MESURE
DE DETOURNER A LEUR PROFIT
DES RESSOURCES FINANCIERES
JUSQUE- LA ATTRIBUEES
AUX PAYS MEDITERRANEENS
ET SUB-SAHARIENS ?**

Luis A. PEREIRA DA SILVA
Docteur en Economie

I – Introduction

Les pays en voie de développement se disputent d'insuffisantes ressources financières extérieures.

1) L'avènement de nouvelles économies de marché en Europe de l'Est (EE) aura des effets à moyen terme néfastes sur les pays méditerranéen (MED) et sur les pays¹ africains sub-sahariens (SS), ce qui aggrave la difficulté de financement extérieur de leurs déficits courants. A court terme, les perspectives économiques des pays de l'Est sont moins favorables que ce que l'on attendait : les difficultés inhérentes au processus de réformes économiques sont désormais aggravées par l'augmentation de la facture de leurs importations en raison de la récente crise du Golfe. Toutefois, à moyen et long terme, tous les pays en voie de développement se disputent de rares ressources financières dans le cadre d'un monde intégré. En l'absence d'une réduction substantielle du service de la dette totale, les déséquilibres de leur balance du commerce extérieur et de leur compte courant, ont augmenté plus vite que le montant des ressources financières susceptibles de combler le vide. Les récentes tendances des mouvements de capitaux indiquent que les flux de prêts spontanés du marché attribués aux pays en voie de développement resteront limités jusqu'à ce que leur solvabilité soit rétablie. Par conséquent, il y a de bonnes raisons de penser que l'accès au financement extérieur (à l'exception des sources multilatérales) dépendra de plus en plus du risque attribué à chaque pas. A cet égard, les pays pauvres, à faible revenu, fortement endettés et politiquement instables (comme les SS et MED) seront probablement classés après les pays de l'Est.

2) De façon plus spécifique, les mouvements commerciaux, l'assistance au développement et l'investissement étranger direct seront touché par le déploiement d'un nouveau marché d'environ 100 milliards de dollars², dont les transactions

1. Il faut noter que l'URSS n'est pas comprise dans la présente analyse. En fonction des données disponibles, l'économie occidentale a été divisée en quatre groupe principaux : (I) le G7 (USA, Japon, RFA, Royaume-Uni, Italie, Canada) plus Espagne et Grèce – G7+2 ; (II) le groupe des pays d'Europe de l'Est – EE – (Hongrie, Pologne, Yougoslavie, RDA et Tchécoslovaquie) ; (III) le groupe des pays méditerranéen – MED – (Algérie, Tunisie, Lybie, Egypte et Turquie) ; et (IV) le groupe des pays africains Sub-Sahariens – SS – qui englobe tous les pays au sud du Sahara à l'exception de la République d'Afrique du Sud. On ne dispose pas systématiquement des données correspondantes à chaque pays du même groupe pour toutes les années : par conséquent, une consolidation partielle a parfois été nécessaire pour réaliser la présente analyse. De plus, en raison des écarts statistiques entre les différentes sources, une partie de la consolidation est hautement spéculative. Les chiffres doivent être pris avec précaution, comme des ordres de grandeur. Les autres erreurs doivent être entièrement attribuées à l'auteur.

2. La valeur des importations des pays de l'Est en 1988 pour tous les pays (RDA, Pologne, Hongrie, Tchécoslovaquie, Bulgarie et Roumanie) s'est élevée à 100 milliards de dollars – *Source* : ECE Survey

seront entièrement réalisées en devises convertibles à partir de maintenant. Les mouvements commerciaux vont augmenter entre le reste du monde et les pays de l'Est : la réhabilitation des infrastructures et la restructuration industrielle exigent des importations d'équipement et de machines³.

Compte tenu de la structure des besoins en produits des pays de l'Est, il est probable que le groupe G7 + 2 de pays industrialisés sera le principal bénéficiaire de l'intégration des pays de l'Est à l'économie mondiale. L'assistance au développement pourrait présenter deux tendances distinctes dans la décennie 90 : bien que les prêts officiels multilatéraux continueront à croître et conserveront probablement leur structure géographique actuelle, il est possible que l'assistance bilatérale officielle (subventions et prêts) et les prêts privés consentis par les banques commerciales se montreront encore plus sélectifs que pendant la décennie 80, en déplaçant les ressources de zones à hauts risques vers d'autres secteurs plus sûrs ; l'investissement direct étranger (FDI) pourrait donner un certain allègement au problème de financement extérieur, par l'intermédiaire de mécanismes de compensation ou autres systèmes d'allègement ; toutefois, la plus grande partie de l'investissement direct étranger reste concentrée dans les pays occidentaux industrialisés.

3) Les perspectives à moyen terme des pays sub-sahariens et méditerranéens pourraient être tout à fait inquiétantes. Ils doivent s'attendre à des difficultés croissantes : (I) pour dégager leurs propres ressources de développement malgré les programmes d'adaptation interne ; (II) bénéficier d'un mouvement régulier d'assistance officielle au développement, surtout à titre bilatéral ; (III) accéder aux marchés financiers internationaux pour lancer de nouveaux emprunts.

4) La production de leurs propres ressources de développement dans le cadre des programmes d'adaptation est devenue de plus en plus difficile pour ces deux groupes de pays : le volume de leurs exportations a moins augmenté que le commerce mondial moyen et ils ont perdu des parts de marché dans les pays du G7 ; le déclin relatif du prix des matières premières au début de la décennie 80 a pro-

2. of Europe 1990 – Le chiffre qui serait cohérent avec la présente analyse serait de 35 milliards de dollars (importations totales de Hongrie, Pologne, Yougoslavie).

3. Malgré une augmentation temporaire de la facture de l'énergie des pays de l'Est en raison de la crise du Golfe, susceptible de retarder la reprise de la croissance et par conséquent l'importation des produits et des services. L'URSS est en train de réduire de 30 % ses fournitures pétrolières aux pays de l'Est, et déplace également son commerce en Roubles au bénéfice d'un commerce en devises fortes avec la Tchécoslovaquie, la Pologne et la Hongrie qui devront payer 2 milliards de dollars par an de plus chacune pour leurs importations. En outre, l'Irak doit 500 millions de dollars à la Pologne, 145 millions de dollars à la Hongrie, 2 milliards de dollars à la Yougoslavie et 1,2 milliards de dollars à la Bulgarie.

voqué des chocs négatifs sur leurs fragiles économies ; le processus de leur adaptation interne s'est trouvé confronté aux pressions politiques intérieures, en partie du fait que leurs élites n'étaient pas disposées à partager le fardeau de ces pays à varier d'un pays à l'autre et la charge de la dette extérieure n'a pas été réduite de façon suffisamment substantielle pour minorer les coûts des réformes d'adaptation.

5) Une plus grande sélectivité de l'assistance officielle au développement vient aggraver les différentes difficultés évoquées plus haut. Bien que les engagements multilatéraux resteront probablement au même niveau et suivront plus ou moins leur répartition géographique actuelle, l'assistance bilatérale (subventions et prêts) est appelée à devenir plus sélective : les questions de politique intérieure seront posées et risque de dissuader des gouvernements occidentaux de financer des programmes coûteux dans des pays politiquement instables ¹.

6) L'accès au marché financier des capitaux a été extrêmement limité pour ces deux groupes de pays, du fait qu'ils ne sont pas solvables. A tous égards, et malgré les pressions politiques, les créanciers privés sont extrêmement réticents à prêter de nouveaux fonds à des pays dont le rapport de l'endettement à PNB ou du service de la dette aux exportations est très élevé. De plus, le risque politique joue également un rôle retardateur de l'investissement privé, surtout dans les pays sub-sahariens. Le déclin observé des prêts commerciaux aux pays en voie de développement depuis la crise de 1982 devrait se poursuivre.

1. Bien que la Banque mondiale n'utilise pas les questions de gouvernement comme critère de performance des pays pour accorder les prêts, la nouvelle Banque Européenne pour le Développement et la Reconstruction a explicitement inclus cet aspect dans les statuts de sa Charte. De plus, les plus grandes sources d'assistance bilatérale (USA, Japon, France et Allemagne de l'Ouest), sont susceptibles de vouloir évaluer les compromis entre la réalisation des objectifs de développement et la qualité du gouvernement, même dans les secteurs où leurs intérêts géostratégiques sont engagés.

7) Toutefois, avant de discuter de ces questions en détail, il faut se rappeler l'ampleur financière du problème qui nous occupe (voir tableau A ci-après) :

Tableau A
Problème de financement pour des groupes sélectionnés
de pays en voie de développement

Données 1987-1988 Milliards \$			Mouvements financiers			Mouvements financiers % des PVD		
	Pays indust.	Tous PVD	SS	MED	EE	SS	MED	EE
Populations (Millions)	784	3.953	464	110	72	11,7 %	2,8 %	1,8 %
PNB	13.868	3.151	150	171	143	4,7 %	2,8 %	1,8 %
PNB par habitant (moy. US \$)	17.684	797	322	1.562	1.978			
Balance commerce	(11)	40	(4)	(11)	1			
Exports (fob)	1.937	679	23	44	36	3,3 %	6,5 %	5,3 %
Imports (fob)	1.948	639	26	55	35	4,1 %	8,6 %	5,4 %
Solde	1	(80)	(11)	(c)	(d)	13,5 %		
Recette	973							
Paiements	972							
Transfert non-amortis dont :		27	6	7	1	22,8 %	26,0 %	3,0 %
Transferts officiels (a)	(38)	1	2	0	(1)			
Dette en cours et à payer		443	79	71	30	18,0 %	16,1 %	6,8 %
Nouveaux prêts		41	6	5	1	14,7 %	12,2 %	2,4 %
Remboursements en principal		22	2	3	1	7,8 %	11,7 %	5,7 %
Mouvements nets		18	4	2	(0)	23,1 %	12,9 %	- 1,7 %
Paiements d'intérêts		17	2	2	1	11,9 %	11,1 %	4,5 %
Service de la dette totale		40	4	5	2	9,6 %	11,5 %	5,2 %
Transferts privés (a)	(5)	(39)	(1)	(2)	(2)			
Dette en cours et à payer		537	39	35	37	7,2 %	6,4 %	7,0 %
Nouveaux prêts		55	3	6	4	5,1 %	11,3 %	6,4 %
Remboursements en principal		50	2	5	3	4,2 %	10,5 %	6,1 %
Mouvements nets		4	1	1	0	15,0 %	21,4 %	9,2 %
Paiements d'intérêts		43	2	2	3	3,5 %	5,7 %	6,0 %
Service de la dette totale		93	4	8	6	3,9 %	8,3 %	6,1 %
Solde en compte courant(e)	(52)	(13)	(8)	(4)	2			
Compte capital/Financement								
Déficit courant avant transfert officiel (f)		28	14					

Données 1987-1988 Milliards \$			Mouvements financiers			Mouvements financiers % des PVD		
	Pays indust.	Tous PVD	SS	MED	EE	SS	MED	EE
Mvts non générateurs de dettes		30	6					
Investissements étrangers directs (nets)		14						
Transferts officiels		15						
Transactions sur les avoirs (nets)		(24)	(0)					
Utilisation des réserves		0	(0)					
Sauf erreurs et omissions		(11)	0					
Emprunts extérieurs net (g)		33	8					
Financement exceptionnel (h)		41	7					

Sources : The World Bank Development Report 1990, IMF World Economic Outlook, mai 1990 du Fonds Monétaire International.

The World Debt Tables 1989-1990, First Supplement, Statistiques de la balance des paiements publiés par le FMI.

Notes sur le tableau A :

(a) La répartition géographique des données concernant les Transferts n'est pas nécessairement cohérente avec les données concernant la population et le PNB (les sources sont différentes). (b) Algérie, Tunisie, Maroc, Oman, Syrie, Egypte et les deux Yémen. (c) Les services sont inclus dans les exportations et importations des pays méditerranéens. (d) Le compte des services n'est pas connu. (e) Après transferts. (f) Déficit en marchandises, services et transferts privés égal ou déficit du compte courant, moins le montant des transferts officiels. (g) Nouvelles dépenses en prêts de source officielles et privées. (h) Englobe le cumul des arriérés et le rééchelonnement de la dette.

a) Les pays de l'Est, les pays méditerranéens et sub-sahariens connaissent des déficits commerciaux (les pays de l'Est connaissent un excédent en combinant leur commerce en roubles et hors zone roubles ; toutefois, ils connaissent un déficit en devises convertibles), qui se sont aggravés par le fait que les remboursements de prestations non productives sont supérieurs aux encaissements. Les déficits en marchandises et en services non productifs (GNFS) ont représenté en 1988 environ 15 milliards de dollars pour les pays sub-sahariens et 11 milliards de dollars pour les pays méditerranéens, alors que le compte GNFS en roubles et hors roubles des pays de l'Est était équilibré.

b) De plus, ils connaissent actuellement des transferts négatifs au bénéfice des prêteurs étrangers privés : les remboursements en principal et en intérêt excèdent largement le montant des nouveaux prêts.

c) Jusqu'à présent, les transferts officiels ont été équilibrés : le total des remboursements en intérêt et en principal est approximativement égal aux nouvelles entrées de fonds ; et dans l'ensemble, les transferts non amortis (par exemple les transferts privés : subventions et envois de fonds des travailleurs – ont permis d'introduire 6 milliards de dollars dans les pays sub-sahariens, 7 milliards de dollars dans les pays méditerranéens et environ 1 milliard de dollars dans les pays de l'Est).

d) En conséquence, les déficits courants ont totalisé en 1988 environ 8 milliards de dollars pour les pays sub-sahariens et 4 milliards de dollars pour les pays méditerranéens, alors que le groupe des pays de l'Est dégagait un excédent combiné en roubles et hors roubles de l'ordre de 2 milliards de dollars¹.

8) En conséquence, les trois groupes de pays (SS, MED et EE) se disputent un financement extérieur qui représente en gros 12 à 15 milliards de dollars. En supposant que le niveau des transferts privés et officiels reste le même, les ressources de financement vont provenir soit d'investissements étrangers directs, de placements en portefeuille (ou toutes transactions de biens) ou d'emprunts supplémentaires extérieurs auprès de banques commerciales.

9) A titre de comparaison, les sorties nettes d'investissement direct étranger hors du groupe G7 + 2 ont représenté environ 21 milliards de dollars en 1988 ; de même, les placements en portefeuille consolidés nets des Etats-Unis, du Japon, de l'Allemagne de l'Ouest et du Royaume-Uni représentent 50 milliards de dollars la même année. Les mouvements nets des nouveaux prêts à partir des sources multilatérales et bilatérales totalisent environ 18 milliards de dollars en 1988 ; les dépenses nettes en nouveaux prêts émanant de prêteurs privés en 1988 totalisent environ 4 milliards de dollars. Enfin, les financements exceptionnels (cumul d'arriérés et rééchelonnement de la dette) pour tous les pays en voie de développement représentent 41 milliards de dollars en 1988.

10) Le présent article est structuré comme suit : chapitre 1 : étude des mouvements commerciaux entre les groupes de pays choisis (G7 + 2, SS, MED et EE) au cours de la décennie 80 ; recettes à l'exportation comme source intérieure de mobilisation des ressources financières ; chapitre 2 : étude des mouvements financiers vers les pays SS, MED et EE au cours de la décennie 80 ; l'analyse porte particulièrement sur la réduction nouveaux prêts nets aux pays en voie de

1. Au stade actuel, il est extrêmement difficile d'évaluer en devises convertibles la balance en compte courant des pays de l'Est.

2. Montant des soldes d'investissement en portefeuille du compte en capital de ces pays. Il faut supposer implicitement que le déficit des Etats-Unis et du Royaume-Uni est entièrement financé par les augmentations de portefeuille du Japon et de l'Allemagne de l'ouest.

développement. Enfin, chapitre 3 : étude de l'investissement étranger direct comme nouvelle source potentielle de financement extérieur pour les PVD.

1) Les mouvements commerciaux entre les pays G7+2, Europe de l'Est, sub-sahariens et méditerranéens au cours de la décennie 80 montrent que les parts de marché des pays de l'Est et des pays SS et MED connaissent un déclin¹.

a) On avance souvent que des facteurs positifs externes existent pour les pays sub-sahariens et méditerranéens en raison de l'avènement des marchés de pays de l'Est : la croissance globale du commerce mondial pourrait avoir des incidences positives sur les performances à l'exportation des pays sub-sahariens et méditerranéen, sans parler de la pénétration directe de l'exportation de ces pays sur les marchés importateurs de l'Europe de l'Est. Toutefois, une analyse des chiffres montre que ce scénario est tout à fait irréaliste : les principaux bénéficiaires de la croissance des importations en Europe de l'est seront certainement les pays du groupe G7 + 2 : les récents événements de la crise du Golfe indiquent également que, du moins à court terme, le volume du commerce mondial est appelé à diminuer par rapport aux projections antérieures ; enfin, la structure des exportations des pays méditerranéens et sub-sahariens n'est pas adaptée à la structure des importations des marchés d'Europe de l'Est et leur adaptation prendra un certain temps.

b) Croissance du commerce mondial et leviers commerciaux

Le commerce mondial total a connu une croissance intéressante dans la décennie 80 qui a profité essentiellement aux exportateurs de produits manufacturés, aux pays industrialisés ou nouvellement industrialisés. Le commerce total des cent vingt pays traités dans le rapport sur le développement mondial de la Banque Mondiale en 1990 (WDR)² représente environ 2 700 milliards de dollars en 1988, et sa croissance entre 1980-1988 s'est déroulé à un rythme annuel de 4 % en volume ; au cours de la même période, le volume mondial du commerce des produits manufacturés a augmenté de 4,6 % alors que les matières premières non pétrolières et les combustibles fossiles ont augmenté de 3,6 % et - 0,5 % respectivement. Plus spécifiquement, la période 1980-1988 a assisté à une croissance des exportations en marchandises des pays nouvellement industrialisés d'Asie de l'ordre de 13 % en volume, par rapport aux 4,5 % réalisés par les autres pays de

1. L'analyse du commerce mondial est fondée sur les renseignements émanant de la base de données des Nations-Unies (TARS) en dollars courants, car les données en volume ne sont pas disponibles. Les données consolidées du TARS pour un groupe de pays risquent d'être incomplètes pour la période 1988-1989 car certains pays peuvent fournir leurs statistiques avec retard. Par conséquent l'analyse ne couvre que la période 1980-1987.

2. Les cent vingt-et-un pays couverts par le Rapport sur le Développement de la Banque Mondiale pour 1990.

l'OCDE à revenus élevés, 4,5 % pour les pays du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord, 3,4 % pour l'Europe de l'Est et l'Union Soviétique, et enfin 1,8 % seulement pour les pays africains et sub-sahariens (voir tableau 1.1).

c) Les événements récents indiquent qu'au cours de la période 1988-1989, la principale source de croissance du commerce mondial semble s'être déplacée de l'Asie vers l'Europe et les USA. Le tableau 1.2 montre que les performances globales à l'exportation des pays asiatiques nouvellement industrialisés ont été l'une des principales causes de croissance du commerce au début de la décennie 80, et ont décliné en 1989, pendant que les USA et les autres pays européens connaissaient une croissance de leurs exportations largement supérieure à la moyenne.

d) Toutefois, malgré l'expansion du commerce mondial, les parts de marché à l'exportation des pays sub-sahariens, africains et de pays de l'Est ont décliné. Pour une multiplicité de raisons (absence d'adaptation intérieure, instabilité des taux de change, structure de leurs exportations de produits, etc.), les performances à l'exportation de ces groupes de pays ont été largement inférieures à la moyenne. En conséquence, la part de leur exportation sur le marché mondial s'est rétrécie.

Tableau 1.1.

Commerce mondial des marchandises – croissance en volume entre 1980-1988
(Pourcentage de variation annuelle, (E) estimatif)

	Imports		Exports	
	1980-1988	1989 (E)	1980-1988	1989 (E)
Monde entier	4,0	7,20	4,0	7,2
Pays OCDE à hauts revenus	5,5	7,40	4,5	7,7
Pays à revenus faibles et moyens	1,8	8,20	3,3	7,2
SS	- 1,7	3,56	1,8	9,0
Europe/MO/AN	4,5	6,00	4,5	3,0
URSS/Pays de l'Est	2,3	3,70	3,4	3,2

Source : BIRD – Service de l'Economie Internationale.

Tableau 1.2.**Commerce mondial – croissance par secteur choisi en 1989**
(Changement en pourcentage, ces volumes)

Importateur :	US	Japon	Allemagne	Autres pays OCDE	PNI Asie	Autres pays à revenus faibles et moyens	Total exportations
Exportateur							
USA	-	17,8	17,6	13,2	10,3	10,0	12,3
Japon	5,1	-	1,4	4,5	6,4	5,8	4,3
Allemagne	- 3,4	10,2	-	7,2	18,0	4,0	6,8
Pays OCDE	7,1	12,3	6,3	8,1	11,4	7,5	7,0
PNI Asie	- 6,3	3,0	- 4,6	2,0	11,0	7,6	6,5
Autres pays à revenus faibles et moyens	11,7	6,0	4,3	9,0	6,6	-	4,0
Importations totales colonne C	6,0	8,0	8,0	7,8	9,4	4,5	7,2

Source : FMI, OCDE, Nations-Unies et BIRD (Service de l'Economie Internationale).

e) La croissance moyenne des exportations des pays de l'Est, méditerranéens et sub-sahariens s'est trouvée même inférieure à la performance globale indiqué aux tableaux 1.1 et 1.2 pour un certain nombre de raisons : tout d'abord, les performances globales prennent en compte les exportations pétrolières (les exportations des matières premières non pétrolières sont augmenté seulement des trois quart du chiffre représentatif de la croissance globale des exportations) ; ensuite, les exportations en devises convertibles et non convertibles sont panachées au tableau 1.1 en chiffres valables pour les pays d'Europe de l'Est et l'URSS (les exportations libellées en devises convertibles représentent environ 50 % des exportations totales de la majorité des pays européens socialistes, et ont connu un déclin entre 1980 et 1985-1986).

Figure 1

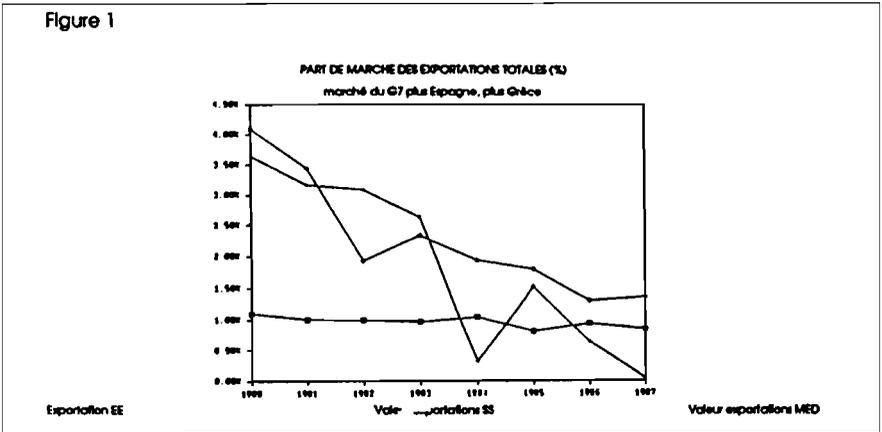
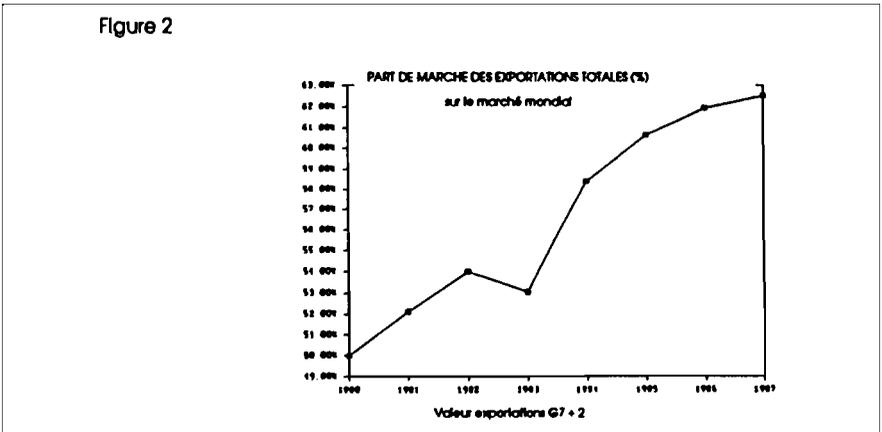


Figure 2



f) Pour la période 1980-1987, le tableau global des pays de l'Est, des pays méditerranéens et sub-sahariens apparaît tout à fait sinistre : leurs exportations exprimées en parts du marché du groupe G7 + 2 ont stagné (en ce qui concerne EE) ou décliné de 4 % en 1980 à 1 % en 1987 (en ce qui concerne SS et MED). La figure 1 représente la part de marché du groupe G7 + 2 des exportations totales émanant des pays de l'Est, des pays sub-sahariens et méditerranéens. Les parts de marché sont exprimées par le rapport de la valeur en dollars des exportations totales à la valeur en dollars des importations totales du groupe de pays G7 + 2. Les maigres performances exportatrices de ces groupes de pays au cours

d'une décade qui a vu le commerce mondial décrire un croissance substantielle, ont fait des pays asiatiques nouvellement industrialisés et des pays de l'OCDE à hauts revenus, les principaux bénéficiaires de cette période.

g) Pour illustrer de façon plus spécifique les parcours opposés suivis par les pays du groupe G7 + 2 et les pays de l'Est, méditerranéens et sub-sahariens en ce qui concerne la pénétration du marché mondial par leurs exportations, nous avons : à une extrémité du spectre et à la suite de ces événements, la part de marché mondial des exportations du G7 + 2 en 1987 qui atteint environ 63 %, à partir d'un niveau déjà élevé de 50 % en 1980, comme cela ressort à la figure 2.

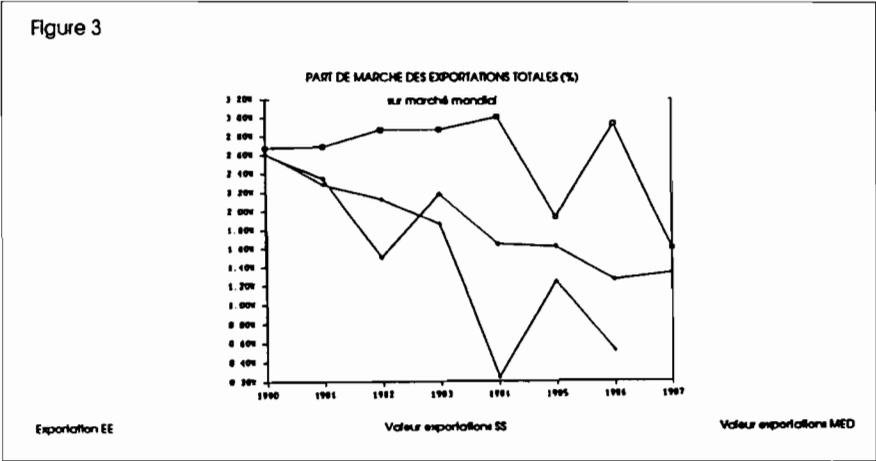
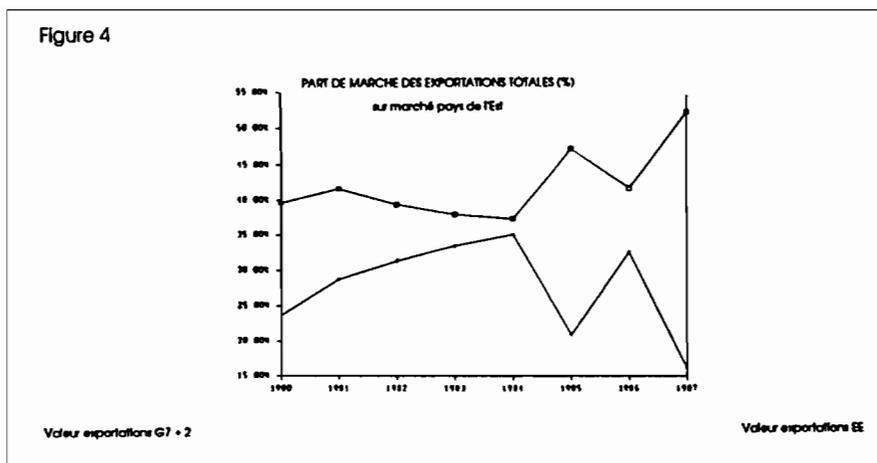


Figure 4



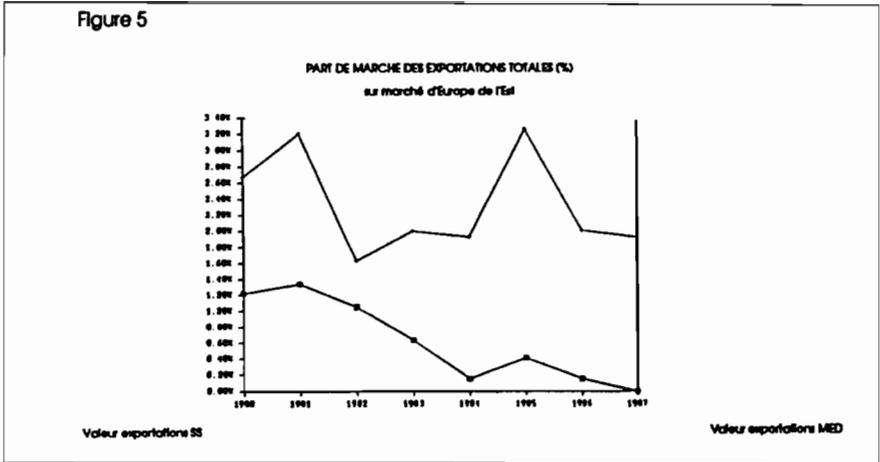
h) A l'autre extrémité du spectre, les parts du marché mondial des pays de l'Est, méditerranéens et sub-sahariens ont décliné entre 1980-1987 de 2 % en moyenne en 1980 à un niveau équivalent à 1-1,2 % en 1987. Une analyse en volume aurait donné des résultats semblables, sinon pire, en raison de l'effet néfaste de la chute du prix des matières premières pour la plupart des produits d'exportation de ces pays. Par exemple, les prix réels des matières premières non pétrolières ont décliné d'environ 5 % par an entre 1980 et 1985, et ont chuté substantiellement entre 1986 et 1989, à l'exception d'une augmentation de 12 % en 1988¹.

i) Dans ces circonstances, le marché d'Europe de l'Est peut-il être considéré comme un substitut pour les pertes subies par les pays méditerranéens et sub-sahariens sur les marchés mondiaux et du groupe G7 + 2 ?

La réponse est non : les chiffres de la période 1980-1987 montrent (voir figure 4) que les marchés des pays de l'Est subissent une forte pénétration par les exportations des pays du groupe G7 + 2, bien avant les récents événements politiques survenus en Europe de l'Est. Malgré une forte présence du commerce inter-régional (entre pays de l'Est) au cours de la décennie 80, la figure 4 illustre la substitution progressive entre les importations des pays de l'Est et des pays du G7 + 2 à partir de 1984. Le déclin de la part de marché des pays de l'Est dans les pays du groupe EE (commerce intergroupe) correspond exactement à une augmentation de la part de marché des pays du groupe G7 + 2, qui est passé de 40 % environ en 1980 à plus de 50 % en 1987.

1. BIRD – Short Term Outlook for the Global Economy : An update pp. 11-12.

Figure 5



j) Il y a peu d'espoir que les tendances des années quatre-vingts s'inversent pour les pays sub-sahariens et méditerranéens sur le marché d'Europe de l'Est. La figure 5 montre que leur part de marché à l'exportation dans les pays de l'Est était de l'ordre de 2,5 % (MED), 2 % (SS) en 1980. Effectivement, les deux groupes ont bénéficié de la chute du commerce intergroupe des pays de l'Est en 1985, mais cela n'a pas inversé la tendance au déclin connue par les exportations de ces deux groupes de pays entre 1980 et 1987. En 1987, les exportations des pays sub-sahariens étaient voisines de zéro dans les importations des pays de l'Est, tandis que les exportations des pays méditerranéens ne représentaient que 2 % des importations des pays de l'Est.

Tableau 1.3
Parts du marché mondial des exportations
de chaque groupe de pays classées par type de produits

Part des exportations du marché mondial en :		1980	1985	1987
	Pays de l'Est			
Combustibles fossiles		0,94 %	1,40 %	1,57 %
Produits agricoles		2,38 %	2,10 %	1,91 %
Biens de consommation		3,08 %	2,05 %	1,73 %
Produits intermédiaires		2,64 %	2,02 %	1,63 %
Biens d'équipements		3,93 %	2,00 %	1,38 %
Autres produits non classés par catégorie		0,44 %	1,22 %	1,92 %
	Pays africains sub-sahariens			
Combustibles fossiles		7,39 %	7,84 %	4,58 %
Produits agricoles		4,32 %	1,78 %	0,99 %
Biens de consommation		0,89 %	0,14 %	0,11 %
Produits intermédiaires		0,10 %	0,09 %	0,05 %
Biens d'équipements		0,03 %	0,01 %	0,01 %
Autres produits non classés par catégorie		1,87 %	0,61 %	0,28 %
	Pays méditerranéens			
Combustibles fossiles		10,01 %	7,50 %	8,15 %
Produits agricoles		1,57 %	1,88 %	1,90 %
Biens de consommation		0,41 %	1,25 %	1,39 %
Produits intermédiaires		0,47 %	0,82 %	0,90 %
Biens d'équipements		0,03 %	0,14 %	0,17 %
Autres produits non classés par catégorie		0,01 %	0,07 %	0,08 %
	Pays G7 + Espagne et Grèce			
Combustibles fossiles		12,31 %	32,82 %	35,10 %
Produits agricoles		44,32 %	46,28 %	49,29 %
Biens de consommation		58,57 %	57,48 %	55,79 %
Produits intermédiaires		64,96 %	65,51 %	65,42 %
Biens d'équipements		76,87 %	77,45 %	75,91 %
Autres produits non classés par catégorie		34,11 %	65,79 %	73,69 %

Source : Nation-Unies, base de données des TARS.

k) Structures des exportations de produits.

Une analyse plus fine, effectuée en regardant les exportations de chaque type de pays ventilées par type de produits, confirment les médiocres performances exportatrices des pays sub-sahariens et méditerranéens. Les gains de parts de marchés ont été extrêmement limités, alors que des pertes substantielles de parts de marchés se sont produites au niveau des principales denrées exportées par ces pays (- 75 % pour les produits agricoles des pays sub-sahariens, - 20 % des combustibles fossiles pour les pays méditerranéens et - 60 % des biens d'équipement pour les pays de l'Est) (voir tableau 1.3).

l) Commerce inter-régional

En conséquence de ces tendances néfastes, les pays sub-sahariens et méditerranéens ont réduit l'ouverture de leur économie au commerce mondial, et renforcé le niveau des échanges interrégionaux. Le commerce interrégional est mesuré ici sous la forme du rapport des exportations au sein du groupe par rapport aux exportations vers le reste du monde. La croissance du commerce inter-régional est particulièrement frappante en ce qui concerne les catégories de matières premières pour lesquelles ces groupes de pays n'ont pas d'avantages comparatifs spécifiques (équipements ou certaines fournitures intermédiaires, voir tableau 1.4).

Tableau 1.4
Commerce inter-régional pour chacun des groupes de pays

Commerce inter-régional (*) en :		1980	1985	1987
	Pays de l'Est			
Total		20,13 %	15,83 %	13,84 %
Combustibles fossiles		16,03 %	8,27 %	5,60 %
Produits agricoles		12,08 %	13,26 %	9,34 %
Biens de consommation		17,93 %	16,15 %	12,36 %
Produits intermédiaires		17,84 %	14,19 %	12,69 %
Biens d'équipements		25,91 %	18,95 %	18,26 %
Autres produits				
non classés par catégorie		22,01 %	18,25 %	30,67 %
	Pays africains sub-sahariens			
Total		3,49 %	6,16 %	17,47 %
Combustibles fossiles		2,41 %	4,76 %	2,17 %
Produits agricoles		3,96 %	4,67 %	4,50 %
Biens de consommation		7,21 %	28,10 %	27,74 %
Produits intermédiaires		61,46 %	75,98 %	98,80 %
Biens d'équipements		32,53 %	58,45 %	82,87 %
Autres produits				
non classés par catégorie		1,54 %	7,32 %	7,14 %
	Pays méditerranéens			
Total		2,02 %	3,23 %	3,65 %
Combustibles fossiles		1,74 %	2,02 %	1,69 %
Produits agricoles		2,66 %	2,82 %	3,89 %
Biens de consommation		3,62 %	3,71 %	3,99 %
Produits intermédiaires		8,36 %	14,26 %	11,50 %
Biens d'équipements		9,27 %	7,17 %	5,04 %
Autres produits				
non classés par catégorie		0,00 %	1,47 %	0,66 %
	Pays G7 + Espagne et Grèce			
Total		43,83 %	51,61 %	53,63 %
Combustibles fossiles		52,95 %	59,79 %	60,48 %
Produits agricoles		46,54 %	49,72 %	54,08 %
Biens de consommation		43,18 %	50,35 %	52,11 %
Produits intermédiaires		37,25 %	42,66 %	44,19 %
Biens d'équipements		43,99 %	54,10 %	55,93 %
Autres produits				
non classés par catégorie		34,79 %	42,01 %	54,34 %

(*) En pourcentage du commerce total avec le reste du monde.

Source : base de données des TARS des Nations-Unies.

m) « Adaptabilité » du commerce

Une dernière considération peut expliquer en partie les tendances évoquées plus haut : ni les pays sub-sahariens, ni les pays méditerranéens n'ont réussi à améliorer leurs structures d'exportations de manière à passer à des produits d'exportation à plus forte valeur ajoutée, ni à adapter la structure de leurs importations à leurs partenaires commerciaux. En d'autres termes, leurs exportations restent fortement concentrées sur des produits dont la demande est moindre sur les marchés mondiaux ou dans les pays du groupe G7 + 2. Le tableau 1.5 montre que la majeure partie des importations des pays G7 + 2 porte sur les biens d'équipements qui constituent une des parts les plus faibles des exportations des pays sub-sahariens et méditerranéens. En conséquence, si l'on ajoute à cela d'autres facteurs (prix relatifs en fonction du taux de change et qualité des produits), il semble que ni les pays sub-sahariens, ni les pays méditerranéens ne disposent de la structure commerciale adaptée pour pouvoir entrer aujourd'hui en concurrence sur le marché des importations des pays G7 + 2.

Tableau 1.5
« Adaptabilité du commerce » de chaque groupe de pays

Structure du commerce 1987 (*)	Importations du marché	EE	Exportations à partir de :	
			SSA	MED
Marché mondial	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Combustibles fossiles	6,15 %	6,01 %	17,51 %	37,37 %
Produits agricoles	14,65 %	17,41 %	55,82 %	20,80 %
Biens de consommation	29,46 %	31,67 %	14,30 %	30,47 %
Produits intermédiaires	9,72 %	9,87 %	2,38 %	6,54 %
Biens d'équipements	37,92 %	32,53 %	9,97 %	4,69 %
Autres produits non classés par catégorie	2,09 %	2,50 %	0,03 %	0,013 %
G7 + Espagne et Grèce	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Combustibles fossiles	6,58 %	4,86 %	21,82 %	44,60 %
Produits agricoles	14,79 %	25,56 %	59,62 %	17,89 %
Biens de consommation	29,89 %	41,31 %	15,50 %	30,56 %
Produits intermédiaires	8,17 %	8,25 %	0,05 %	3,04 %
Biens d'équipements	38,58 %	18,44 %	2,98 %	3,87 %
Autres produits non classés par catégorie	1,99 %	1,58 %	0,03 %	0,03 %
Marchés des pays de l'Est	100,00 %	—	100,00 %	100,00 %
Combustibles fossiles	2,06 %	—	0,88 %	12,19 %
Produits agricoles	16,69 %	—	89,30 %	48,53 %

Structure du commerce 1987 (*)	Importations du marché	EE	Exportations à partir de :	
			SSA	MED
Biens de consommation	26,91 %	–	7,14 %	28,21 %
Produits intermédiaires	15,82 %	–	1,74 %	10,29 %
Biens d'équipements	36,38 %	–	0,34 %	0,84 %
Autres produits non classés par catégorie	2,15 %	–	0,59 %	0,14 %

(*) colonne marché : pourcentage du commerce pour chaque produit/commerce total.

colonne groupe de pays : pourcentage des exportations de chaque produit/total des exportations.

Source : base de données TARS des Nations-Unies.

n) En résumé : il semble que l'avènement d'un nouveau potentiel dans les pays de l'Est, demandeurs d'importations de matériels et autres biens d'équipement, profitera essentiellement aux pays industrialisés. En outre, les frais de transport depuis les pays sub-sahariens et méditerranéens vers les pays de l'Est, de même que la structure des produits d'exportations des pays SS et MED, rendent pour ces deux groupes de pays la concurrence encore plus difficile. Enfin, pour aggraver encore la tableau, il y a un risque que certaines exportations des pays de l'Est (Pologne, Hongrie et surtout Tchécoslovaquie) entrent en concurrence avec les principaux produits d'exportation des pays sub-sahariens et méditerranéens sur le marché mondial et sur les marchés des pays du G7 + 2. Bien que les stratégies de promotion des exportations des pays de l'Est ne visent pas une progression au niveau des produits agricoles, une perte modérée pourrait représenter une menace importante pour les économies déjà fragiles des pays sub-sahariens et méditerranéens.

2) Les mouvements financiers (subventions et prêts/officiels et privés) aux pays de l'Est, sub-sahariens et méditerranéens depuis le milieu des années quatre-vingts, sont caractérisées par un fort déclin (SS), ou pire, par des transferts négatifs (MED et EE).

a) Une partie des besoins en financement en compte courant des pays sub-sahariens et méditerranéens et des pays de l'Est doit être assurée par des transferts financiers officiels et privés (y compris les subventions et les prêts)¹. Nous avons

1. Le DRS de la BIRD globalise les chiffres de la dette (prêts) par type de créancier (les groupes de pays peuvent présenter des différences par rapport à la globalisation de la base de données TARS des Nations-Unies : de même, au sein d'un même groupe, certains pays sont susceptibles de fournir des renseignements incomplets).

remarqué que ces pays connaissent des déficits du commerce extérieur au cours de la décennie 80 qui s'expliquent en partie par la faiblesse de leurs performances à l'exportation. La décade 1980-1989 a mis à jour les effets pervers de l'accumulation de la dette extérieure des pays en voie de développement comme facteur aggravant du déséquilibre de leur commerce, et de leur déficit en compte courant. En effet, la caractéristique essentielle de la fin des années quatre-vingts a été celle de transferts globaux négatifs entre les pays en voie de développement et leurs créanciers officiels ou privés (gouvernements, institutions internationales et banques commerciales privées). Les transferts nets vers les pays en voie de développement sont négatifs depuis 1984 ; les pays en voie de développement ont transféré chez leurs créanciers environ 45 milliards de dollars en 1988 et 51 milliards de dollars en 1989 et sont devenus des exportateurs nets de capitaux.

b) Nouveaux chiffres des prêts nets aux pays en voie de développement

Le Debtor Reporting System (DRS) de la Banque Mondiale a estimé qu'en 1989, le nouveau montant net des prêts aux pays en voie de développement était de l'ordre de 19 milliards de dollars, à comparer à 25 milliards de dollars en 1988. Le nouveau chiffre des prêts nets¹ est de plus de plus caractérisé par une dissymétrie dans le sens des mouvements et dans la qualification des emprunteurs, de même que dans les engagements des prêteurs : d'une part, les prêts multilatéraux ont été la composante la plus importante du financement net aux pays en développement (presque 60 % des mouvements nets totaux en 1989) ; d'autre part, les prêteurs commerciaux ont manifesté une sélectivité considérable (les prêts commerciaux nets ont été concentrés sur les pays d'Asie du Sud et sur les pays européens en voie de développement).

c) Paiements

Les versements à tous les pays en voie de développement, par des prêteurs officiels ou privés, exprimés en dollars, reflètent une stagnation. En 1988, les paiements multilatéraux représentaient environ 24 milliards de dollars à comparer à 16 milliards pour les sources bilatérales et 25 milliards de dollars pour les banques commerciales. Ce profil des paiements sur la période 1985-1988 illustre la différence de critères régissant les politiques de prêts pour chaque catégorie de prêteurs :

Créanciers officiels. La dette auprès des créanciers officiels recouvre (I) *les prêts multilatéraux* c'est-à-dire les prêts émanant d'organismes internationaux, de la Banque Mondiale, des banques de développement régional, etc. ; (II) *les prêts bilatéraux* : prêts des gouvernements et de leurs organismes.

Créanciers privés. La dette enfin des créanciers privés recouvre (I) les prêts fournisseurs ; (II) les prêts des marchés financiers, banques commerciales, etc.

Voir *World Debt Tables* 1989-1990, Volume 1, sources et définitions pp. 1.11-1.13.

1. Le calcul du TRS concernant les mouvements de la dette est basé sur la formule ci-après.

(I) Les prêts multilatéraux ont été fortement concentrés dans les pays sub-sahariens qui représentent 3,4 à 4 milliards de dollars entre 1986 et 1988, alors que les versements au bénéfice des pays du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord (groupe plus vaste que le groupe méditerranéen auquel nous avons fait référence dans les chapitres précédents) ont atteint environ 1,8 à 2 milliards de dollars ; les versements vers les pays de l'Est (Yougoslavie, Pologne et Hongrie) ont totalisé entre 0,7 et 0,8 milliards de dollars au cours de la même période.

(II) Les prêts bilatéraux ont été essentiellement dirigés vers les pays MENA (Moyen-Orient, Afrique du Nord) soit en moyenne 3 milliards par an. Les versements aux pays sub-sahariens ont atteint 2,3 milliards en moyenne au cours de la période 1985-1988, pendant que les prêts aux pays de l'Est déclinaient de 0,8 milliards de dollars en 1986 à moins de 200 millions de dollars en 1988.

(III) Les prêts de banques commerciales ont été caractérisés par une inquiétude croissante concernant la solvabilité des pays de l'Est et des pays MENA. Les versements au bénéfice des pays sub-sahariens ont représenté une part faible et en diminution du total (environ 0,7 milliards de dollars par an entre 1985-1988). Toutefois, les versements au bénéfice des pays de l'Est et des pays MENA totalisent chacun 2 à 3 milliards de dollars en 1985-1986, et se trouvent ramenés à peu près au même niveau que celui des pays sub-sahariens en 1987-1988.

d) Mouvements nets (nouveau montant net des prêts)

Si on peut considérer les versements comme représentatifs des engagements des principaux prêteurs, il faut mesurer la disponibilité d'argent frais pour les pays en voie de développement par le montant net des nouveaux prêts (ou par les transferts nets) entre les prêteurs et les emprunteurs. A cet égard, l'essentiel des mouvements nets vers les pays sub-sahariens émane de sources multilatérales et représente toujours des montants substantiels (environ 2 à 3 milliards de dollars en 1987-1988). Les sources bilatérales fournissent 1,5 milliards de dollars de plus par an en moyenne, alors que les banques commerciales ont cessé toutes transactions avec ce groupe de pays. La situation des pays de l'Est est encore pire : les mouvements nets vers les pays de l'Est à partir de sources multilatérales sont insignifiants et ont chuté de façon spectaculaire de 0,75 milliards de dollars en 1985 à pratiquement rien en 1988 ; aucun argent « frais » n'a été mis à la disposition des pays de l'Est depuis 1987 à partir des sources bilatérales, et depuis 1986 à partir des banques commerciales (voir tableau 2.1 ci-après).

Figure 6

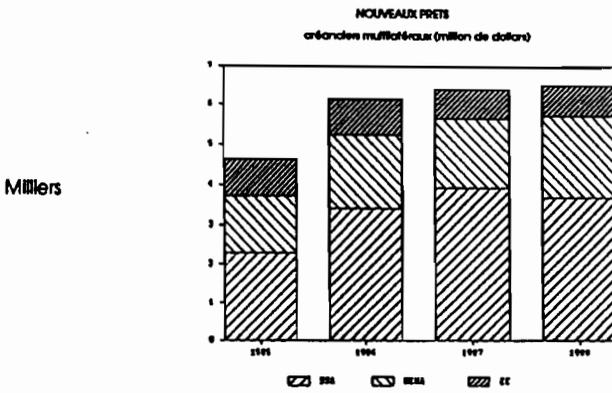


Figure 7

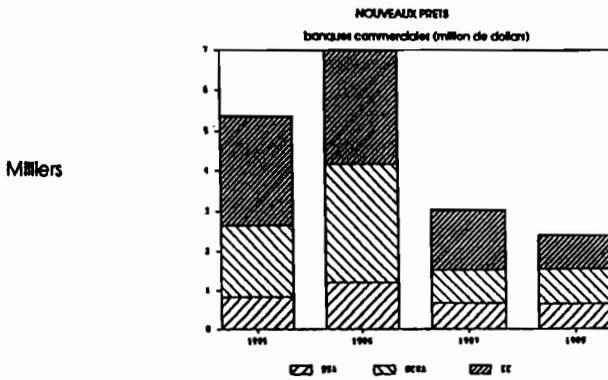


Tableau 2.1
Versements et mouvements des nouveaux prêts nets
par créanciers officiels ou privés
(en milliards de dollars)

	1985	1986	1987	1988
<i>Paiements</i>				
Créanciers officiels				
Multilatéraux				
Tous PVD	17,317	20,929	22,673	24,191
SS	2,294	3,407	3,929	3,693
MENA	1,422	1,841	1,722	2,026
EE	914	884	741	783
Bilatéraux				
Tous PVD	14,414	15,750	16,174	16,638
SS	2,068	2,345	2,536	2,294
MENA	3,359	2,533	2,811	2,984
EE	526	815	203	197
Créanciers privés				
Banques commerciales				
Tous PVD	24,716	22,439	24,699	24,784
SS	829	1,213	670	645
MENA	1,819	2,955	869	908
EE	2,710	2,829	1,489	850
<i>Mouvements nets</i>				
Créanciers officiels				
Multilatéraux				
Tous PVD	12,646	14,175	13,448	11,607
SS	1,848	2,742	3,130	2,627
MENA	875	1,190	836	953
EE	750	458	159	13
Bilatéraux				
Tous PVD	14,414	15,750	16,174	16,638
SS	1,075	1,600	1,933	1,602
MENA	1,583	720	1,179	1,417
EE	92	132	(559)	(317)

	1985	1986	1987	1988
Créanciers privés Banques commerciales				
Tous PVD	6,946	4,831	1,379	4,941
SS	(1,396)	(304)	109	40
MENA	623	2,163	87	(347)
EE	790	(258)	(285)	(720)

Note: le groupe MENA n'est qu'un représentant du groupe MED.

Le groupe MENA englobe tous les pays en voie de développement du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord.

Source : tableau de la dette mondiale 1989-1990.

e) Subventions officielles/assistances officielles au développement.

Le financement extérieur des déséquilibres en compte courant des pays en voie de développement peut provenir également de subventions officielles qui ne sont pas reprises dans les chiffres du DRS mentionné ci-dessus. Les chiffres de l'assistance officielle au développement (ODA) regroupent les subventions et les prêts¹, de même que les versements aux institutions multilatérales telles que la Banque Mondiale et le Fond Monétaire International. Les chiffres du tableau 2.2 ci-dessous indiquent donc que le total de l'ODA dans la décennie 80 a augmenté en termes nominaux jusqu'à 35 milliards de dollars en 1988. En supposant que les chiffres du DRS relatifs au montant des prêts et que la part des paiements aux institutions multilatérales représentaient entre 30 et 40 % du solde résiduel, on obtient un montant total de 6 à 7 milliards de dollars pour les subventions officielles.

1. L'aide officielle au développement (ODA) est composée des versements nets de prêts et subventions consentis à des termes préférentiels par des organismes officiels des pays de l'OCDE. Bien que par définition l'assistance purement militaire soit exclue, la frontière est parfois difficile à tracer. De plus, les versements nets aux institutions multilatérales sont également englobés dans les chiffres de l'ODA.

Tableau 2.2
Assistance officielle au développement dans la décennie 80

En millions de dollars courants	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
	Paieinent net de l'ODA de toutes sources						
Cibles : tous PVD, dont	25,067	24,525	24,800	27,037	31,034	33,566	35,836
SS	7,496	7,305	7,595	8,616	10,572	11,902	13,416
EMENA (*)	5,953	4,930	4,738	4,999	4,867	5,233	4,217
Algérie	136	95	122	173	165	214	171
Tunisie	210	205	178	163	222	274	316
Maroc	774	398	352	785	403	447	482
Libye	12	6	5	5	11	6	6
Egypte	1,441	1,463	1,794	1,791	1,716	1,773	1,537
Turquie	647	356	242	179	339	376	307
Total groupe MED	3,220	2,523	2,693	3,096	2,856	3,090	2,819
p.m. Israël	857	1,345	1,256	1,978	1,937	1,251	1,241
Sources : tout pays							
OCDE, dont	27,296	27,592	28,742	29,429	36,663	41,595	48,167
USA	7,138	8,081	8,711	9,403	9,564	9,115	10,141
Japon	3,353	3,761	4,319	3,797	5,634	7,342	9,134
Allemagne Fédérale	3,567	3,176	2,782	2,942	3,832	4,391	4,731
France	4,162	3,815	3,788	3,995	5,015	6,525	6,865
p.m. paiements totaux de l'ODA en 1982 en US \$ (pondéré de la déflation du PNB, tous pays industrialisés)	25,067	23,313	22,628	23,863	26,593	28,065	29,182

(*) Pays européens en voie de développement, Moyen-Orient et Afrique du Nord.
Source : tableau de la dette mondiale 1989-1990 Development Reports 1989-1990.

f) *En résumé*, les trois groupes de pays se disputent un montant total de ressources financières extérieures qui tend à se rétrécir depuis le milieu de la décennie 80 : (I) le montant net des nouveaux prêts consentis par les prêteurs officiels et privés a représenté environ 4 milliards de dollars en 1988 au lieu de 8 milliards de dollars en 1986. Le nouveau montant net des prêts commerciaux présente la tendance la plus inquiétante : les mouvements nets des banques vers les pays sub-sahariens, méditerranéens et pays de l'Est se sont avérés soit négatifs (pays EE et MENA) ou voisins de zéro (pays sub-sahariens) ; (II) le montant net des subventions officielles ne représente pour ces pays que des sommes stagnantes (en prenant le profit global de tous les PVD).

Par conséquent, la décennie 80 montre un vide structurel des financements avant subvention de l'ordre de 8 à 10 milliards de dollars pour les pays sub-sahariens, méditerranéens et pays de l'Est.

3. L'investissement étranger direct (FDI) comme source de financement extérieur de substitution

a) Il n'existe pas de théorie micro-économique unique et unifiée qui explique l'investissement étranger. Un premier jeu d'hypothèses met l'accent sur les variables financières : taux de rendement espérés (mouvements des capitaux depuis les pays à faibles rendements vers les pays à hauts rendements) réduction des risques par diversification des portefeuilles, et attirance de la taille du marché. Un second jeu d'hypothèses met l'accent sur les mécanismes de l'imperfection du marché et sur les avantages comparatifs des sociétés ; les considérations de cycles de produits ou de comportement oligopolistique peuvent également jouer un rôle lorsque les sociétés investissent à l'étranger pour conserver leur part de marché. Un troisième jeu d'hypothèse étudie les aspects de liquidité de l'investissement étranger direct. Les considérations politiques et fiscales jouent évidemment un rôle dans la définition du comportement des investisseurs.

b) L'investissement étranger direct et les économies occidentales

Toutefois, à un niveau macro économique globalisé, les chiffres du FDI pour les années quatre-vingts indiquent que cet investissement s'est concentré presque exclusivement dans les pays occidentaux industrialisés. En 1988, les mouvements totaux du FDI représentent environ 140 milliards de dollars, et les sorties depuis le groupe de pays G7 + 2 représentent environ 120 milliards de dollars : mais les destinataires des entrées de FDI sont majoritairement à l'extérieur G7 + 2 où les entrées de FDI ont atteint à peu près 100 milliards de dollars au cours de la même année.

c) Le FDI et les pays en voie de développement

Néanmoins, bien que le FDI n'ait pas constitué une composante très significative des mouvements totaux de capitaux vers les pays en voie de développement, son importance relative pourrait augmenter, d'autant qu'actuellement, les autres sources de financement tendent à se limiter. Les chiffres du tableau 3.1 tendent à accrédi-ter l'idée que les sorties nettes totales de FDI depuis les pays du groupe G7 + 2 ont augmenté substantiellement au cours de la période 1985-1988, et ont totalisé environ 21 milliards de dollars en 1988.

Tableau 3.1
Investissements étrangers directs dans la décennie 80

Mouvement de FDI (brut)		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pays G7 + Espagne et Grèce	Net	(7,229)	666	8,722	4,675	6,165	(14,127)	(26,329)	(37,715)	(21,073)
	Entrée	33,757	37,377	24,916	24,101	31,508	30,825	49,508	78,614	98,877
	Sortie	(40,985)	(36,712)	(16,194)	(19,426)	(25,343)	(44,952)	(75,836)	(116,329)	(119,949)
Pays méditerranéens (a)	Net	(261)	71	(136)	176	795	1,391	1,170	810	1,582
	Entrée	(174)	117	(97)	210	826	1,396	1,171	968	1,655
	Sortie	(87)	(46)	(39)	(34)	(31)	(5)	(1)	(158)	(73)
% des pays méditerranéens Pays G7 + 2	Net	3,6 %	10,7 %	- 1,6 %	3,8 %	12,9 %	- 9,8 %	- 4,4 %	- 2,1 %	- 7,5 %
	Entrée	- 0,5 %	0,3 %	- 0,4 %	0,9 %	2,6 %	4,5 %	2,4 %	1,2 %	1,7 %
	Sortie	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
% des pays méditerranéens entrée/sortie pays G7 + 2		0,4 %	0,3 %	0,6 %	1,1 %	3,3 %	3,1 %	1,5 %	0,8 %	1,4 %

(a) : Algérie, Libye, Maroc, Turquie et Egypte.

Source : Fonds Monétaire International, statistiques de la balance des paiements, IFS.

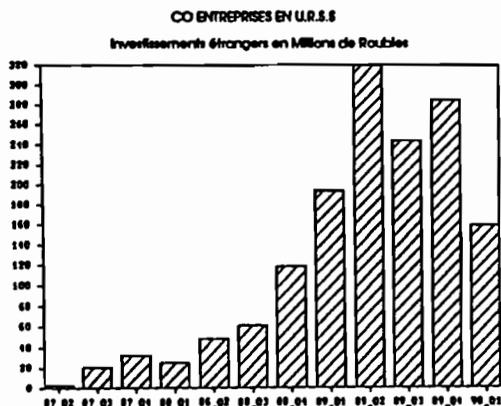
A l'évidence, une partie de ces mouvements a été dirigée vers d'autres pays de l'OCDE.

Toutefois, le groupe des pays méditerranéens a reçu des mouvements nets de l'ordre de 1,2 milliards de dollars en moyenne au cours de la même période.

d) L'investissement direct étranger en Europe de l'Est

Le FDI dans les pays de l'Est est-il également susceptible de constituer une menace et de détourner cette ressource supplémentaire de financement extérieur au détriment des autres pays en voie de développement ? Bien qu'il n'existe pas de chiffres permettant de comparer le FDI dans les pays de l'Est, méditerranéens et sub-sahariens, on peut obtenir une idée de ce qu'il représente en URSS : l'enthousiasme pour les co-entreprises (joint-ventures) dans les pays de l'Est et en URSS semble décliner en raison de l'accumulation des incertitudes concernant les politiques économiques ultérieures de ces pays. Il est également très probable que les récents événements de la crise du Golfe vont rendre la convalescence des pays de l'Est encore plus difficile : on ne pense pas qu'il pourront inverser le déclin brutal de leur production avant deux ou trois ans.

Figure 8



e) Par conséquent, il existe potentiellement de bonnes perspectives pour les pays sub-sahariens et méditerranéens. Toutefois, un certain nombre de conditions doivent être remplies pour attirer l'investissement étranger direct : entre autres, une législation stable en matière fiscale et de rapatriement des bénéficiaires, des marchés financiers adéquats, la stabilité des taux de change et de bonnes perspectives de croissance... Toutes ces conditions sont loin d'être remplies dans la majorité des pays sub-sahariens et méditerranéens, destinataires de ces investissements.

e) *En résumé*, le développement du FDI pourrait donc être considéré comme une alternative à la chute des sources traditionnelles de financement extérieur des pays en voie de développement. Toutefois, bien que les mouvements de FDI risquent de rester à leur niveau actuel (environ 10 milliards de dollars dirigés vers tous les pays en voie de développement), la répartition géographique ne peut pas être garantie, contrairement aux engagements bilatéraux ou multilatéraux. De plus, il est improbable qu'à court et même moyen terme, le FDI puisse combler le vide qui a été sommairement identifié au chapitre précédent en ce qui concerne tous les pays de l'Est, méditerranéens et sub-sahariens : nous avons remarqué la présence d'un mouvement de 1,2 milliards de dollars en moyenne vers les pays méditerranéens. Ce signal encourageant montre que la concurrence entre les pays du groupe méditerranéen et du groupe d'Europe de l'Est déterminera probablement la direction et la voie future des entrées de capitaux. Néanmoins, il est hautement improbable que les pays sub-sahariens, réussissent à attirer à court ou moyen terme, suffisamment de FDI pour leur éviter de dépendre des subventions officielles et privées pour équilibrer leurs comptes extérieurs.

CONCLUSIONS

Quelques perspectives relatives au financement extérieur des pays en voie de développement

a) Dans un monde concurrentiel, le financement extérieur deviendra de plus en plus sélectif, malgré l'émergence de nouveaux emprunteurs et/ou marchés potentiels. Il semble que les composantes essentielles du financement extérieur pour les groupes de pays de l'Est, sub-sahariens et méditerranéens suivent des voies différentes.

b) L'accès aux nouveaux prêts nets pour les trois groupes (SS, MED et EE) est appelé rester limité tant que la solvabilité de ces pays n'est pas entièrement rétablie : (a) les mouvements nets des prêts multilatéraux semblent rester concentrés sur les pays à faible revenu du groupe sub-saharien ; (b) les mouvements nets des prêts bilatéraux sont également dirigés vers le groupe sub-saharien et méditerranéen ; (c) les banques commerciales ne fournissent pas d'argent frais à aucun des groupes ci-dessus.

c) Les subventions privées sont appelées à devenir plus sélectives et de plus en plus fondées sur des engagements politiques de rétablissement de la démocratie et sur la transparence des règles du jeu économique.

Bien que pour quelques temps encore le groupe G7 + 2 restera lié par ses engagements géostratégiques antérieurs, de nouvelles politiques vont se dégager afin de traiter des objectifs de développement à long terme qui pourront éviter l'explosion de l'instabilité sociale et politique dans les pays en voie de développement. Des engagements d'allègement de la dette pourraient constituer une amorce de solution à ces problèmes.

d) Aux cours des dernières années le développement des investissements directs peut apparaître comme source de financement de substitution permettant de corriger des déséquilibres dans cette période de transition, à condition que l'environnement macro-économique des bénéficiaires devienne attractif et approprié.

e) La concurrence entre les pays de l'Est, sub-sahariens et méditerranéens existera. Toutefois, elle suivra probablement des voies différentes selon que l'on envisage le court et le long terme

(I) A court terme, le montant des nouveaux prêts restera limité pour ces trois groupes de pays en raison de leur médiocre solvabilité (voir tableau B. ci-après). Il est également improbable à court terme que des déplacements significatifs des subventions officielles et privées se produisent au détriment des pays sub-sahariens, méditerranéens et des pays de l'Est. Enfin, les investisseurs étrangers sont moins actifs dans les pays de l'Est que dans les pays méditerranéens.

(II) A long terme, toutefois, les résultats pourraient être différents : le rétablissement de la solvabilité pourrait prendre moins de temps dans les pays de l'Est que dans les pays sub-sahariens. Les questions d'instabilité politique doivent également être traitées par les pays sub-sahariens et méditerranéens, s'ils ne veulent pas être tenus à l'écart des mouvements de l'assistance bilatérale. Ici encore, ces questions seront probablement plus difficiles à résoudre dans les pays relativement plus pauvres, qui connaissent une répartition inégale des revenus, que dans des pays européens à niveau d'éducation élevée¹. Enfin, les mouvements de l'investissement direct répondront probablement à différents critères qui dépendent de la solution des difficultés évoquées plus haut. Dans le pire des cas, les pays sub-sahariens et méditerranéens seront tenus à l'écart, s'ils ne réussissent pas à maîtriser cet ensemble complexe de difficultés.

1. Bien que les récentes confrontations ethniques en Hongrie, Roumanie et en URSS incitent à penser que les Européens ne sont pas à l'abri de l'instabilité sociale.

Tableau B
Indicateurs de solvabilité

En pourcentage	1985	1986	1987	1988
Dette extérieure totale/ Exportations de biens et de services				
Tous PVD	204	230	230	201
SS	225	309	348	350
MENA	195	273	285	296
EE (*)	145	142	151	131
EE (**)	290	284	301	261
Total Service de la Dette/ Exportations de biens et de services				
Tous PVD	29	30	27	27
SS	28	26	19	24
MENA	25	32	30	38
EE (*)	19	20	18	15
EE (**)	38	40	35	30
Total Dette Extérieure/PNB				
Tous PVD	45	48	51	45
SS	51	71	97	94
MENA	65	72	75	79
EE	44	39	47	48
Total Paiements Intérêts/PNB				
Tous PVD	3	3	3	3
SS	2	2	2	3
MENA	3	3	3	4
EE	3	2	3	2

(*) En supposant que les exportations totales sont en devises convertibles.

(**) En supposant que 50 % des exportations totales sont traitées en roubles (*source* : tableau de la dette mondiale 1989-1990).

f) Les perspectives de financement extérieur à court terme pour tous les pays en voie de développement indiquent que la ponction suscitée par l'avènement des économies d'Europe de l'Est sera marginale.

Bien que les données disponibles concernant les mouvements nets globalisés des ressources en direction de tous les pays en voie de développement (111) montrent une diminution en 1989, les montants totaux continueront à augmenter en 1990-1991. Le total de l'ODA disponible pour les PVD autres que ceux de

l'Europe de l'Est augmentera de 35 milliards de dollars environ en 1988-1989 à près de 43 milliards de dollars en 1990-1991. Les fonds dirigés vers les pays de l'Est grâce à l'initiative du groupe G 24 représenteront environ 4 milliards de dollars en 1990 et 2,5 milliards de dollars en 1991. Ces montants ne sont encore que des estimations préliminaires, mais ils demeurent marginaux (voir tableau C ci-après).

g) On ne pourra pas éviter la concurrence pour les ressources financières extérieures selon des critères de marché qui engloberont la solvabilité financière et la crédibilité politique.

Par conséquent, la stratégie prévisible des pays sub-sahariens et méditerranéens consiste à améliorer ces deux aspects de leur solvabilité en réduisant dans la mesure du possible leurs déséquilibres intérieurs et extérieurs. En conséquence de ce processus, ces pays devraient entamer des négociations en vue d'un allègement de la dette. *Un allègement de la dette est susceptible d'être obtenu* dans la mesure où il sera soutenu par des adaptations intérieures. A cet égard, la viabilité de l'adaptation n'ira pas sans dimensions économiques et politiques : sur le plan économique, elle nécessitera des investissements dans les secteurs où le pays dispose d'un avantage comparatif, d'ouvrir l'économie grâce à des prix relatifs adéquats assortis d'une politique de taux de change appropriés et d'incitations convenables, d'améliorer les performances à l'exportation, réduire l'absorption intérieure etc. ; sur le plan politique, elle exigera de réduire les coûts sociaux des réformes, en obligeant les élites de ces pays à prendre leur part du fardeau des programmes de réforme tout en mettant en place des filets de sécurité pour les groupes sociaux les plus vulnérables.

h) En conséquence, le financement extérieur deviendra une question moins critique et les prêts commerciaux pourront reprendre de même qu'une réduction de la dette grâce à des aménagements de compensation.

En outre, l'aide bilatérale pourrait recommencer à circuler entre le groupe G7 + 2 et les pays sub-sahariens et méditerranéens. Le recyclage des excédents japonais en compte courant représentera également une bonne opportunité de même que les entrées nettes émanant d'institutions multilatérales (en bénéficiant de l'augmentation des quotas fixés par le FMI). Enfin, des stratégies d'accompagnement notamment par intégration commerciale, régionale, etc., pourraient aider à ces groupes de pays à devenir plus attractif pour les investisseurs et prêteurs privés.

Tableau B
Mouvements nets des financements vers les 111 PVD

Milliards de dollars US	1980	1982	1988	1989	1990(E)	1991(P)
Mouvement globalisé net	89,9	97,5	52,9	51,6	64,2	64,3
Assistance officielle au développement	33,3	358,2	37,2	36,8	47,8	44,8
Subvention officielle	13,3	11,3	19,2	19,4	19,7	20,1
Prêt officiel	20,0	23,9	18,0	17,4	28,1	24,7
Multilatéraux	12,2	15,0	6,9	6,7	12,3	7,7
Bilatéraux	7,8	8,9	11,1	10,7	15,8	17,0
dont :						
ODA aux pays de l'Est (*)			1,3	1,4	4,0	2,5
Total ODA sans pays de l'Est	33,3	35,2	35,9	35,4	43,8	42,3
Mouvements privés	52,9	55,6	21,2	17,0	16,6	19,0
Subventions privées	2,6	2,3	3,3	3,6	3,6	3,6
Prêts privés	42,4	43,8	4,4	2,1	1,0	2,9
Banques Commerciales	32,2	31,8	2,2	3,6	2,2	4,0
Transactions de compensation	10,2	12,0	2,2	(1,5)	(1,2)	(1,1)
Invest. Etranger Direct	7,9	9,5	13,5	11,3	12,0	12,5
Ressources du FMI	3,8	6,6	(5,5)	(2,3)	(0,2)	0,5
p.m.						
Transferts globalisés nets	57,2	48,1	(9,2)	(9,8)	7,4	(3,5)
Mouvements nets de la BIRD	3,5	4,9	2,5	2,6	6,3	6,3
Mouvements nets de l'ADI	1,5	2,5	3,6	3,3	3,7	4,2

(*) Fonds versés au titre de l'ODA à la Yougoslavie, la Hongrie et la Pologne entre 1982 et 1988, estimée pour 1989. Engagements connus envers la Hongrie et la Pologne pour 1990 par l'entremise du système PHARE : « Pologne/Hongrie : Assistance à la restructuration économique » initiative de financement international créé par le groupe G 24 ; les engagements de la Banque Européenne pour la Recherche pour la Reconstruction et la Développement ne sont toujours pas connus.

Source : BIRD – Service de l'Economie International.

COMMISSION IV

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Sous la direction de Christian REYNAUD

Institut National de Recherche sur les Transports
et leur Sécurité (INRETS)

Département d'Economie et de Sociologie des Transports

SYNTHESE :

**LES COMMUNICATIONS ET L'INTEGRATION
DE L'ESPACE MEDITERRANEEN**

par **Christian REYNAUD**

Les communications, et en particulier les transports sur lesquels ce chapitre se concentre, contribuent de différentes manières à l'avenir de l'espace méditerranéen.

Une première approche consiste à considérer les transports comme une activité de service qui contribue pour une part souvent supérieure à 10 % à la valeur ajoutée par les différentes régions concernées. A ceci, s'ajoutent des activités induites qui sont celles de la production des matériels et la construction des infrastructures. Le poids économique du transport est particulièrement manifeste en Méditerranée où l'acheminement des produits s'effectue sur des distances assez longues, dans des conditions difficiles. Par ailleurs le transport est un des principaux postes du tourisme qui est une activité essentielle dans cette terre ; l'analyse du secteur des transports s'est faite traditionnellement, par mode, en distinguant les acheminements routiers, ferroviaires, terrestres, aériens.

Mais cette approche donne, dans le contexte de cet ouvrage, une vision trop réductrice des transports dans l'économie et les échanges ; de plus, sur le plan de l'organisation des transports, elle n'est pas toujours la plus pertinente.

En effet, le transport est, de fait, l'expression même de la réalité des interdépendances qui s'établissent entre les régions et la plupart des contributions présentées dans ce chapitre le resitueront dans le cadre du développement économique et social de la Méditerranée.

Sur le plan plus strict de l'organisation du transport, une analyse par mode traduit mal le fonctionnement des chaînes multimodales qui, pour la desserte des îles, le franchissement de la mer, associent les modes terrestres, maritimes et aériens.

Ces éclairages sont d'autant plus indispensables que l'on s'attache à une partie du monde, constitué autour d'une mer, la Méditerranée, qui historiquement a permis d'assurer le contact entre les rives, de développer le commerce, de diffuser des connaissances avant d'apparaître plus comme une frontière qui sépare des pays ; le transport en Méditerranée a longtemps été le fondement de l'unité de cette zone et il a certainement encore vocation à redevenir un levier privilégié pour structurer et intégrer de nouveaux espaces sur le plan économique, social et culturel.

Toutefois, s'il est facile de reconnaître qu'un transport adapté favorise les rapprochements, et qu'à contrario un transport inefficace est un facteur de distanciation considérable. La traduction de cette approche globale au niveau de la mise en œuvre d'une politique a souvent été difficile et la construction de l'Europe en est certainement un des plus beaux exemples.

Bien que le traité de Rome ait clairement reconnu le rôle que pouvaient jouer les transports dans l'intégration de l'Europe, la politique européenne dans ce domaine a pris un retard qui a entraîné une intervention de la Cour de Justice pour non-application des traités. Les rapports les plus récents sur les transports réalisés pour le compte de la Commission de Bruxelles montrent combien cette absence

de politique d'intégration par les transports devient préjudiciable pour la construction du nouvel espace européen.

Pour le rapprochement entre l'Europe et l'UMA, et entre les pays de l'Europe du Sud eux-mêmes, il conviendrait certainement de ne pas faire le même type d'erreur car les enjeux se situent à l'échelle européenne comme à l'échelle mondiale, et la notion même d'identité méditerranéenne pourrait être complètement vidée de son sens.

En effet, les performances des chaînes de transport se sont développées de manière très inégale dans les relations internationales à travers le monde ; l'acheminement des produits, le transport de personnes peuvent aujourd'hui s'effectuer dans des conditions plus satisfaisantes entre deux pays très éloignés d'Europe et d'Asie qu'entre deux régions méditerranéennes.

Il n'y a aujourd'hui plus de relation directe entre ce qu'il conviendrait d'appeler une « distance économique » et une « distance géographique » ; sur le marché mondial du tourisme, sur celui des produits agricoles ou industriels, les pays méditerranéens ne s'en retrouvent que « plus éclatés » et la création de nouvelles solidarités dans l'espace méditerranéen suppose que des projets communs concernant les réseaux de communication et leur exploitation soient établis.

La question qui se pose alors est celle de la définition d'un cadre dans lequel une telle politique s'exprime.

Là encore la réponse n'est pas simple. La CEE intervient pour le développement des régions excentrées de Sud de l'Europe et exprime sa volonté d'engager une politique méditerranéenne « rénovée ». Il conviendrait d'en préciser les orientations relatives aux communications. La Communauté Economique pour l'Europe de l'ONU s'efforce d'étendre ses procédures à l'acheminement des produits vers les pays du Sud de la Méditerranée comme cela a été fait pour l'accord TIR (Transport International Routier).

Dans leurs contexte propre, les régions, les entreprises développent des coopérations décentralisées, liées à une activité quotidienne.

Mais d'une manière générale, ces actions restent limitées et fractionnées ; elles ne permettent pas une démarche transversale et globale assurant une appréhension du fonctionnement de l'ensemble du système de transport. Les rigidités administratives et sectorielles restent encore fortes.

Sur le plan institutionnel, la Méditerranée reste avant tout une zone de partage de compétences d'organismes interrégionaux ou internationaux, une zone découpée par une multiplication d'accords maritimes bilatéraux, une zone d'intervention spécifique des Etats pour la desserte des îles. A moins de deux ans de l'ouverture du marché unique, la Méditerranée se trouve dans la situation paradoxale qui est celle d'une zone très ouverte dans des relations à l'échelle mondiale et plutôt fermée dans des relations de proximité entre Etats.

Il y a donc des contradictions dont le dénouement risque d'être très brutal dans les années à venir sans que l'on soit assuré pour l'avenir d'une plus grande harmonisation ou homogénéisation des conditions de transport.

Une préoccupation commune sous-jacente aux différentes contributions faites dans ce chapitre était alors de rapprocher les composantes qui assurent le fonctionnement de chaînes de transport, et d'expliciter les conditions d'adaptation de transport au contexte économique et social.

Sur le plan géographique, et conformément à une démarche privilégiée dans l'ensemble de l'ouvrage, il s'agissait aussi d'étudier les actions susceptibles de renforcer une façade méditerranéenne de l'Europe sur laquelle viendront s'articuler des échanges entre l'ensemble des pays d'Europe et ceux du Maghreb.

L'analyse des flux fournissant les éléments d'un constat de la réalité des échanges en Méditerranée, un premier diagnostic a pu alors être établi concernant les transports afin de proposer des premières pistes de réflexion qu'il conviendrait d'approfondir.

I – Le transport reflète d'une réalité des échanges en Méditerranée

A travers l'analyse de ce flux, la Méditerranée apparaît d'abord comme une mer ouverte et une zone de transit aussi bien :

- pour des échanges d'Est en Ouest, ou d'Ouest en Est, qui s'effectuent à travers le monde entre les grands continents d'Europe, d'Amérique et d'Asie, en franchissant le détroit de Gibraltar et empruntant le Canal de Suez ;

- pour des échanges transitant à travers les ports des façades méditerranéennes, concernant notamment des hydrocarbures et du gaz en provenance du Moyen-Orient et du Maghreb, et destinés aux régions du Centre et du Nord de l'Europe.

Les échanges entre les régions du pourtour de la Méditerranée sont plus limités et sont dominés par quelques grands flux qui caractérisent des complémentarités économiques.

On retrouve une prépondérance des échanges Nord-Sud qui s'observe aussi bien entre les régions de l'Europe méditerranéenne et ceux de l'Europe du Nord, qu'entre les pays de la rive Nord et ceux de la rive Sud. Près des 2/3 du commerce extérieur des pays du Maghreb se réalisent avec les pays européens, et la majeure partie des échanges de l'Espagne, de l'Italie s'effectuent avec le Centre et le Nord de l'Europe.

Les échanges entre les pays du Maghreb eux-mêmes sont extrêmement limités et ne représentent que 2 à 5 % de leur commerce extérieur. De même, les transports entre l'Espagne et l'Italie restent faibles même si leur taux de croissance récente est relativement élevé.

En ce qui concerne les voyageurs, les transports Nord-Sud dominent aussi largement, ne serait-ce qu'en raison de l'attrait touristique du pourtour méditerranéen ; à ce motif s'ajoute celui des visites à des parents et amis des populations émigrées qui représente une part très conséquente des voyages effectués entre les deux rives.

Des affinités historiques et des relations de proximité transparaisent également et ceci notamment entre l'Italie et la Tunisie, la France et l'Algérie, l'Espagne et le Maroc ; dans ces relations privilégiées, des évolutions sont cependant perceptibles avec notamment le renforcement relatif d'une interdépendance économique entre l'Italie et l'Algérie.

La caractérisation par produit des transports permet une analyse plus approfondie des mécanismes économiques, traduisant des complémentarités et des concurrences existantes, et faisant ressortir une logique de filières dont il a été fait mention dans les études sur l'industrialisation.

Dans ces flux par produit, on distingue d'abord les grands flux des pondéreux liés à un trafic d'hydrocarbures et à des trafics de produits chimiques et de produits alimentaires du Nord vers le Sud. L'évolution des échanges de produits « intermédiaires », comme les ciments, les produits métallurgiques, reflètent des phénomènes de délocalisation d'industrie ou de spécialisation à l'intérieur des branches. Parmi les produits à valeur ajoutée plus élevée, on retrouve dans le sens Nord-Sud des biens d'équipement et des véhicules, et dans le sens Sud-Nord des denrées alimentaires périssables. Les échanges de produits textiles traduisent une redistribution des activités à l'intérieur d'un même processus de production qu'une certaine fiabilité dans les communications permet de répartir de part et d'autre de la Méditerranée afin de bénéficier de meilleures conditions économiques de production ; des phénomènes analogues se produisent aussi dans l'électronique.

Mais, il existe aussi des situations de concurrences qui, si elles peuvent limiter les échanges entre les pays d'une même rive, ne sont certainement pas suffisantes pour expliquer le faible niveau de trafic entre les pays du maghreb ou de l'Europe du Sud : une des causes de la faiblesse de ces échanges est certainement à rechercher dans la difficulté rencontrée au niveau des transports.

II – Un transport fractionné, peu propice à l'intégration méditerranéenne

Le bilan fait sur la qualité des transports en Méditerranée s'avère particulièrement préoccupant pour l'intégration méditerranéenne ; cette constatation s'applique d'une manière générale aussi bien aux voyageurs qu'aux marchandises sans que l'on puisse pour autant oublier les performances incontestables de certains chaînes particulières de transport.

Pour les transports de conteneurs par exemple, les coûts et les délais sont souvent supérieurs à ceux constatés pour des échanges intercontinentaux sur longues distances entre l'Europe, les Etats-Unis et l'Asie. La fiabilité est souvent moins bonne.

Il s'en suit que la Méditerranée ne joue pas un rôle de zone d'éclatement des grands flux intercontinentaux de conteneurs qui pourrait être le sien. Les ports méditerranéens s'avèrent d'ailleurs moins performants que les ports concurrents

de la Mer du Nord dont les hinterlands s'étendent jusqu'au Sud de l'Europe ; des flux importants sont ainsi drainés du Sud vers le Nord de l'Europe pour être ensuite acheminés par voie maritime et, parfois, transiter par le détroit de Gibraltar et le Canal de Suez.

Ceci étant, il convient aussi de souligner que des distances relativement courtes en Méditerranée et des difficultés d'acheminement terrestre font que le transport par conteneurs n'est pas le plus approprié ; le recours à la technique ro-ro est parfois mieux adapté et inévitablement plus coûteux. La recherche d'une desserte régulière, avec des volumes de flux qui ne permettent pas des économies d'échelles très conséquentes conduit dans leurs relations économiques les pays de la Méditerranée ne bénéficieront pas de leur position de proximité par rapport à des pays beaucoup plus éloignés.

En ce qui concerne les transports de voyageurs également, l'accessibilité des régions du pourtour de la Méditerranée est, bien souvent, difficile aussi bien lorsqu'il s'agit de communiquer entre elles ou d'atteindre le centre de l'Europe. Le handicap est encore plus net lorsque l'on s'écarte des plaines littorales relativement mieux reliées aux réseaux nationaux et internationaux.

Les différences d'accessibilité entre les zones ont été mesurées grâce à un indicateur mis au point et appliqué de manière homogène à l'Europe du Sud.

Cette mauvaise adaptation des transports résulte certes de la topologie des régions littorales, mais aussi d'une structuration des réseaux suivant des grands axes Nord-Sud aujourd'hui encombrés et du manque d'efficacité de l'organisation des transports.

Il n'existe pas encore de grande infrastructure transversale entre les pays du Maghreb et sur la rive Nord les infrastructures ont d'abord été conçues comme l'aboutissement de grands itinéraires qui du Nord au Sud se prolongent le long de la Méditerranée ; un des meilleurs exemples en est probablement le couloir rhodanien qui se prolonge pour la route et pour le fer à destination de l'Espagne et de l'Italie sans qu'il n'y ait eu véritablement de réflexion très poussée, depuis la période romaine, sur une relation Est-Ouest le long du pourtour méditerranéen.

L'accessibilité de ces régions est rendue encore plus difficile par le franchissement de barrières naturelles telles les Alpes et les Pyrénées, qui sont devenues les principaux goulets d'étranglement des réseaux européens.

S'agissant des équipements portuaires, les appréciations doivent prendre en compte le fait que l'équipement ne peut être considéré indépendamment des conditions de desserte de son hinterland. Des situations ponctuelles de sur-équipement peuvent d'ailleurs se conjuguer avec des situations de sous-équipement, particulièrement nettes sur la rive Sud.

Le problème de la coordination des équipements et de l'organisation des chaînes est aussi posé dans ce cadre et les prestations offertes aux utilisateurs en Méditerranée n'atteignent pas la qualité de service des transports en Mer du Nord.

Enfin, la zone méditerranéenne est contrainte par de nombreux règlements bilatéraux et nationaux qui régissent les échanges et la desserte des îles ; une poli-

tique commune des transports maritimes en Méditerranée reste encore à faire et les contraintes d'exploitation qui découlent de ces contraintes réglementaires limitent les possibilités de réorganisation et de fonctionnement suivant des logiques de réseaux plus performants.

Un certain nombre d'inconvénients en termes de surcoût, et parfois d'effets pervers, ont souvent été soulignés ; les accords bilatéraux ne favorisent pas une exploitation optimale des lignes et les subventions pour le transport de produits rendent parfois plus difficile la naissance de petites entreprises visant un marché local, notamment dans les îles.

Accords bilatéraux, contraintes de desserte des îles, conditions économiques onéreuses, se cumulent dans un contexte général peu propice à la facilitation des échanges. L'application des techniques modernes d'échanges de données informatisées pour le transport est plus en retard en Méditerranée que dans le bassin de la Mer du Nord. Les opérations de dédouanement sont souvent plus longues et entraînent des attentes pénalisantes. Les crédits documentaires sont plus difficiles à obtenir.

Tous ces éléments doivent être pris en compte dans une approche globale des transports qu'appelle inévitablement toute volonté d'une meilleure intégration en Méditerranée.

III – Une politique de structuration de l'espace et facilitation des échanges par les transports

Une remarque fondamentale dans la recherche de solutions est qu'il n'y a pas de politique autonome des transports : il faut une politique intégrée de développement des économies, des échanges et des transports.

Souvent, ceci n'est réalisable qu'à un niveau relativement fin, par zone géographique, par catégorie de produit ou par filière.

Mais une vision plus globale n'en est pas moins nécessaire, notamment dans la coordination des différentes opérations de construction d'infrastructures ou d'organisation des transports : les chaînes sont souvent multimodales, et les infrastructures terrestres, portuaires, aéroportuaires se conjuguent pour l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des prestations.

Le tissu des entreprises de transport lui-même est marqué par la présence d'un plus grand nombre de PME travaillant souvent pour des entreprises industrielles, commerciales de taille modeste. Cette réalité du tissu est une donnée à laquelle les modes d'organisation, d'échanges d'informations doivent s'efforcer de répondre ; l'amélioration des systèmes publics de télécommunications, l'ouverture du système d'échanges de données informatives sont à cet égard capitales.

Cette approche plus générale est d'ailleurs aussi valable pour les activités de tourisme où les tâches d'organisation, de transports et d'accueil sont indissociables pour valoriser des sites incomparables et fidéliser les clientèles.

La Communauté Européenne intervient déjà, notamment par l'intermédiaire de FEDER avec un budget relatif au transport qui atteint des proportions conséquentes ; il est important que ces interventions procèdent d'une approche plus globale dans le cadre d'une politique d'intégration par les transports en Méditerranée. La réalisation d'un marché plus homogène dans cette zone est d'autant plus urgente que des interventions extérieures à la Méditerranée sont, paradoxalement, parfois plus faciles que des initiatives prises par des pays riverains.

Des opérations concrètes peuvent alors être rapidement engagées et crédibilisent la volonté et l'intérêt de telle démarche.

Plusieurs ont été évoquées dans le document de ce chapitre et l'on peut déjà citer à titre d'exemple :

- le développement d'une offre de transport performante pour les échanges intra-méditerranéens à travers l'amélioration des services routiers qui sont bien adaptés à la distance, à la nature et au volume des trafics tant existants que prévisibles ;

- la création d'un véritable réseau articulé sur les grands ports conteneurisés afin de permettre un ancrage plus efficace de la Méditerranée sur les flux mondiaux ;

- la recherche d'une intégration plus forte des ports aussi bien sur la façade Nord que sur les rives Sud de la Méditerranée en améliorant notamment leurs relations terrestres et leurs réseaux de transfert d'informations (EDI), afin de permettre l'émergence entre eux d'une logique de complémentarité ;

- l'accélération des procédures douanières et des circuits documentaires bancaires afin de faciliter les passages aux frontières, ce qui suppose une évolution des législations existantes et la recherche d'accords entre la Communauté Européenne et le Maghreb ;

- la promotion au sein de l'Arc Latin et de l'UMA de modes d'exploitation Est-Ouest dans les réseaux de transports terrestres et aériens très marqués par la dominance des échanges Nord-Sud.

COMMISSION IV
CONTRIBUTIONS ECRITES FIGURANT DANS CE RECUEIL

A. AMMOUS

Professeur à la Faculté des Sciences Economiques et de Gestion

Campus Universitaire – Route de l'Aérodrome

Université de SFAX

BP 69

3028 SFAX – TUNISIE

« *La problématique des transports dans les économies du Maghreb Arabe* »

M. BIGGI

INSEE

1, rue Résidence Belvédère

20000 AJACCIO

« *Les systèmes de continuité territoriale en Méditerranée* »

Dr. M. GIDONI

Dirigeante FINMARE

Piazza Dente 7

16121 GENOVA

« *Considérations sur l'Economie Maritime Méditerranéenne* »

J.-Y. LEGOUAS

Observatoire Economique et Statistique des Transports

55-57, rue Brillat-Savarin

75013 PARIS

« *Quelques notions comparatives sur les transports maritimes de marchandises en Méditerranée* »

H. LEHMACHER

ONU-CEE

Palais des Nations

CH. 1210 GENEVE

SUISSE

« *Les grands réseaux d'infrastructure de transport en Europe* »

J. ROUDIER

Directeur de la Flotte de Commerce

Ministère délégué chargé de la mer

3, place de Fontenoy

75007 PARIS

« *Les transports maritimes en Méditerranée. Cabotage Européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA* »

A. ULIED
Plan Territorial Métropolitain de Barcelone
Wellington Business n° 19
08018 BARCELONE
ESPAGNE
« *Le connexion de l'Espace Méditerranéen* »

Ch. MATTHONET
3, Place de Fontenoy
75007 PARIS
« *L'informatisation des ports Méditerranéens* »

M. PAPINUTTI et M. POINCELET
INRETS
2, Avenue du Général Malleret-Joinville
BP 34
94114 ARCUEIL CEDEX
« *Les flux Méditerranéens : la Méditerranée lieu de transit ou lieu d'échanges ?* »

F. PLASSARD
Directeur de Recherche au CNRS
Laboratoire d'Economie des Transports
Maison Rhône-Alpes des Sciences de l'Homme
14, avenue Berthelot
69363 LYON CEDEX 07
« *Axes de transports Méditerranéens : logiques nord-sud et logiques est-ouest* »

**L'ANALYSE DES FLUX DE MARCHANDISES
EN MEDITERRANEE :
LA MEDITERRANEE LIEU DE TRANSIT
OU D'ECHANGES ?**

**Martine POINCELET
Marc PAPINUTTI¹**

Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité
Département d'Economie et de Sociologie des Transports

1. Les communications de Martine Poincelet et de Marc Papinutti ont été regroupées. L'ensemble de leurs exploitations visant à identifier les flux et les cartes qu'ils ont diffusées lors du Colloque, n'ont pu être reproduites dans le cadre de cette publication en raison du volume très important du dossier qui avait été constitué.

Les transports de marchandises fournissent une grille d'analyse intéressante pour apprécier l'importance des échanges et mesurer concrètement la réalité des interdépendances. L'objet de cette communication est de procéder à une analyse des flux en Méditerranée, à partir des données disponibles exprimées en tonnage ou en valeur afin de mieux apprécier les vocations de la Méditerranée qui est un lieu de transit et d'échanges.

Ce dossier constitué pour la partie occidentale de la Méditerranée comprend alors deux parties :

– une première partie, qui décrit, à travers trois grandes catégories de produits, habituellement utilisés en transport, la circulation des marchandises ayant pour origine ou destination la zone méditerranéenne ;

– une deuxième partie qui décrit, de façon détaillée, les flux de marchandises entre les trois pays de l'Europe du Sud (la France, l'Espagne et l'Italie) et trois pays de l'Union du Maghreb Arabe (le Maroc, l'Algérie et la Tunisie). Elle est précédée d'une description succincte des échanges des trois pays du sud de l'Europe entre eux afin de permettre des comparaisons entre les volumes échangés.

La source des données ayant permis de réaliser les cartes de trafic maritime de la première partie est l'annuaire statistique annuel de l'ONU concernant le trafic international de marchandises par voie maritime en tonnage.

Les données y sont présentées de manière regroupée par façade maritime. Par commodité, huit zones géographiques ont été définies de la manière suivante :

Amérique : ensemble du continent.

Europe autre : des ports de la Mer Baltique aux ports atlantiques y compris le Royaume-Uni.

Méditerranéen Europe : ports méditerranéens d'Espagne à la Grèce.

Mer Noire : Bulgarie, Roumanie, URSS.

Méditerranée Asie : Des côtes de Turquie à Israël.

Méditerranée Afrique : d'Egypte au Maroc.

Afrique : Côte Ouest Afrique, Afrique du Sud, Côte Est Afrique jusqu'au Mozambique.

Asie : des ports de la Mer Rouge, du Golfe Persique, l'ensemble des ports asiatiques ainsi que l'Océanie.

Les regroupements de marchandises sont faits par conditionnement et nature selon une terminologie utilisée dans le domaine maritime :

Vracs liquides : on trouve ici l'essentiel des produits pétroliers bruts et leurs dérivés liquides, le gaz ainsi que tous les produits transportés par citernes.

Vracs solides : on trouve dans cette catégorie les céréales en vrac, le sucre, les minerais, les produits métallurgiques, le charbon, les engrais, les nourritures pour animaux en vrac, les matériaux de construction en vrac ainsi que les autres marchandises en vracs solides ou secs.

POINTS DE REPERE SUR L'HISTOIRE DES TRANSPORTS EN MÉDITERRANÉE

1) *La Méditerranée hier...*

Les hommes qui peuplèrent ses rivages considérèrent longtemps la Méditerranée comme une barrière, un obstacle avant d'oser s'aventurer, vers 2500 avant notre ère pour des navigations à vue, des cabotages entre villes d'une même côte pour échanger des marchandises.

Ces premiers marins furent des Egyptiens.

Ces premières expéditions ne s'effectuaient que de jour, le soir le bateau était tiré sur le sable et uniquement pendant la belle saison. Cette dernière condition se prolongea d'ailleurs longtemps après l'antiquité puisque, au XVI^e siècle encore, la navigation était interdite pendant les mois d'hiver par la République de Venise, par exemple.

Les Crétois et les Phéniciens furent les premiers à quitter l'abri de leurs côtes et à élargir leur zone de navigation.

Les bateaux évoluèrent lentement, les navires de guerre à rames des romains et les trirèmes athéniens ne sont pas très différents des galères qui sillonnaient la mer aux XV^e et XVI^e siècles, seule l'artillerie diffère.

Mais plus que le besoin de commercer, c'est l'ambition de certaines civilisations plus belliqueuses qui favorisa l'essor de la navigation en pleine mer, l'histoire est pleine de bataille navales et de siège devant des villes de la Côte.

La Méditerranée fut sans aucun doute le centre du monde antique. Cependant, dès le Moyen-Age, le développement économique des pays de l'Europe du Nord, avec la montée en puissance des ports de ces pays, marqua sans doute la fin de cette hégémonie dont la découverte de l'Amérique sonna définitivement le glas.

2) *La Méditerranée aujourd'hui...*

Le percement du canal de Suez en 1869, le développement du trafic pétrolier et du trafic roulier ont fortement restructuré la nature du trafic maritime méditerranéen même si un cabotage méditerranéen continue d'exister pour les conteneurs semblable aux trafics anciens.

Le canal de Suez a permis en diminuant les temps de transport une connexion de cette mer aux grands flux de transport internationaux. Ces flux n'étant pas toujours à destination directe des ports ou des régions méditerranéennes ainsi que le montre la carte n° 1. Cette voie de transit qu'est le canal de Suez, peu limitée du fait de l'absence d'écluse, permet tout de même aux ports méditerranéens d'accueillir 20 % du trafic de marchandises diverses qui arrivent sur les côtes européennes venant d'Asie.

La proximité des zones d'extraction pétrolière ainsi que les réseaux d'oléoducs ont privilégié le développement du trafic de produits pétroliers dans la Méditerranée ainsi que dans la Mer Noire. Ces trafics ne sont parfois que des trafics de passage même si ils génèrent des implantations industrielles pétrochimiques.

Concernant le trafic roulier, celui-ci s'est fortement accru car, par nature, il ne nécessite pas des investissements trop élevés et correspond aux capacités des infrastructures terrestres et portuaires des pays du Sud ainsi qu'aux conditions de courtes distances qu'impose la traversée de la Méditerranée.

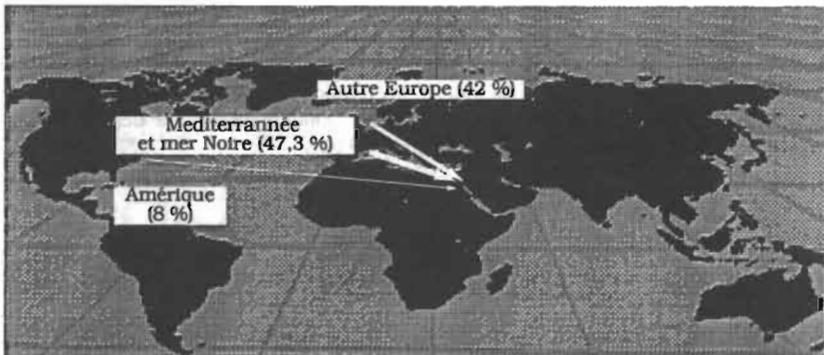
Marchandises diverses : cette catégorie qui correspond pratiquement aux marchés des lignes régulières de navigation est essentiellement composée de produits manufacturés ou assez élaborés.

La deuxième partie de l'analyse est constituée principalement à partir de l'exploitation de la base de donnée COMEXT de l'Office des Statistiques des Communautés Européennes.

Cette base, réalisée à partir des données douanières des pays de la CEE donne, pour chacun des pays de la Communauté, les échanges avec tous les pays du monde (importations, exportations en tonnes et en milliers d'Ecu), pour 1988. Les produits sont en nomenclature SH (Système Harmonisé).

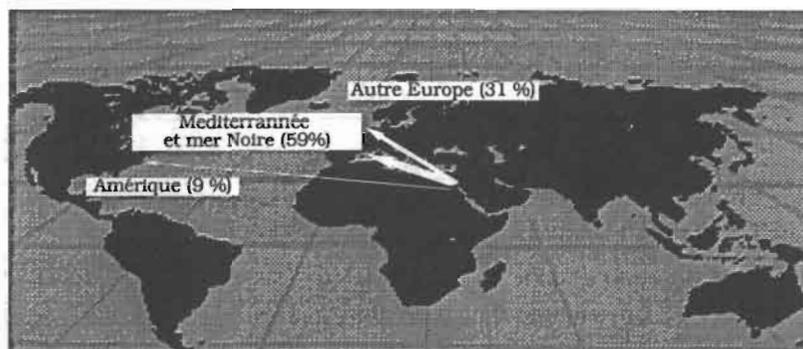
Le fait que l'année de référence soit dans un cas 1986 et dans l'autre 1988 ne change pas fondamentalement une réflexion sur les structures des flux.

Origines des flux Nord-Sud transitant par le canal de Suez (période janv. 1987-juin 1987)



Source : ISL Shipping Statistics yearbook 1988.

Destinations des flux Sud-Nord transitant par le canal de Suez (période janv. 1987-juin 1987)



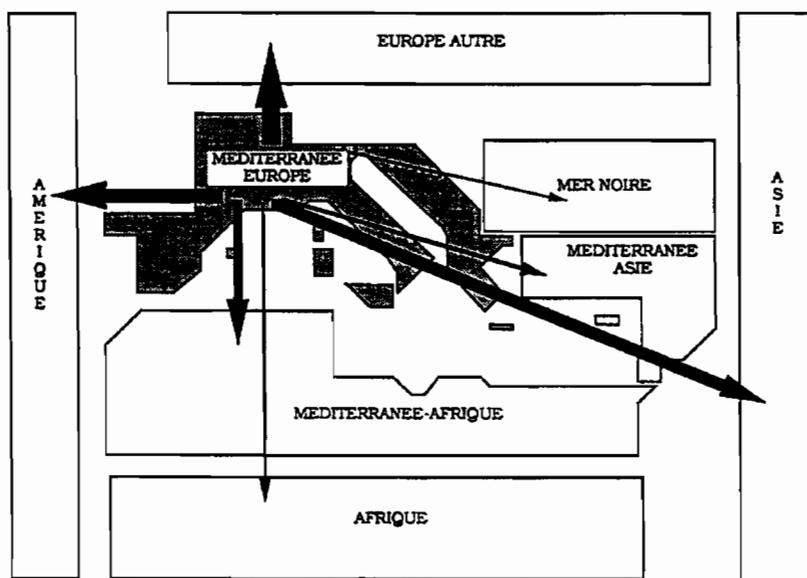
Source : ISL Shipping Statistics yearbook 1988.

Tableau 1
Trafic 1989 du canal de Suez en millions de tonnes

	Total	Produits pétroliers	Autres produits
Trafic Nord-Sud	115	14	101
Trafic Sud-Nord	150	58	92

Source : ISL, CPDP, Revue transports - J. Charlier.

Flux maritimes d'origine Méditerranée-Europe Tous produits



Echelle

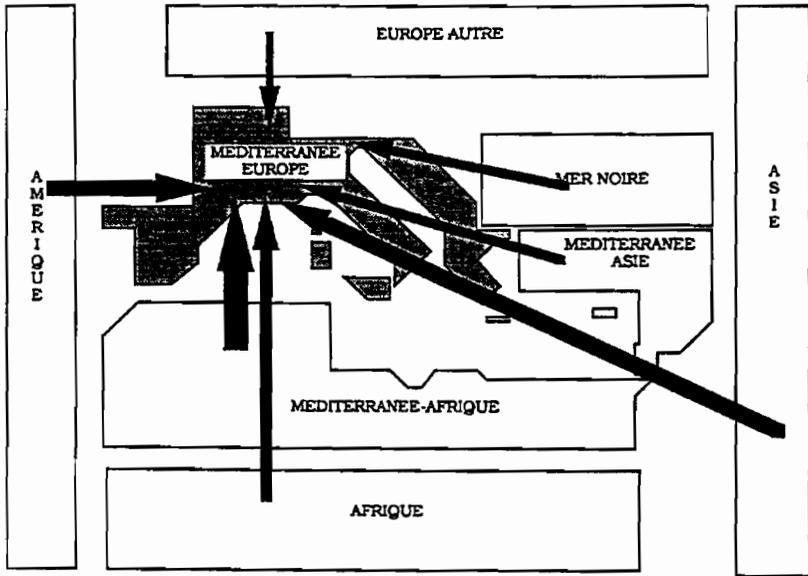
— 2 millions de tonnes
 ■ 10 millions de tonnes

Millions tonnes

Monde	95.4	100 %
Amérique	19.5	20 %
Europe	24.6	26 %
Méd. Eur.	16.7	18 %
Mer Noire	2.2	2 %
Méd. Asie	4.1	4 %
Méd. Af.	13.5	14 %
Afrique	4.4	5 %
Asie-OCE.	10.1	11 %

Source : UN/International Sea-Borne Trade Statistics Yearbook 1986 (maritime transport).

**Flux maritimes destination
Méditerranée-Europe
Tous produits**



Echelle

— 5 millions de tonnes

— 25 millions de tonnes

Millions tonnes

Monde	310.3	100 %
Amérique	50.4	16 %
Europe	25.4	8 %
Méd. Eur.	16.7	5 %
Mer Noire	28.3	9 %
Méd. Asie	25.0	8 %
Méd. Af.	80.2	26 %
Afrique	41.0	13 %
Asie-OCE.	42.7	14 %

Source : UN/International Sea-Borne Trade Statistics Yearbook 1986 (maritime transport).

II – La circulation de trois grands types de produits à partir ou à destination de la Méditerranée

1) Les produits pétroliers

Les façades de la Méditerranée concentrent au Sud et à l'Est une partie importante des terminaux d'oléoducs en provenance des zones de production du Moyen-Orient ; ces terminaux se retrouvent à l'Ouest pour alimenter l'Europe qui est une de premières zones de consommation.

La production de pétrole brut acheminée par les oléoducs aboutit d'abord en Turquie et Syrie pour le pétrole Irakien ; un autre oléoduc est parallèle au canal de Suez, et ce sont de véritables réseaux d'oléoducs qui ramènent le pétrole de Libye et d'Algérie sur la façade maritime. Des gazoducs ramènent l'ensemble du gaz algérien sur le front de mer.

Au Sud de l'Europe, tout un ensemble d'oléoducs draine le pétrole des ports méditerranéens et irrigue l'ensemble de l'Europe. C'est d'abord le « Pipeline Sud-Européen » (PLSE) qui a transporté 25 millions de tonnes en 1989, le « Pipeline de l'Europe Centrale » (LEC) qui a transporté 20,5 millions de tonnes de Gênes à Ferrera et le « Pipeline Transalpin » (TAL) qui a transporté 21 millions de tonnes de Trieste à Ingolstadt en Allemagne. Ce réseau principal est prolongé par des branches périphériques raccordées entre elles dont les trafics sont indiqués sur la carte ci-jointe et dont la branche Est est connectée en Autriche au réseau des pays du COMECOM.

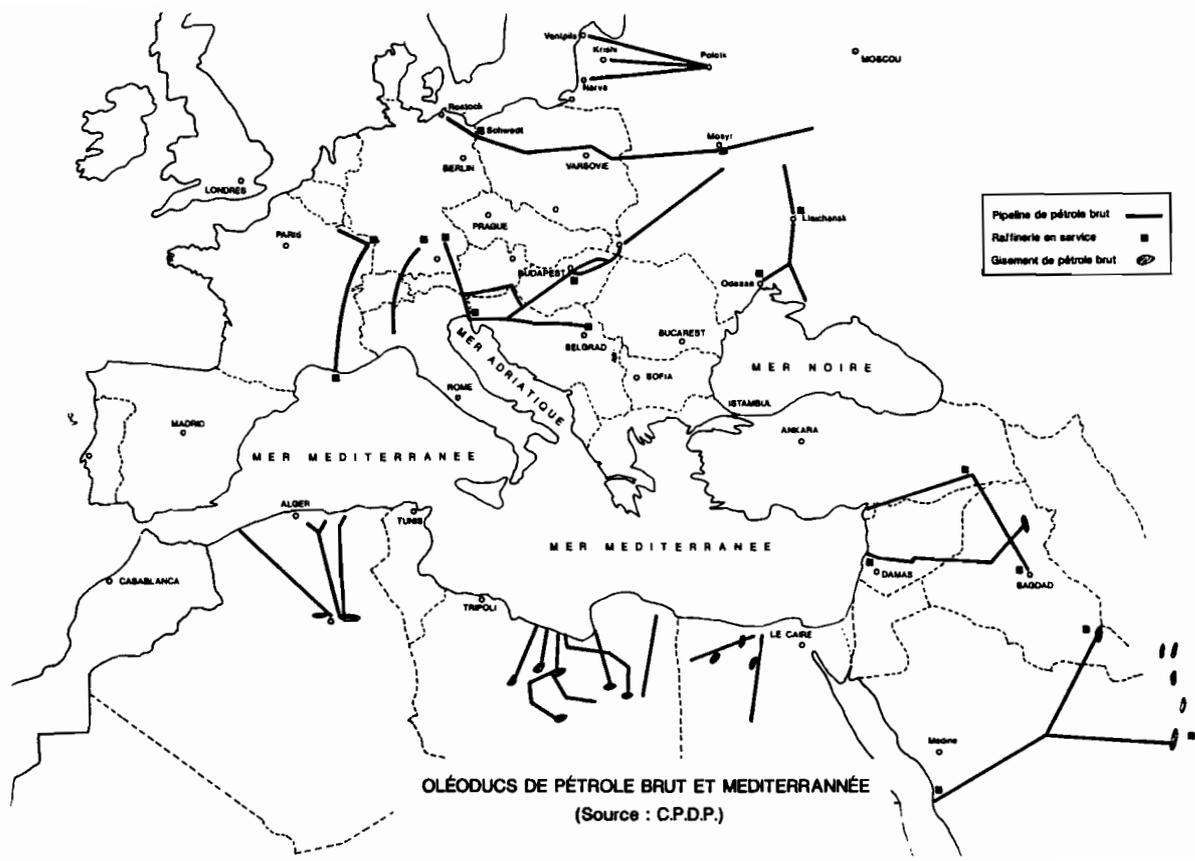
Parallèlement, des gazoducs alimentent l'Europe à partir de Fos et de La Spezia et le gazoduc « Transmed » relie l'Algérie et l'Italie via la Tunisie.

La nécessité de connecter tous ces terminaux entre les façades des zones de production et de consommation fait apparaître une forte concentration de trafic maritime de produits pétroliers à l'intérieur de la Méditerranée sachant qu'une partie importante de ce trafic n'est que du transit puisque les origines et les destinations se retrouvent en profondeur à l'intérieur du continent.

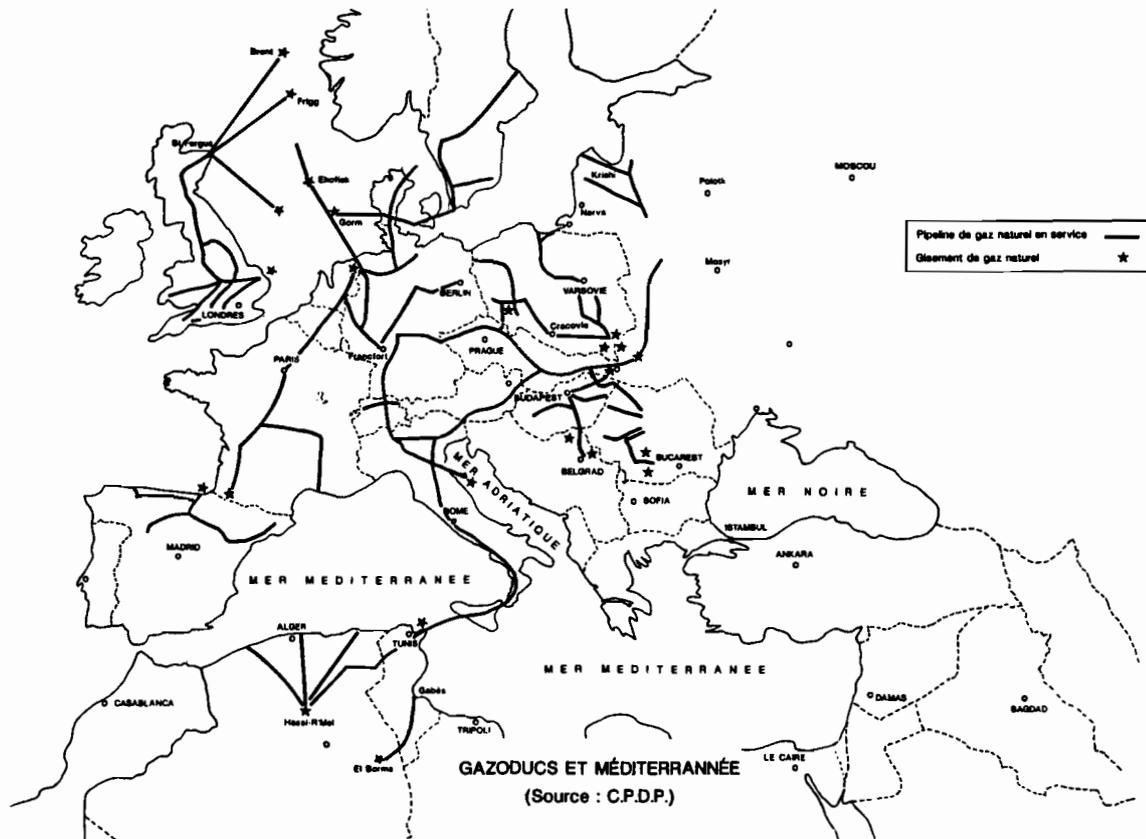
Cette remarque préalable faite sur les pré et post-acheminements terrestres, les flux qui sont décrits plus loin sont appelés « vrac liquides » pour satisfaire à la terminologie maritime alors qu'ils représentent principalement des produits pétroliers bruts ou raffinés. Dans l'analyse de ces flux, il faut aussi intégrer les flux issus de la Mer Noire, dont le seul débouché maritime immédiat est la Méditerranée.

Ces cartes amènent quelques remarques simples qui sont :

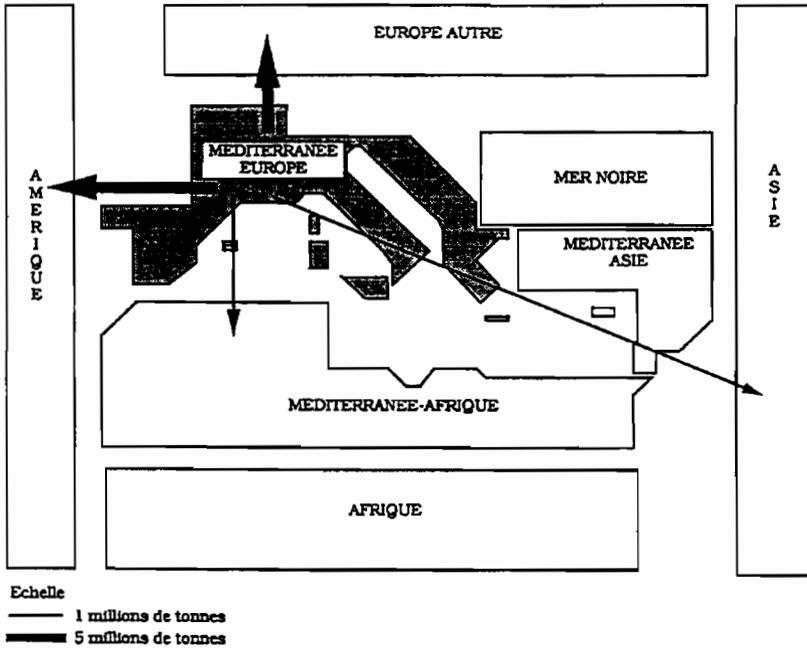
- la part prépondérante de la « Méditerranée-Afrique » dans les vrac liquides qui alimentent la « Méditerranée-Europe » (près de 50 %) ;
- l'importance (près de 80 %) de l'Europe dans les destinations des trafics de la « Méditerranée-Afrique » ;
- l'importance de la « Méditerranée-Europe » comme destination de la Mer Noire.



OLÉODUCS DE PÉTROLE BRUT ET MEDITERRANÉE
(Source : C.P.D.P.)



Flux maritimes d'origine Méditerranée-Europe Vracs liquides

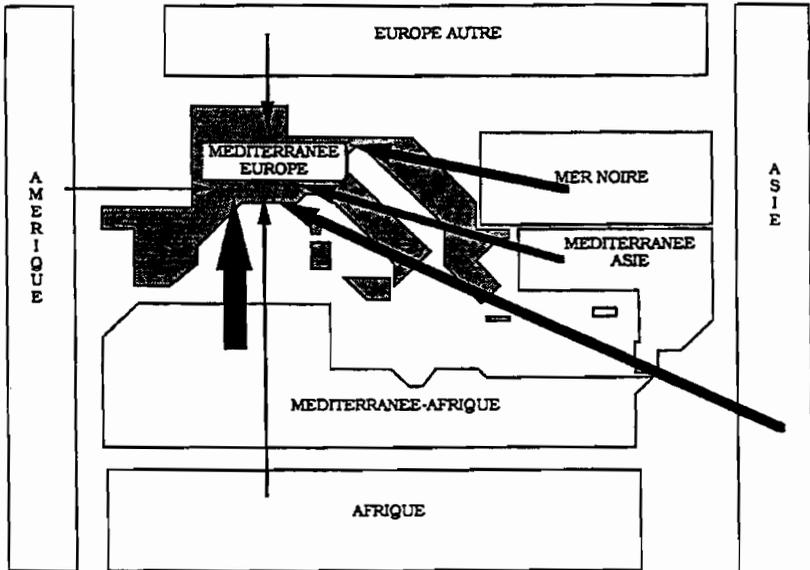


Millions tonnes

Monde	24.4	100 %
Amérique	6,8	28 %
Europe	7.9	32 %
Méd. Eur.	6.5	27 %
Mer Noire	0.1	0 %
Méd. Asie	0.5	2 %
Méd. Af.	1.5	6 %
Afrique	0.3	1 %
Asie-OCE.	0.8	3 %

Source : UN/International Sea-Borde Trade Statistisics Yearbook 1986 (maritime transport).

Flux maritimes destination Méditerranée-Europe Vracs liquides



Echelle

— 5 millions de tonnes
 — 25 millions de tonnes

Millions tonnes

Monde	184.3	100 %
Amérique	6.1	3 %
Europe	7.6	4 %
Méd. Eur.	6.5	4 %
Mer Noire	23.7	13 %
Méd. Asie	21.8	12 %
Méd. Af.	75,8	41 %
Afrique	17.0	9 %
Asie-OCE.	25.9	14 %

Source : UN/International Sea-Borne Trade Statistics Yearbook 1986 (maritime transport).

2) *Les vracs solides*

La Méditerranée est également un lieu d'échanges de quelques produits en vracs solides qui représentent un fort tonnage mais dont la valeur reste relativement faible. Ces produits sont principalement des engrais dans le sens « sud-nord » et des céréales dans le sens « nord-sud ».

Les engrais sont extraits des pays de l'est et du sud de la Méditerranée. Ils ont représentés près de 40 % des entrées d'engrais des ports français en 1988 et 50 % de celles du port de Rotterdam en 1987 ; ils sont principalement destinés aux grands ports d'éclatements de l'Europe ou bien à des ports plus modestes, proches des zones agricoles du nord de l'Europe.

Les céréales, importées par les pays du sud de la Méditerranée proviennent des grandes zones de production agricole d'Europe et d'Amérique ; les variations brusques des cours internationaux modifient très rapidement les structures de flux.

3) *Marchandises diverses*

Le trafic de marchandises diverses a été depuis une vingtaine d'années fortement marqué par deux évolutions : la standardisation avec la généralisation du transport par conteneurs et l'émergence d'un trafic roulier qui se caractérise par une manutention horizontale de produits sur remorque permettant une plus grande facilité de mouvement dans les ruptures de charge et d'acheminement terminal. Ces deux types de trafics sont présents en Méditerranée.

Au nord de la Méditerranée, la plus grande partie des échanges avec l'Asie et l'Amérique se réalise en conteneurs soit par acheminement direct entre deux ports, soit par l'intermédiaire des services de « cabotage (feeder) » qui permettent une concentration préalable des flux sur un port privilégié à partir duquel le transport à longue distance s'effectue. De ce point de vue, la région étudiée se retrouve dans une logique d'organisation semblable à celle des ports du nord de l'Europe même si les niveaux de trafics sont moins élevés.

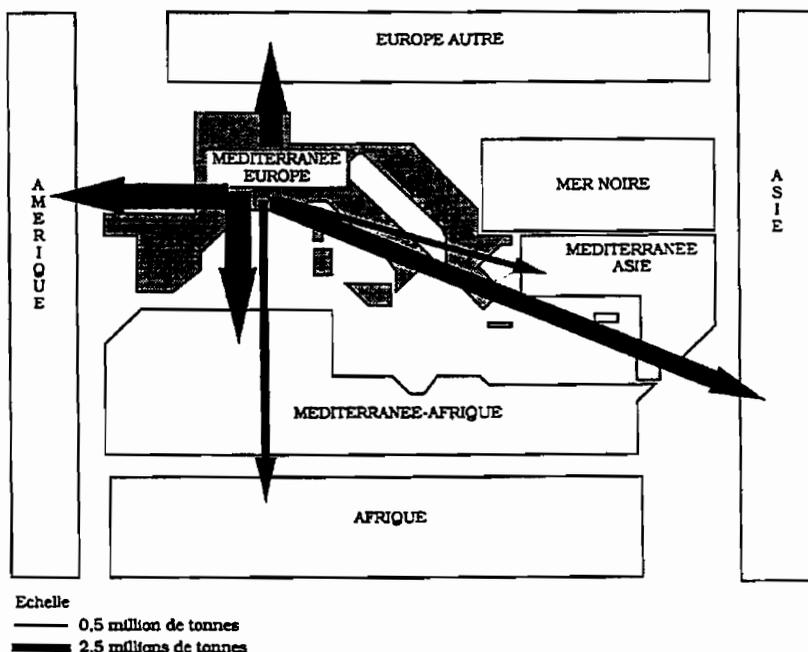
Au sud de la Méditerranée, l'orientation des échanges de marchandises diverses se réalise surtout dans le sens du nord vers le sud et ce, principalement à partir de la façade Méditerranéenne de l'Europe.

Deux types de trafics sont présents :

- un trafic de marchandises diverses de biens de consommation et de machines industrielles ;
- un trafic de produits sous-traités et des pièces destinées au montage.

Ce type de trafics suppose une organisation logistique sophistiquée d'un but à l'autre de la chaîne. Leur développement a été favorisé par l'abaissement de coût de manutention lié aux performances du transport roulier.

Flux maritimes d'origine Méditerranée-Europe Marchandises Diverses

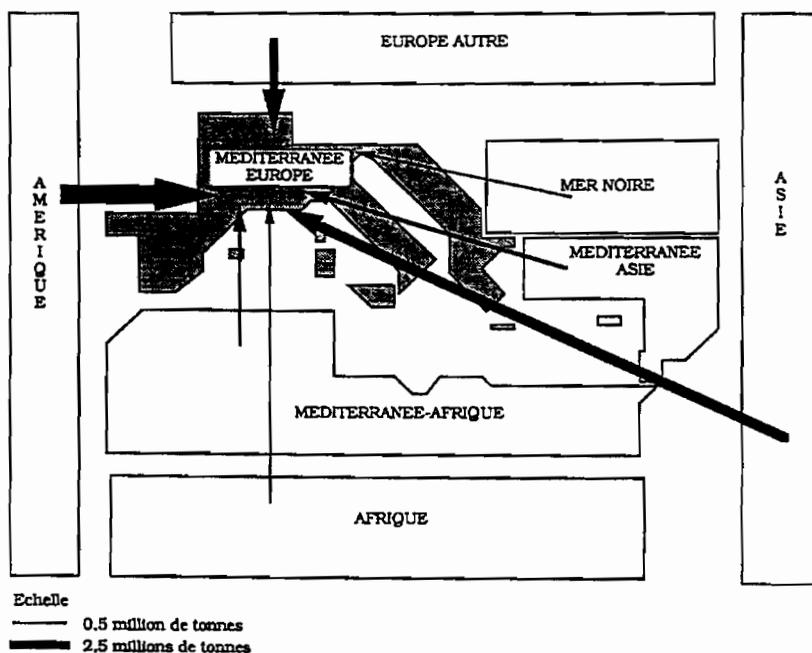


Millions tonnes

Monde	36.5	100 %
Amérique	8.2	22 %
Europe	7.6	21 %
Méd. Eur.	2.8	8 %
Mer Noire	0.2	0 %
Méd. Asie	1.5	4 %
Méd. Af.	8.5	23 %
Afrique	3.0	8 %
Asie-OCE.	4.7	13 %

Source : UN/International Sea-Borne Trade Statistics Yearbook 1986 (maritime transport).

**Flux maritimes destination
Méditerranée-Europe
Marchandises diverses**

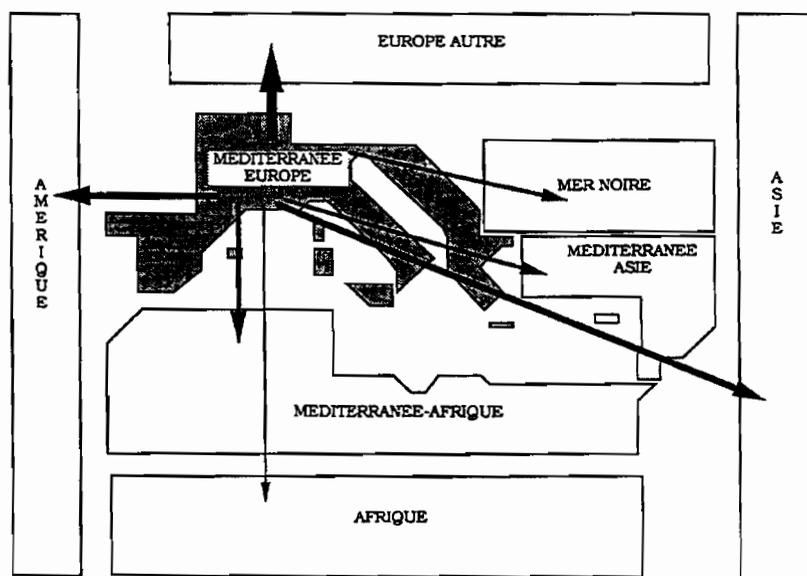


Millions tonnes

Monde	17.8	100 %
Amérique	6.1	34 %
Europe	3.1	18 %
Méd. Eur.	2.8	16 %
Mer Noire	0.5	3 %
Méd. Asie	1.0	6 %
Méd. Af.	1.0	6 %
Afrique	0.7	4 %
Asie-OCE.	2.6	14 %

Source : UN/International Sea-Borne Trade Statistics Yearbook 1986 (maritime transport).

Flux maritimes d'origine Méditerranée-Europe Vracs solides



Echelle

— 1 millions de tonnes

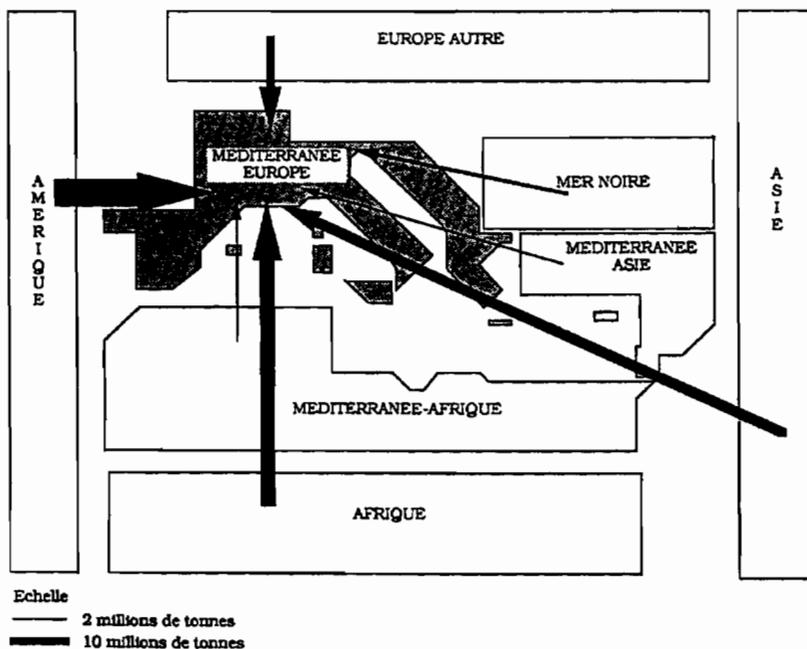
— 5 millions de tonnes

Millions tonnes

Monde	27.9	100 %
Amérique	3.5	13 %
Europe	7.1	25 %
Méd. Eur.	6.6	24 %
Mer Noire	1.9	7 %
Méd. Asie	1.9	7 %
Méd. Af.	2.9	10 %
Afrique	0.9	3 %
Asie-OCE.	3.1	11 %

Source : UN/International Sea-Borne Trade Statistics Yearbook 1986 (maritime transport).

**Flux maritimes destination
Méditerranée-Europe
Vracs solides**



Millions tonnes

Monde	102.2	100 %
Amérique	36.7	36 %
Europe	13.5	13 %
Méd. Eur.	6.6	6 %
Mer Noire	4.1	4 %
Méd. Asie	1.9	2 %
Méd. Af.	3.0	3 %
Afrique	22.8	22 %
Asie-OCE.	13.6	13 %

Source : UN/International Sea-Borne Trade Statistics Yearbook 1986 (maritime transport).

III – Les flux intra-Europe du Sud – Maghreb à travers la base COMEXT

Quelques références chiffrées permettent de mieux situer les enjeux de ces échanges dans le commerce mondial et méditerranéen.

– Quatre pays méditerranéens (y compris la Grèce) représentaient en valeur, en 1987, 12 à 13 % du commerce mondial et, respectivement 85 % et 83 % des exportations et des importations méditerranéennes (chiffres OCDE) ;

– la part des pays de l'UMA (y compris la Libye mais sans la Mauritanie, également signataire de l'accord de Février 1989) dans le commerce mondial est très faible : les exportations en représentaient 0,8 % et les importations 0,7 %. Leur volume d'échanges en valeur avec l'ensemble du Bassin Méditerranéen (y compris la Grèce) ne représentait que 5,7 % des exportations et 4,5 % de importations méditerranéennes en 1987.

Les trois pays de l'Europe du Sud dont il est question ici font partie de la CEE et l'on retrouve la force de cette logique communautaire puisque les échanges intra-communautaires représentent plus de 50 % du total des importations et des exportations de pratiquement tous les pays de la CEE.

Une telle logique n'est pas encore perceptible dans les échanges au sein de l'UMA puisque ceux-ci représentent à peine 2 % de l'ensemble du commerce extérieur maghrébin.

1) Comparaison des échanges des trois pays du sud de l'Europe avec les pays du Maghreb et le reste de la CEE

Les échanges de la France avec le Maghreb représentent à peine 3 % de ses importations en tonnage et 2,5 % de ses exportations. Les pourcentages sont aussi faibles pour les échanges en valeur : 2,6 % des importations et 3,7 % des exportations.

Les importations de l'Italie à partir du Maghreb représentent 14 % de ses importations en tonnage et 7,2 % de ses exportations. En valeur, ces chiffres sont beaucoup plus faibles : 1,7 % des importations et 2,1 % des exportations.

On constate des proportions comparables pour l'Espagne : en valeur, 2,4 % du total des importations et 3,8 % des exportations et, en tonnage, 3 % des importations et 8,5 % des exportations.

Ces pourcentages sont bien entendu très faibles si on les compare à ceux des échanges internes à la CEE orientés vers les pays d'Europe du Nord, pour ces mêmes trois pays du sud.

En valeur, l'Allemagne est largement le premier fournisseur et client de ces trois pays : 32 % des importations de la France, 28 % de ses exportations, 38 % des importations italiennes et 29 % de ses exportations lui sont destinées et pour l'Espagne 29 % des importations et 18 % de ses exportations ont la RFA pour destination ou provenance.

La situation est modifiée lorsque l'on considère les échanges et l'on retrouve, en effet la France dans une position plus forte en Europe du Sud puisqu'elle devient le premier fournisseur et client des ses voisins (35 % des importations italiennes et 33 % des exportations, 32 % des importations espagnoles et 24 % des exportations).

Par rapport au reste de l'Europe, la Belgique et le Luxembourg, ensemble, sont les premiers fournisseurs de la France en tonnage (32 % de ses échanges intra-CEE) et son 3^e client (22 %) alors que, en valeur, ils ne viennent plus qu'au troisième rang de ses importations (17 %) derrière l'Italie (18 %) et au 4^e rang de ses exportations (14 %), derrière l'Italie (20 %) et la Grande-Bretagne (16 %), sachant qu'il a été dit que la RFA occupe le premier rang.

Sur la façade méditerranéenne, entre l'Espagne et l'Italie, on observe d'ailleurs un net déséquilibre dans les relations en faveur de ce dernier pays : 4,5 Md d'Ecu d'exportations pour 2,8 Md d'Ecu d'importations. Pour la France, échanges sont beaucoup plus équilibrés : 18,7 Md d'Ecu d'importations françaises et 18 Md d'Ecu d'exportations avec l'Italie, 6,6 Md d'Ecu d'importations françaises pour 6,8 Md d'Ecu d'exportations avec l'Espagne.

La force de la logique nord-sud est aussi manifeste au sein de la CEE puisque :

– ces trois pays d'Europe du Sud ont des volumes totaux d'échanges avec les autres pays de la CEE beaucoup plus élevés.

La France importe au total des produits de la CEE pour 102 Md d'Ecu et en exporte pour 88 Md d'Ecu, soit un déséquilibre de 14 Md d'Ecu qui est inversé en tonnage : 105 Ml de t exportées pour 86 Ml de t importées.

Parallèlement, l'Italie importe 66 Md d'Ecu de marchandises et en exporte pour 61 Md d'Ecu ce qui correspond en tonnage respectivement à 51 Ml de t d'importation et 33 Ml de t.

Quant à l'Espagne, elle importe pour 27 Md d'Ecu (23 Ml de t) de la CEE et exporte 22 Md d'Ecu (30 Ml de t).

Cette situation très contrastée des flux est aussi le reflet des différences de situations économiques.

**Import et export en valeur
(en millier d'Ecu)**



LEGENDE



Reste CEE
Europe du Sud
Maghreb



10 millions de t



50 millions de t

Import et export en tonne (hors pétrole)



LEGENDE

-  Reste CEE
-  Europe du Sud
-  Maghreb

-  10 millions d'Ecu
-  50 millions d'Ecu

2) Les échanges de trois pays de l'Europe du Sud avec trois pays du Maghreb

Les pays du Maghreb possèdent un certain nombre d'atouts, des matières premières abondantes, pétrole et gaz pour l'Algérie, phosphates pour le Maroc, pétrole et phosphates pour la Tunisie. Mais la crise des années quatre-vingt et la politique menée par les pays industrialisés, réagissant aux chocs pétroliers de 1973 et 1978, a conduit à diminuer leur dépendance énergétique et porté un coût d'arrêt à l'expansion de la production et des échanges qui a marqué les années soixante-dix.

Les échanges avec le Maghreb devaient s'en ressentir dans le sens d'une limitation de leurs exportations de matières premières qui a eu une incidence sur le rythme de croissance de leurs importations surtout lorsqu'il existait des revenus pétroliers importants.

Ainsi, les échanges des pays du sud de l'Europe avec le Maghreb se caractérisent de manière assez simple par des importations massives de combustibles parmi lesquels figurent les produits pétroliers et de minéraux qui comprennent les phosphates. Ces importations représentent en valeur 95 % des importations totales françaises, 87 % des importations italiennes et 51 % des importations de l'Espagne en provenance d'Algérie.

Si les tonnages de pétrole et gaz algériens vers la France ne sont pas recensés dans la base COMEXT, les statistiques portuaires permettent de pallier ce manque puisque l'on y retrouve 14 millions de tonnes de pétrole entrées en France en 1988 en provenance d'Algérie.

En ce qui concerne le pétrole, on constate que l'Italie en importe de Tunisie dans une proportion qui représente 73 % du tonnage total importé de ce pays.

Toutefois, on remarque que l'Espagne et l'Italie réexportent de forts tonnages de pétrole raffiné vers l'Algérie et la Tunisie : 51 % des exportations de l'Espagne vers l'Algérie et 58 % des exportations de l'Italie vers la Tunisie.

Le deuxième poste de matières premières en Méditerranée occidentale est constitué par les « phosphates ».

90 % des exportations du Maroc en tonnage vers l'Espagne sont constituées par des phosphates, ce qui ne représente plus que 40 % en valeur. Les importations italiennes de phosphates marocains représentent 49 % en tonnage des échanges du Maroc vers l'Italie.

La Tunisie est également gros exportateur en tonnage de phosphates vers l'Espagne puisqu'ils représentent 51 % de ses exportations vers ce pays.

Les autres flux de pondéreux acheminés du sud vers le nord sont essentiellement constitués par des tonnages d'engrais à base de phosphates, importé du Maroc et de Tunisie par les trois pays européens : 3^e rang des importations en valeur pour l'Italie, 9^e rang pour la France. A noter que l'Espagne exporte davantage d'engrais vers le Maroc qu'elle n'en importe.

Au chapitre des produits divers, un poste important des trafics réalisés en Méditerranée occidentale toujours dans le sens « sud-nord » est celui des vête-

ments et accessoires de vêtements qui représentent 34 % des importations françaises en provenance de Tunisie et si l'on ajoute la bonneterie (codes SH 61 à 62), ils représentent 36 % des importations à partir du Maroc.

Le reste de ces échanges se répartit en une grande variété de produits pour lesquels il faut noter d'abord des poissons et crustacés du Maroc vers l'Espagne et l'Italie, puis des légumes et fruits marocains pour la France, et des métaux communs du Maroc et de l'Algérie à destination de l'Espagne et de l'Italie.

Enfin, on retrouve quelques flux de pièces ou composants pour machines et appareils électriques dont la fabrication est sous-traitée au Maroc sont retournés à la France ou à l'Italie, il en est de même pour le matériel de transport sous-traité par la France et l'Italie au Maroc et en Tunisie.

Dans le sens du nord vers le sud c'est-à-dire pour les exportations des trois pays de l'Europe du sud à destination des trois pays du Maghreb, les échanges sont caractérisés par deux grands types de produits : des produits agricoles et des produits manufacturés.

Pour les produits agricoles, il s'agit d'abord de céréales et de produits de la minoterie en provenance de France et d'Italie ainsi que de quelques produits alimentaires bien spécifiques tel le sucre.

Parmi les produits manufacturés, les premiers sont ceux des produits d'équipement, de machine et de matériels de transport. On y trouve également quelques matières plastiques, des fibres synthétiques voire des produits métallurgiques particuliers qui reflètent bien des spécialisations pointues du commerce international à l'intérieur des branches de la chimie et de la métallurgie.

Mis à part le cas des céréales, si ces flux nord-sud représente de tonnages assez faibles par rapport aux flux sud-nord de matières premières, il n'en est pas de même en valeur ; sur le plan transport, les conditions d'acheminement ne sont pas comparables et les « produits divers » font appel à toute une organisation, un conditionnement des produits plus sophistiqués que l'on retrouve dans les trafics de conteneurs et les trafics rouliers.

	IMPORT		EXPORT	
	Tonnes*	Ecu	Tonnes	Ecu**
France-Espagne	6 290	6 569	7 352	6 852
France-Italie	10 871	18 695	18 695	18 010
Espagne-Italie	2 629	4 611	3 125	3 290
France-Maroc	1 640	1 065	735	1 139
Espagne-Maroc	2 434	222	572	409
Italie-Maroc	788	209	135	228
France-Tunisie	842	478	668	786
Espagne-Tunisie	611	758	752	129
Italie-Tunisie	2 054	406	772	390
France-Algérie	230	1 142	1 267	1 361
Espagne-Algérie	3 790	372	1 231	307
Italie-Algérie	4 379	519	1 506	681

* millier de tonnes

** million d'Ecu

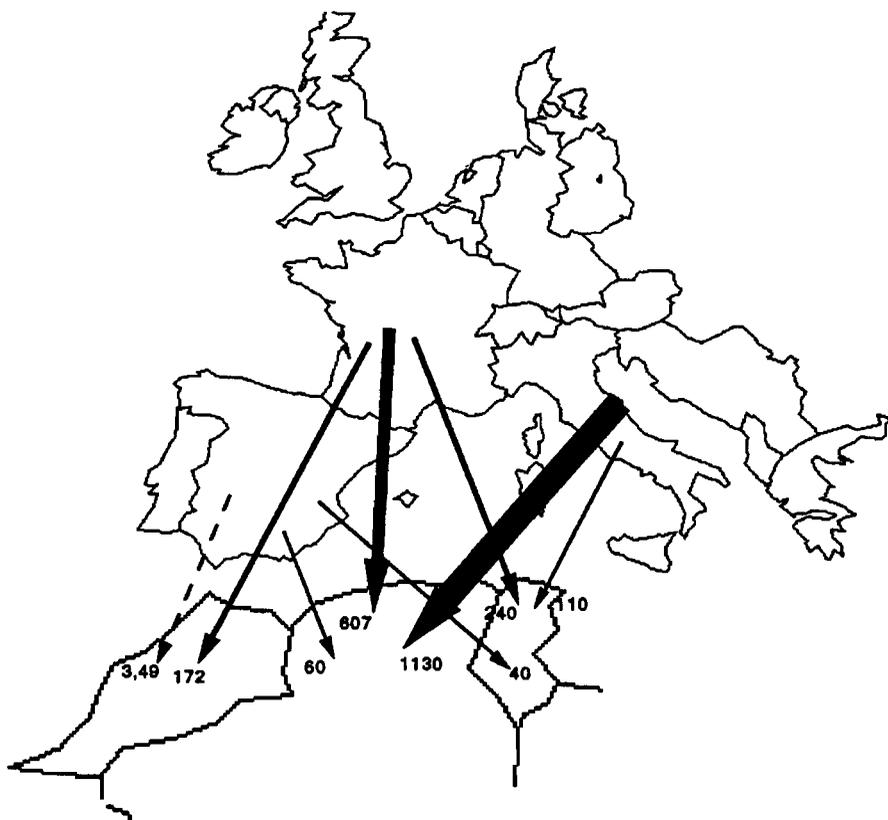
Europe du Sud-Maghreb
Vrac (y compris pétrole et phosphates)
Exportations (millions d'Ecu)



Europe du Sud-Maghreb
Vrac (y compris produits pétroliers et phosphates)
Importations (millions Ecu)



Europe du Sud-Maghreb
Produits agricoles
Exportations (millier tonnes)



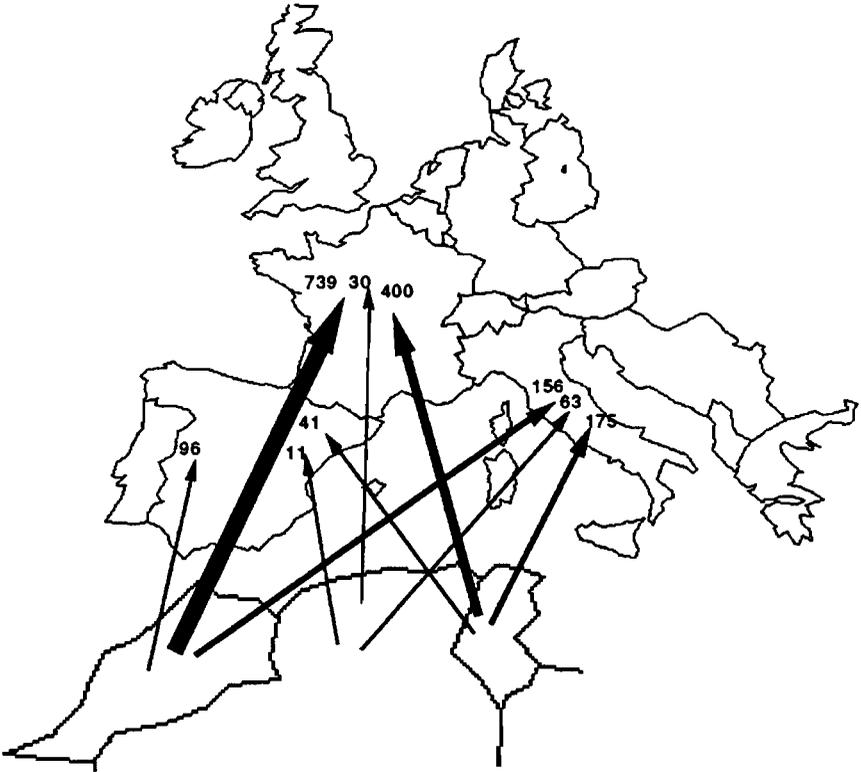
Europe du Sub-Maghreb
Produits agricoles
Importations (millier de tonnes)



Europe du Sub-Maghreb
Produits divers
Exportations (Millions d'Ecu)



Europe du Sud-Maghreb
Produits divers
Importations (Million d'Ecu)



Tableaux d'identification des principaux flux entre l'Europe du Sud et le Maghreb

Les dix premiers flux ont été individualisés et classés à l'importation et à l'exportation en prenant successivement comme critère de classement les tonnages, puis les valeurs.

France – Maghreb – Comparaison tonnages et Ecu Import

Code	Articles	Pays	Import. t	Export. t
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	M	662 659	51 484
27	Combustibles minéraux, huiles minérales...	T	261 443	40 788
31	Engrais	M	252 179	20 671
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	T	193 118	117 050
8	Fruits comestibles...	M	180 013	11
31	Engrais	T	176 857	480
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	A	170 761	129 267
7	Légumes, plantes, etc.	M	135 401	5 668
28	Produits chimiques inorganiques...	M	106 532	15 552
28	Produits chimiques inorganiques...	T	105 033	14 491
% total import			82,75 %	

Export

Code	Articles	Pays	Import. t	Export. t
10	Céréales	A	- 1	600 028
10	Céréales	T	105	228 422
10	Céréales	M	152	162 690
17	Sucres et sucreries	A	- 1	131 731
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	A	170 761	129 267
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	T	193 118	117 050
15	Graisses et huiles animales ou végétales...	M	233	108 120
72	Fonte, fer et acier	M	1 447	77 373
27	Combustibles minéraux, huiles minérales...	M	59 968	52 611
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	M	662 659	51 484
% du total export				62,13 %

- I signifie information manquante

A Algérie

M Maroc

T Tunisie

France – Maghreb – Comparaison tonnages et Ecu

Import

(millier Ecu)

Code	Articles	Pays	Import. Ecu	Export. Ecu
27	Combustibles minéraux, huiles minérales...	A	1 090 224	4 641
62	Vêtements et accessoires de vêt.	M	255 815	527
62	Vêtements et accessoires de vêt.	T	164 260	16 845
61	Vêtements et access. y c. bonneterie	M	137 894	9 200
7	Légumes, plantes, etc.	M	94 763	184
20	Préparation de légumes, de fruits...	M	74 606	8 028
8	Fruits comestibles...	M	73 363	5 941
85	Machines, appareils et matériels électriques	M	48 753	3 432
31	Engrais	M	45 677	2 295
61	Vêtements et acces. y c. bonneterie	T	43 676	7 071
% du total import (valeur)			75,56 %	

Export

Code	Articles	Pays	Import. Ecu	Export. Ecu
84	Machines et appareils mécaniques...	A	8 478	292 680
87	Voitures automobiles, tracteurs, cycles...	A	1 681	256 202
43	Pelleteries et fourrures	M	275	202 368
30	Produits pharmaceutiques	A	106	141 957
84	Machines et appareils mécaniques...	T	9 985	127 001
80	Étain et ouvrages en étain	M	- 1	111 926
65	Coiffures et parties de coiffures	M	684	98 140
85	Mach. et appareils électriques...	A	1 035	88 412
85	Mach. et appareils électriques...	T	30 282	79 740
90	Instruments et appareils d'optique	M	945	77 710
% du total export (valeur)				44,93 %

- 1 signifie information manquante

A Algérie

M Maroc

T Tunisie

**Espagne – Maghreb – Comparaison tonnages et Ecu
Import**

Code	Articles	Pays	Import. t	Export. t
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	A	3 630 366	622 686
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	M	2 201 469	35 806
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	T	310 035	18 591
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	203 955	515 387
31	Engrais	T	66 075	- 1
72	Fonte, fer et acier	M	63 217	136 488
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	A	59 933	221 444
72	Fonte, fer et acier	A	54 365	69 465
26	Minerais	M	54 111	16 726
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	M	37 122	32 960
% du total import			97,75 %	

Export

Code	Articles	Pays	Import. t	Export. t
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	A	3 630 366	622 686
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	203 955	515 387
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	A	59 933	221 444
72	Fonte, fer et acier	M	63 217	136 488
44	Bois, charbon de bois...	M	23	110 468
72	Fonte, fer et acier	A	54 365	69 465
72	Fonte, fer et acier	T	235	56 509
31	Engrais	M	30 054	53 842
11	Produits de la minoterie, malt...	A	- 1	45 310
17	Sucres et sucreries	A	- 1	43 264
% du total export				73,38 %

- 1 signifie information manquante
- A Algérie
- M Maroc
- T Tunisie

Espagne – Maghreb – Comparaison tonnages et Ecu
Import (millier Ecu)

Code	Articles	Pays	Import. Ecu	Export. Ecu
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	A	355 940	40 070
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	M	87 281	2 974
3	Poissons et crustacés...	M	52 952	- 1
26	Minerais	M	25 835	4 414
3	Poissons et crustacés...	T	23 553	- 1
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	17 651	29 970
42	Ouvrages en cuirs...	M	15 715	108
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	T	13 461	1 044
31	Engrais	T	11 350	- 1
72	Fonte, fer et acier	M	6 048	37 552
% du total import (valeur)			91,01 %	

Export

Code	Articles	Pays	Import. Ecu	Export. Ecu
87	Voitures automobiles, tracteurs, cycles	M	164	98 203
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	A	355 940	40 070
84	Machines et appareils mécaniques...	M	784	39 078
72	Fonte, fer et acier	M	6 048	37 552
84	Machines et appareils mécaniques...	A	219	34 695
17	Sucres et sucreries	A	- 1	29 945
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	17 651	27 970
44	Bois, charbon de bois...	M	64	27 242
55	Fibres synthétiques ou artificielles...	A	8	24 725
39	Matières plastiques et ouvrages...	M	1	23 031
% du total export (valeur)				45,28 %

- 1 signifie information manquante

A Algérie

M Maroc

T Tunisie

**Italie – Maghreb – Comparaison tonnages et Ecu
Import**

Code	Articles	Pays	Import. t	Export. t
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	A	3 985 802	54 419
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	1 502 240	451 759
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	M	384 290	2 175
72	Fonte, fer et acier	A	273 890	44 202
31	Engrais	T	268 460	7 256
28	Produits chimiques inorganiques...	M	207 025	10 929
28	Produits chimiques inorganiques...	T	90 659	13 392
29	Produits chimiques organiques	A	81 946	4 568
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	T	79 038	30 198
31	Engrais	M	53 504	13 102
% total import			95,93 %	

Export

Code	Articles	Pays	Import. t	Export. t
10	Céréales	A	- 1	607 052
11	Produits de la minoterie, malt...	A	3 038	523 462
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	1 502 240	451 759
10	Céréales	T	- 1	99 310
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	A	27 319	63 862
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	A	3 985 802	54 419
72	Fonte, fer et acier	A	273 890	44 202
39	Matières plastiques et ouvrages...	A	20	33 525
72	Fonte	T	23 464	32 891
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	T	79 038	30 198
% du total export				80,44 %

- 1 signifie information manquante

A Algérie

M Maroc

T Tunisie

Italie – Maghreb – Comparaison tonnages et Ecu
Import (millier Ecu)

Code	Articles	Pays	Import. Ecu	Export. Ecu
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	A	453 500	12 667
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	149 457	52 382
15	Graisses et huiles animales ou végét.	T	63 707	14 331
03	Poissons et crustacés...	T	51 797	25
31	Engrais	T	48 145	635
03	Poissons et crustacés...	M	43 503	- 1
72	Fonte, fer et acier	A	37 506	17 197
28	Produits chimiques inorganiques...	M	37 112	1 423
62	Vêtements et accessoires du vêt.	T	22 434	693
25	Sel, soufre, terres et pierres, plâtres, ciment	M	17 308	660
% du total import (valeur)			81,48 %	

Export

Code	Articles	Pays	Import. Ecu	Export. Ecu
84	Machines et appareils mécaniques...	A	3 706	182 336
84	Machines et appareils mécaniques...	T	2 238	90 587
11	Produits de la minoterie, malt...	A	341	86 889
10	Céréales	A	- 1	75 675
84	Machines et appareils mécaniques...	M	5 218	74 294
27	Combustibles minéraux, huiles minérales	T	149 457	52 382
39	Matières plastiques et ouvrages...	A	23	40 024
87	Voitures automobiles, tracteurs, cycles	A	278	34 454
87	Voitures automobiles, tracteurs, cycles	T	416	32 459
85	Machines, appareils et matériels électriques	A	173	27 619
% du total export (valeur)				53,62 %

- 1 signifie information manquante

A Algérie

M Maroc

T Tunisie

COMMENTAIRE

Espagne – Maghreb

- 2,2 millions de t sur un tonnage total de 2,3 millions soit plus de 95 % des importations totales du Maroc vers l'Espagne ;
- 3,6 millions de t, soit 97 % des importations totales d'Algérie ;
- 515 498 t, soit 84 % des importations de Tunisie.

Italie – Maghreb

La situation est la même pour les échanges Italie – Maghreb pour lesquels les pourcentages sont respectivement :

- 51 % des importations en provenance du Maroc sont des minéraux ;
- 91 % des importations en provenance d'Algérie ;
- 78 % des importations en provenance de Tunisie.

A l'exception notable de l'Algérie, cette disproportion se retrouve très atténuée pour les importations d'Espagne en valeur :

- 52 % des importations totales en provenance du Maroc ;
- 96 % des importations en provenance d'Algérie ;
- 41 % seulement pour les importations en provenance de Tunisie.

On observe une même atténuation pour l'Italie :

- 87 % des importations en provenance d'Algérie ;
- 38 % à partir de la Tunisie ;
- 10 % environ à partir du Maroc.

Les minéraux viennent donc largement en tête des échanges dans le sens Maghreb Europe du Sud, mais également dans l'autre sens (1^{er} et 2^e rang pour l'Espagne, 3^e, 6^e et 10^e rang pour l'Italie, 5^e, 6^e et 9^e rang pour la France (voir tableau de dix premières importations et exportations).

Le reste des importations italiennes est constitué de produits métallurgiques, produits chimiques pour l'Algérie, la Tunisie et le Maroc et d'engrais pour le Maroc.

Les importations en valeur font apparaître en bonne place des produits alimentaires à partir de la Tunisie et du Maroc ainsi que des vêtements (Tunisie).

L'Italie exporte des céréales vers l'Algérie et la Tunisie (40 % des exportations totales en tonnage vers l'Algérie), des produits de la minoterie (35 % du tonnage total pour l'Algérie), des produits minéraux et métallurgiques, des matières plastiques vers l'Algérie.

En valeur, on voit apparaître des produits plus élaborés : matériel mécanique, chaudières (Algérie, Tunisie, Maroc), automobiles (Algérie, Tunisie), appareils électriques (Algérie).

L'Espagne importe des engrais, des produits métallurgiques, du minerai.

Les tonnages sont bien inférieurs à ceux de l'Italie.

En valeur, elle importe également des poissons et crustacés (Maroc et Tunisie), des ouvrages en cuir (Maroc).

Elle exporte des combustibles (50 % du total de ses exportations vers l'Algérie et 84 % de ses exportations vers la Tunisie), des produits métallurgiques, des engrais et des produits agro-alimentaires.

En valeur, elle exporte, comme l'Italie, bien que pour des valeurs moindres, des voitures, du matériel mécanique mais également des métaux, du sucre, du bois, etc.

France – Maghreb

La situation française n'est pas très différente de celle de ses voisins.

La France importe des produits minéraux (40 % de ses importations à partir du Maroc, 54 % de Tunisie), des produits chimiques mais également des fruits et des légumes à partir du Maroc (20 %) et exporte des tonnages de céréales (50 % du total de ses exportations avec l'Algérie, 34 % du total vers la Tunisie), des minéraux (10 % vers l'Algérie, 13 % vers la Tunisie) et de l'agro-alimentaire.

Les combustibles représentent 95 % des importations en valeur à partir de l'Algérie, les vêtements et accessoires représentent 37 % de nos importations du Maroc et 34 % à partir de la Tunisie (1^{er} rang des importations en valeur de ce pays vers le nôtre).

On retrouve également les fruits et légumes, les engrais ainsi que des machines et appareils électriques.

En valeur, se retrouvent, comme pour l'Italie et l'Espagne mais pour des montants bien supérieurs, des produits plus élaborés tels du matériel mécanique, des voitures, produits pharmaceutiques, etc.

Si l'on examine les tableaux des dix premières importations et exportations (tableaux intitulés comparaison tonnages et Ecu), on constate que ces dix premiers flux représentent plus de 90 % du total des importations de l'Espagne (tonnage et valeur), en provenance des trois pays du Maghreb, plus de 80 % pour l'Italie et près de 80 % pour la France. Cette concentration est légèrement atténuée pour les exportations en tonnage. On observe une plus grande diversité dans les exportations en valeur.

Des tableaux comparant la situation de quelques filières caractéristiques ont également été établis.

**QUELQUES NOTIONS COMPARATIVES
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
DE MARCHANDISES EN MEDITERRANEE**

Jean-Yves LEGOUAS
Capitaine au Long Cours
Chargé d'Etudes à l'OEST

I – Introduction

La richesse du passé maritime de la Méditerranée n'est plus à démontrer. Le Musée des Docks Romains de Marseille, autant que les amphores et les magnifiques statues remontées devant Agde, sont des preuves de l'antiquité des relations commerciales maritimes dans cette partie du monde. Il peut être intéressant de noter que ces liaisons ont été, jusqu'aux premiers siècles de notre ère, essentiellement pratiquées en suivant les côtes au plus près, ce qui, d'ailleurs explique le grand nombre d'implantations portuaires dans la région. Ce n'est que plus tard que l'on pourra voir s'effectuer des traversées au sens propre, et ce, avec quelquefois des types de navires bien particuliers, comme les galères, peu répandus dans les flottes du Ponant. A notre époque, qui se veut si peu respectueuse des particularismes, il est intéressant de constater que la navigation commerciale en Méditerranée a gardé un certain nombre de spécificités, à bord des navires comme sur les quais. Nous allons essayer, dans les lignes qui suivent, d'en dégager quelques unes, sans prétendre d'ailleurs à l'exhaustivité.

II – L'offre de transport

Un simple coup d'œil sur les listes de départs hebdomadaires publiées par les journaux maritimes montre que les lignes *régulières* en Méditerranée, et par extension à quelques ports marocains de l'Atlantique, utilisent un nombre de navires restreint et assez stable. Ces lignes régulières sont de deux sortes :

- liaisons entre les îles, ou entre îles et continent,
- liaisons avec le Maghreb,
- nous passerons sous silence, comme dépassant le cadre de ce colloque, les liaisons avec l'Est méditerranéen.

A titre de comparaison, nous considérerons le cas des liaisons avec la Corse, qui, dans le cas de la France, emploient ainsi cinq paquebots ferries et six ferries frêt transportant pour quelques uns, et depuis peu, également un nombre limité, mais non négligeable de passagers.

Quant aux liaisons avec le Maghreb, la presse spécialisée fait ressortir environ vingt-cinq navires les assurant de manière régulière. Les types de liaisons sont à répartir ainsi :

- ports du nord (Le Havre, Dunkerque, Rouen), vers Casablanca,
- ports du nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg, Brême, Caen), vers les ports Nord africains en Méditerranée,
- ports méditerranéens (Marseille, Fos, Sète, Livourne et Barcelone), vers les ports du Maghreb, méditerranéens ou atlantiques.

Dans l'ensemble, les liaisons entre le Nord Europe et le Nord de l'Afrique, sont à fréquence de quinzaine, tandis que celles ayant la Méditerranée pour cadre sont au minimum hebdomadaires.

Les types de navires mis en œuvre sont peu variés. C'est ainsi qu'en Méditerranée se trouve une écrasante majorité de rouliers. Ils sont de belle taille et d'âge moyen bas pour les liaisons avec la Corse, alors qu'ils seront plutôt petits et vieillissants sur les lignes maghrébines. La petite taille de ces unités s'explique facilement par le fait que l'intérêt des liaisons résulte dans leur grande fréquence.

En conséquence, le remplissage systématique des navires paraît impossible à obtenir en permanence, et, par là même, les armateurs ont intérêt à disposer d'unités moins coûteuses à l'achat et à l'entretien. En revanche, l'âge des navires n'est pas, me semble-t-il, un avantage. Il ne permet pas de disposer d'unités performantes au sens actuel du terme, c'est-à-dire pourvues de moteurs économiques, ou à équipages réduits. De plus – et ce n'est là qu'une opinion personnelle –, des accidents plus ou moins récents peuvent laisser à penser que la grande routine des traversées et des escales induit des comportements néfastes à la sécurité.

Par ailleurs, le mode roulier est bien évidemment le plus adapté aux réalités locales. Il n'implique pas de rupture de charge pour les cargaisons roulantes (la majorité en Méditerranée), et ne nécessite que l'adjonction temporaire de roues (chassis routier ou remorque surbaissée type MAFI) pour les autres. En revanche, s'il ne nécessite aucune intervention externe pour les voitures particulières ou les poids lourds commerciaux, il exige des équipes spécialisées pour la manutention des autres colis. Et c'est ainsi que le conteneur, qui a conquis de haute lutte toutes les performances de la manutention verticale sur les lignes au long cours du monde entier, se voit souvent déposé sur une remorque en Méditerranée, perdant par là même un certain nombre de ses avantages : arrimage immédiat en cale, gerbage possible sur un grand nombre de hauteurs, etc.

Ceci est cependant à mettre en parallèle avec l'équipement de nombreux ports locaux, où le portique à conteneurs, fort coûteux, est inconnu, alors que l'absence de marées notables permet l'utilisation de rampes pour rouliers d'architecture simple et bon marché, remplaçant avantageusement l'utilisation quelque peu hasardeuse de grues inappropriées à la manutention des conteneurs.

III – La réalité des échanges

Les transports maritimes sont, avec les pays du Maghreb, régis par des accords bilatéraux, quelquefois appelés improprement – O combien – Conférences. Ces accords bilatéraux donnent les clés de répartition du transport maritime entre l'un ou l'autre des pays du Maghreb et l'un ou l'autre des pays européens riverains de la Méditerranée. Les armements membres de ces accords sont peu nombreux, souvent nationaux, et confient la répartition des chargements et de leurs produits à des organismes indépendants et fiables. L'aspect post-colonial de ces accords n'échappe à personne, et surtout pas à la Commission de Bruxelles, qui souhaite ardemment leur disparition, ou mieux, leur transformation en accords avec la

Communauté elle-même. Il faut considérer par ailleurs que le Code de Conduite des Conférences de la CNUCED prévoit, pour sa part une répartition des cargaisons en fonction du pavillon bien différente du 50/50 des accords bilatéraux, en la transformant en un 40/40/20, où les 20 % restants peuvent être transportés par des tiers. On voit ainsi que le cadre bien établi du transport de marchandises en ligne régulière en Méditerranée risque de changer au cours des prochaines années. Il n'est pas sûr que cela aille dans le sens du progrès, car si l'aspect un peu traditionnel de l'armement trans-méditerranéen peut évoquer chez certains chargeurs des idées d'ententes faciles, la réalité est que la relative étroitesse de l'offre permet de « coller » assez bien à la réalité et aux nécessités d'un transport de courtes traversées, de grandes fréquences, et de manutentions rapides. Par ailleurs, on a pu observer en 1989 une augmentation importante de l'activité de transport, intervenant il est vrai après quelques années de médiocrité. C'est ainsi que le nombre de véhicules transportés sur l'Algérie a augmenté de 20 %, et celui sur la Tunisie de 28,6 %. Ceci peut certes s'expliquer par une demande croissante, mais est aussi le fait d'une offre mieux adaptée des armateurs. C'est ainsi que l'armement français, grâce à l'entrée en flotte de nouvelles unités sur la Corse, a pu mettre en ligne sur le Maghreb des navires plus performants, autrefois affectés à la desserte du département insulaire. En conséquence, les deux chiffres avancés ci-dessus se trouvent portés à 34 % et 45.7 % pour nos navires.

IV – Quelques chiffres

Afin de mieux mesurer, pour la clientèle, les ordres de grandeur des coûts de transports de marchandise en Méditerranée occidentale, nous avons retenu deux types de matériel :

- le conteneur 20' simple et chargé d'un frêt moyen (machinerie, en pièces),
- le camion semi-remorque classique.

Les chiffres donnés ci-dessous, sont évidemment arrondis, et ne prétendent qu'à éveiller un intérêt de comparaison.

Les tarifs ci-dessous s'entendent de quai en France à bord port maghrébin.

1) Tarifs conteneurs 20 pieds

a) Marseille/Alger ou retour

Bord/Bord 7 700 F auxquels il faut ajouter la manutention à Marseille, de l'ordre de 1 100 F, pour un conteneur plein (800 F pour un vide).

Ce prix de manutention n'est, de plus, vrai que si le conteneur arrive à Marseille par camion ou wagon, ou, en d'autres termes, s'il représente un chargement français ou européen. Dans les cas où la boîte arrive par navire d'un autre continent, il faut évidemment y ajouter le coût d'une manutention supplémentaire.

Total quai/bord = 8 800 F

b) Marseille/Tunis ou retour

Pas de tarif conteneurs, le trafic s'effectue en Ro-Ro.

c) Dunkerque ou Le Havre/Casablanca

Environ 7 300 F en quai/bord, auxquels il faut ajouter à peu près 700 F de coûts de passage portuaire au Maroc. La manutention se fait par portiques en France, et avec une grue et un palonnier manuel au Maroc. De plus, dans l'état actuel des choses, une surcharge due au prix des soutes (BAF, Bunker Adjustment Factor) de 500 F est perçue.

c) Casablanca/Le Havre ou Dunkerque

La marchandise ne paie alors plus que 6 200 F en quai/bord. Dans les deux sens, les conteneurs sont souvent chargés en pontée.

En résumé, si l'on applique un prix de passage portuaire identique à tous les ports du Maghreb, on obtient le tableau suivant :

Quai/Quai	Alger	Tunis	Casablanca
Marseille	9 500	-	-
Le Havre	-	-	8 500/7 400

On voit donc que, pour les conteneurs, le choix du port de départ influe quelque peu sensiblement sur le coût du transport maritime.

2) Tarifs semi-remorques

Nous avons pris pour référence une savoyarde classique.

a) Marseille/Alger ou retour

Chargé 850 F/mètre linéaire.

Vide 430 F/mètre linéaire.

Chauffeur 700 F/traversée.

Pour mémoire, nous rappellerons que l'expression « mètre linéaire » signifie que sur un navire roulier, on délimite un certain nombre de couloirs, d'une largeur un peu supérieure à celle d'un véhicule, et que l'on décompte ainsi la longueur totale qui peut être occupée sur le navire. Chaque véhicule peut alors être taxé en fonction de sa longueur. On remarquera que cette tarification est indépendante du frêt transporté. C'est en quelque sorte une tarification FAK (Freight All Kinds) avant la lettre.

La manutention est incluse dans ces tarifs pour les ports métropolitains.

b) Marseille/Tunis

Chargé 935 F/mètre linéaire.

Vide 470 F/mètre linéaire.

Chauffeur 750 F/traversée.

Ces tarifs s'entendent quai/quai. En prenant des valeurs raisonnables (semi-remorque de 16 m hors-tout), on obtient ainsi le tableau suivant :

Quai/Quai	Alger	Tunis	Casablanca
Marseille	14 300	15 710	—
Le Havre	—	—	—

Ceci s'entend pour un semi-remorque chargé, par traversée et avec d'éventuels frais de déchargement à l'arrivée dans un port algérien. Sur la Tunisie, des tarifs plus faibles sont consentis pour le retour, en charge ou à vide.

On notera, pour comparaison, mais en sachant qu'il n'y a pas du tout la même structure tarifaire, qu'un semi-remorque de caractéristiques identiques, paiera environ 3 450 F pour traverser de Marseille vers la Corse, et 2 100 F pour en revenir.

V – Conclusions

Des conclusions un peu rapides paraissent accablantes. Les tarifs ci-dessus semblent marcher sur la tête, en ce sens que plus une destination est proche, plus les coûts totaux de transports sont élevés.

On peut même aller beaucoup plus loin. En examinant les taux conférentiels sur les lignes d'Atlantique Nord ou d'Extrême-Orient, on s'aperçoit qu'il est possible d'envoyer un conteneur de 20' pour environ 1 200 \$ de l'autre côté de l'océan. Et encore, nous ne parlerons pas des taux pratiqués par les armements hors-conférence, nombreux, et qui sous-cotent allègrement les tarifs publiés.

Pour répondre à ces objections, sans d'ailleurs prétendre que le système en Méditerranée est dépourvu de défauts, il nous faut ici parler un peu des causes ayant conduit à une si faible tarification des liaisons intercontinentales. C'est ainsi que l'on peut parler d'une série de causes exogènes, liées au fait qu'aujourd'hui, la compétition entre fabricants d'un même produit est d'ordre mondial, ce qui entraîne une réduction indispensable des marges bénéficiaires, et donc un contrôle impitoyable des coûts de transport. D'une certaine manière, ce phénomène est très amoindri en Méditerranée occidentale. D'abord par le déséquilibre qualitatif entre les produits transportés dans un sens ou dans l'autre. Ensuite par les restes du statut colonial, qui, même s'ils s'estompent, font que le choix des fournisseurs reste encore restreint.

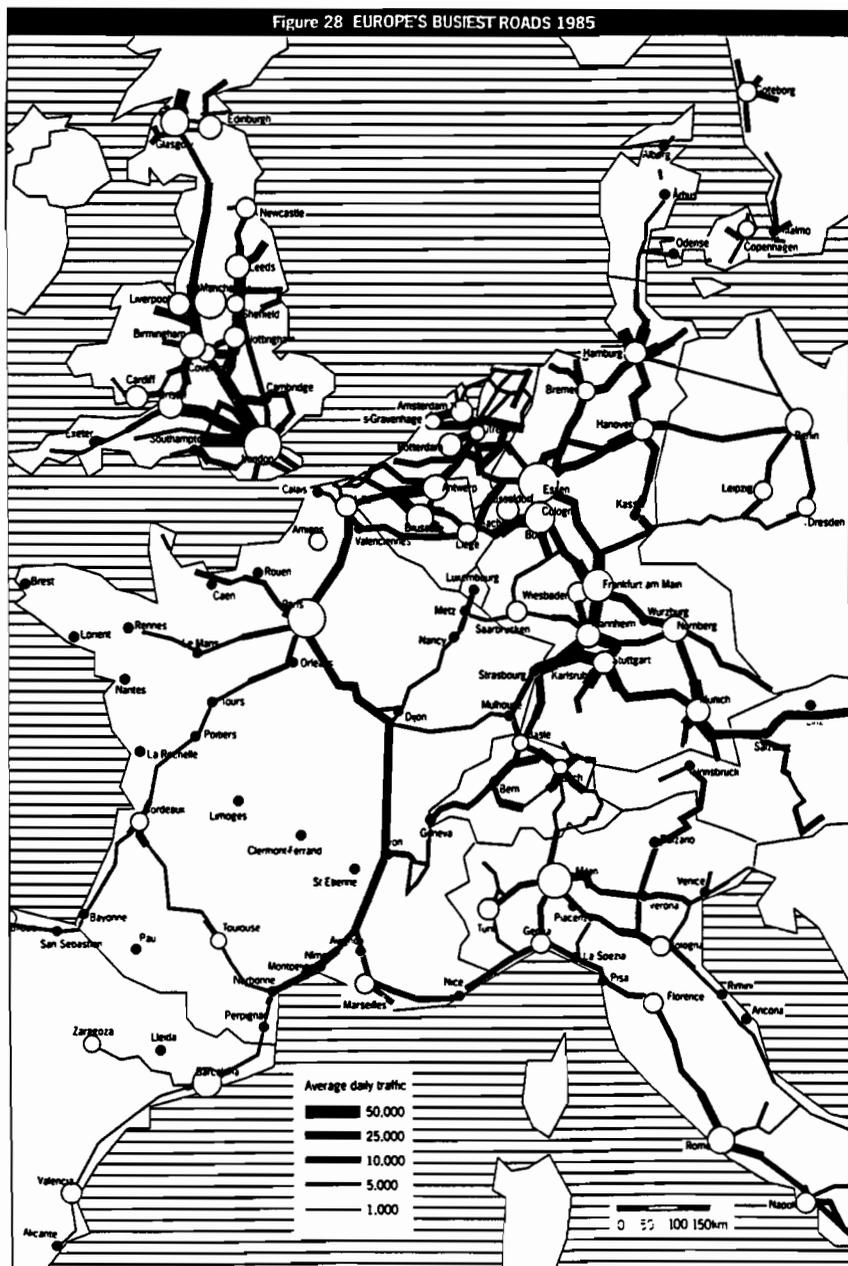
Par ailleurs, la faible valeur des frêts trans-océaniques et leur baisse ininterrompue, sont les conséquences internes d'une surcapacité de l'offre, de manière sectorielle comme au niveau mondial. Ceci est dû en grande partie à l'affaiblissement du système conférentiel, lui-même conséquence autant que cause de la multiplication des armements outsiders, c'est-à-dire hors-Conférence. Là encore, en Méditerranée, et dans les trafics nord-sud, la surcapacité a été évitée, peut-être justement parce que les accords bi-latéraux rendent difficile l'implantation d'outsiders. L'offre reste proportionnée à une demande attachée aux critères de régularité et de grande fréquence des départs, beaucoup plus qu'aux provisoires effets bénéfiques d'une dérégulation dont on commence à voir, en d'autres lieux et dans d'autres modes, les effets pervers.

Nous noterons à ce sujet que la situation de l'offre actuelle ne risque guère de changer dans un avenir proche. En effet, les types de navires appropriés, nous l'avons vu plus haut, au trafic avec le Maghreb, est celui de rouliers de taille petite ou moyenne, avec éventuellement des emménagements passagers. Dans la situation actuelle de la construction navale, ces unités sont chères à l'achat neuf, et ne se trouvent guère en seconde main. Il faudra donc prolonger les navires actuels.

VI – Propositions

Les quelques chiffres avancés ci-dessus montrent qu'un semi-remorque transportant deux conteneurs de vingt pieds, traverse pour à peine moins cher la Méditerranée que deux autres conteneurs, identiques, mais venant d'un port nord-européen. Cette absence de distorsion, paraît encourageante. Une prise en compte plus réaliste de l'hinterland des ports du nord en ce qui concerne les marchandises à destination du Maghreb serait donc souhaitable. En fait, un amoindrissement des habitudes prises sur ces lignes, laissant place à l'imagination dont la domestication a toujours été une caractéristique des peuples de la Méditerranée, serait bien venue. Elle constituerait en tous cas une défense contre l'europanisation des accords bilatéraux, laquelle risque de présenter des effets spectaculaires à court terme, suivis de conséquences plus légères à long terme, mais allant toujours dans le sens d'une dégradation du marché. On voit donc que la prudence dans l'évolution du transport maritime de marchandises entre l'Europe et le Maghreb est de mise. Pas de révolution, mais des évolutions, notamment pour permettre le renouvellement et la modernisation de l'outil de travail, voilà ce qui devrait permettre d'assurer, à la satisfaction de la clientèle, l'avenir de ce transport.

Figure 28 EUROPE'S BUSIEST ROADS 1985



**INFORMATISATION PORTUAIRE
ET NORMALISATION INTERNATIONALE DES EDI :
SITUATION DES PRINCIPAUX PORTS
DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE**

Charlotte MATHONNET

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

I – Les enjeux de l'informatisation portuaire

De par leur position centrale dans les échanges commerciaux et en raison de l'importance du traitement de l'information dans leurs activités, les ports sont particulièrement concernés par une informatisation de la chaîne de transport et par les échanges de données informatisés.

Avec la généralisation du conteneur maritime et de la manutention horizontale où de très fortes améliorations de la productivité ont été accomplies ces vingt dernières années, au niveau du port et dans les acheminements terrestres mais il subsiste de grands gisements de productivité.

Il s'agit dès lors d'améliorer les conditions de traitement des marchandises et les conditions d'accueil des différents modes de transport non seulement en terme d'infrastructure et d'outillage, mais aussi en terme de traitement de l'information permettant une accélération du transit portuaire et une plus grande fiabilité des opérations de rupture de charge.

L'automatisation de la circulation de l'information entre les très nombreux opérateurs intervenant dans un port présente en effet des enjeux importants.

La circulation de l'information entre les différents opérateurs portuaires, d'une grande complexité avec un pléthore de documents et de saisies redondantes, est une importante source d'erreurs, de coûts et de délais supplémentaires.

L'informatisation des circuits d'information qui accompagnent la marchandise permet des gains de productivité dans la collecte, le traitement et la transmission des informations ; une diminution des délais de stationnement des marchandises dans le port, diminution de la durée des escales, un meilleur rendement des surfaces de stockage et de l'outillage, une plus grande rapidité et une plus grande rigueur des procédures administratives...

La maîtrise de l'information sur la place portuaire débouche non seulement sur une amélioration de la productivité et une réduction des coûts, mais renvoie aussi à la notion de qualité de service – sécurité, rapidité, régularité – qui est attendue par les clients et partenaires du port.

Car les ports ne sont pas seulement des terminaux de transport où s'opère une rupture de charge : ils sont l'un des maillons de la chaîne de transport, en constante relation avec les chargeurs et les armateurs, et avec les opérateurs de transport terrestres.

Et les systèmes informatiques des places portuaires ne peuvent être conçus comme des systèmes locaux, fermés aux communications avec ses clients et partenaires extérieurs. Par le développement de systèmes informatiques ouverts, les ports sont en mesure de participer à la construction d'un réseau d'information qui prenne en compte l'ensemble de la chaîne de transport et de consolider ainsi leur vocation de lieu de convergence des chaînes de transport internationales.

Dans un port, les investissements informatiques pour la collecte et le transfert de l'information concernant la marchandise s'avèrent donc de plus en plus stratégiques.

Les plus grands ports s'attachent depuis plusieurs années à développer des systèmes informatiques portuaires pluriprofessionnels. Les systèmes communautaires des ports d'Anvers, Rotterdam, Hambourg, Brême, Felixstowe, Le Havre et Marseille ont pour objectif d'offrir à l'ensemble des opérateurs de la place portuaire un outil pour le suivi des opérations et pour des échanges informatisés d'informations concernant la marchandise.

La création d'une société des professionnels portuaires pour la réalisation et l'exploitation du système informatique portuaire permet qu'un unique opérateur, reconnu par tous, rassemble et organise ces services communs. Ces sociétés informatiques portuaires peuvent aussi avoir à jouer un rôle de conseil et de formation auprès des opérateurs.

II – Un contexte de normalisation internationale des échanges de données informatisées (EDI) : l'absence des opérateurs de transport des pays de la Méditerranée occidentale

La normalisation internationale des échanges de données informatisées, avec la norme EDIFACT – Electronic Data Interchange For Administration Commerce and Transport –, est au cœur des débats actuels sur l'interconnexion des systèmes informatiques des opérateurs de transport et sur l'ouverture des systèmes informatiques communautaires portuaires.

La norme EDIFACT de formatage des données constituant une sorte de « grammaire » associée au « vocabulaire » du Répertoire des éléments de données commerciales (TDED) sont les outils de la construction d'une langue universelle pour des EDI, indépendante des matériels et des réseaux de transmission. Pour reprendre la définition des Nations-Unies, « l'EDI est le transfert d'informations structurées entre ordinateurs. L'utilisateur des standards EDIFACT fait de L'EDI ; mais l'entreprise qui recourt à l'EDI n'utilise pas forcément EDIFACT, EDIFACT est un langage normalisé à l'échelle internationale utilisable dans les domaines de l'Administration, du Commerce et des Transports. »

Au niveau international, la Commission Economique pour l'Europe des Nations-Unies (CEE/ONU) et l'International Standard Organisation (ISO) élaborent respectivement des recommandations des Nations-Unies et des Normes Internationales concernant les EDI dans l'Administration, le Commerce et le Transport.

Au niveau européen, la CEE/ONU a mis en place une structure, l'EDIFACT BOARD, soutenue sur le plan logistique par le programme TEDIS de la CEE avec la participation des pays de l'AELE.

Mais ce sont les personnes responsables, les transporteurs eux-mêmes qui doivent se prendre en charge pour définir, en commun avec leurs partenaires, les modalités d'échanges qu'ils désirent.

Aujourd'hui, les groupes d'utilisateurs pour le développement de systèmes EDI conformes à la normalisation portent leur efforts sur la définition de « messages ».

Au sein de la structure ouest-européenne de l'EDIFACT BOARD, le groupe de travail pour le développement de messages Transports a défini un message-cadre IFTMFR, structure de message adaptée à tous les modes de transport ou combinaisons de modes de transport, pour le transit et le transport international. Des messages fonctionnels (booking, instructions de transport, avis d'arrivée...) sont en cours d'élaboration.

De nombreux groupes de professionnels et organismes internationaux ou nationaux participent à l'élaboration de propositions de ces messages standards pour les transports : l'IATA, l'UIC, l'IMO, l'ICS, des groupes informels comme celui constitué par des armateurs et des opérateurs des ports de l'Europe du Nord pour la définition d'un message Bay Plan, des Sociétés Informatiques Portuaires des ports de l'Europe du Nord, Intis pour Rotterdam, Seagha pour Anvers, des groupes de professionnels du transport routier GTF pour les grands transporteurs français, UTC pour les transporteurs néerlandais...).

Une étude réalisée au cours de l'année 1989 montrait que les opérateurs de l'Europe du Sud ne sont pas présents dans ces groupes de travail et qu'aucune organisation de professionnels du transport n'est constituée dans ces pays pour la promotion de ces outils et pour le soutien d'initiatives de projets EDI en cohérence avec les travaux réalisés à l'échelle européenne et internationale.

Dans les pays de la Méditerranée occidentale, le degré de connaissance des travaux de normalisation est faible dans les entreprises de transport et les administrations concernées (autorités portuaires, administration douanière).

Alors que des développements et des projets informatiques sont nombreux chez les opérateurs de transport de la zone, ceux-ci ne participent pas à l'orientation des décisions européennes et internationales en vue de s'assurer que leurs propres intérêts soient pris en compte par la normalisation internationale en cours d'élaboration.

Toute coopération des pays de la Méditerranée occidentale sur ces travaux présenterait des enjeux essentiels pour l'élaboration d'une véritable normalisation régionale, représentative des besoins des opérateurs de la zone et force de proposition à l'échelle internationale de la normalisation, et pour une participation des pays du Maghreb aujourd'hui situés à l'écart des canaux existant de diffusion d'information sur les travaux de normalisation.

III – Développement de l'informatique et des EDI dans les principaux ports de la Méditerranée occidentale

Le CETMO (Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale) a réalisé au cours de l'année 1988 une étude sur « les réalisations et projets informatiques et télématiques dans les ports de la Méditerranée occidentale », comme

une contribution au débat actuel sur le développement de l'informatique portuaire et des EDI dans les transports en Méditerranée occidentale.

L'objectif de cette étude était d'apporter à l'ensemble des entreprises et administrations intéressées une information et une réflexion sur les réalisations ou projets dans les huit ports considérés : Alger, Barcelone, Casablanca, Gênes, Lisbonne, Marseille, Tunis et Valence. Cette étude a été réalisée grâce à la coopération de la UAPNA et de plus de quatre-vingts professionnels des sept pays visités.

L'étude des circuits d'information concernant la marchandise sur ces huit places portuaires a permis de mettre en évidence la grande complexité de la circulation de l'information avec de très nombreux documents (manifestes, connaissements, ordres de mise à quai, bons à enlever, documents douaniers...), des supports nombreux (téléphone, télex, documents papier, télécopie et parfois disquettes, bandes magnétiques...) et des circuits d'information pas toujours clairement formalisés (des aménagements gré à gré avec régularisation *a posteriori* par le document nécessaire, ou encore des tolérances sur des délais réglementaires...).

Il apparaît très clairement combien le transfert de l'information entre les opérateurs par les moyens traditionnels est une source d'erreurs, de coûts et de délais supplémentaires dans le passage de la marchandise dans le port.

La douane est le plus souvent présentée par les professionnels portuaires comme le principal goulot d'étranglement, en particulier à l'importation (à l'exportation, les politiques de promotion des exportations favorisent une simplification et une accélération des procédures de dédouanement).

Pourtant la douane, point de passage obligé, n'est pas la seule cause de ces délais dans le passage de la marchandise. Ceux-ci résultent aussi d'un ensemble de dysfonctionnements dans la circulation de l'information avec : une absence d'anticipation ou une mauvaise qualité de l'information prévisionnelle ; des délais dans la transmission des avis d'arrivée ; une absence d'anticipation par le chargeur ou son transitaire dans la préparation des documents nécessaires ; des erreurs dans la saisie des documents ; une absence de synchronisation des opérations administratives et douanières par exemple pour la facturation des droits de port et des frais d'acconage dans les ports où cette facturation conditionne l'enlèvement des marchandises...

L'étude des circuits d'information met surtout en évidence sur les ports étudiés le problème d'une absence d'harmonisation documentaire.

En règle générale, le manifeste est le seul document harmonisé sur la place portuaire. Les autres documents qui circulent entre les opérateurs pour la mise à quai ou l'enlèvement des marchandises sont spécifiques dans leur contenu et leur format à chaque opérateur.

Des tentatives d'harmonisation documentaire sont menées entre deux ou plusieurs groupes d'opérateurs, mais peu d'entre elles aboutissent. Comme exemple d'harmonisation documentaire pluriprofessionnelle réussie, on peut pourtant citer le cas de la note de chargement du port de Marseille, liasse de quinze feuillets

permettant une saisie unique des données et utilisée par l'ensemble des opérateurs intervenant dans la mise à quai et l'embarquement de la marchandise.

La sensibilisation des responsables des administrations, des entreprises et des groupements professionnels sur la nécessité de connaître, de formaliser et de simplifier le circuit documentaire et les relations informelles entre les opérateurs semble être une étape qui, sans parler encore d'informatisation, permettrait des gains de productivité par une simplification des tâches administratives et une plus grande rigueur dans la circulation de l'information.

Cette harmonisation documentaire et cette formalisation du circuit d'information pourrait être une étape essentielle pour une automatisation ultérieure de la circulation de l'information et de la documentation sur la place portuaire.

A l'inverse, toute réflexion sur l'utilisation des échanges de données informatisées peut être l'opportunité d'une réflexion sur le contenu des documents échangés et des procédures administratives ou douanières en vu de leur simplification.

L'étude de l'informatisation dans les huit ports considérés en trois niveaux d'analyse – chez les opérateurs, sur la place portuaire et entre les ports – permet de mettre en évidence des problèmes de différentes natures.

Dans chacun de ces huit ports, la douane joue un rôle important, par son informatisation, pour une réduction des délais de passage de la marchandise dans le port.

Les objectifs de l'informatisation douanière sont le plus souvent internes (simplification des tâches pour le personnel douanier, traitement des données du commerce extérieur, outil de lutte contre la fraude, parfois contre la corruption...).

Pourtant, à l'exemple du système SINDA des douanes tunisiennes ou du couple SOFI-PROTIS sur le port de Marseille, l'informatisation douanière peut aussi développer des fonctionnalités qui vont au-delà des opérations de dédouanement *stricto sensu*, au service d'une accélération du passage de la marchandise dans le port (avis d'arrivée édité chez le transitaire par le système SINDA, BAE douanier édité à quai par le système PROTIS).

L'étude de l'informatisation chez les autres intervenants portuaires montre que la pénétration de l'informatique semble fortement dépendre d'un effet de taille et que la majorité des PME qui composent le tissu professionnel portuaire reste à l'écart du mouvement général de l'informatisation dans les transports. Elles ne disposent pas et ne trouvent pas au sein de la place portuaire les compétences et les produits leur permettant d'accéder à ces nouvelles technologies.

Cela est particulièrement vrai pour la majorité des petits transitaires portuaires. Les consignataires et agents maritimes, qui s'informatisent sous la pression des armements eux-mêmes très informatisés, semblent être les opérateurs portuaires les plus au fait des technologies nouvelles de communication de données. L'informatisation des activités « acconage » est différente en fonction de l'organisation institutionnelle de chaque port, selon qu'il s'agit de l'informatisation d'un terminal à conteneurs par un opérateur privé ou de l'informatisation du suivi des opérations de manutention et d'acconage par une unique autorité chargée de l'exploitation du port.

Le développement des systèmes informatiques chez les différents opérateurs dans les ports étudiés est le plus souvent caractérisée par l'absence de toute coordination, avec des systèmes informatiques des douanes, des acconiers, des agents ou compagnies maritimes, des autorités portuaires qui sont indépendants.

Cette absence d'interfaces entre systèmes informatiques induit de nombreuses ressaisies de données déjà enregistrées sur support magnétique, des mises à jour distinctes et parfois divergentes de données communes, une absence de synchronisation dans la réalisation des opérations administratives et douanières.

Les réalisations et projets d'échanges automatiques de données entre les opérateurs portuaires, encore peu nombreux sur les différentes places portuaires, sont aussi le plus souvent caractérisés par cette absence d'harmonisation et de coordination.

Les procédures d'échanges automatisées d'information sont définies soit de manière unilatérale (par exemple pour l'information de la collecte des données douanières) soit selon des conventions spécifiques à deux opérateurs.

De même pour les réalisations d'échanges automatisés entre les ports, qu'il s'agisse d'échanges entre autorités portuaires (PAB et PAM pour le transfert des prévisions d'escales) ou d'échanges entre agents maritimes de deux ports (Tunis-Marseille entre la Cotunav et la SNCM et Casablanca-Marseille entre Comarine et Sud Cargo pour le transfert des manifestes).

En l'absence d'une réflexion globale sur l'automatisation des circuits d'information, les gains de temps réalisés par exemple par l'agent maritime et par la douane dans le traitement anticipé des informations du manifeste, peuvent être annihilés par des délais résultant de l'absence de mise à niveau des systèmes d'information des autres intervenants de la chaîne.

En outre, l'absence de standardisation des échanges est un frein à leur généralisation. En effet tant que le nombre de partenaires reste limité, les conversions nécessaires pour chaque partenaire peuvent ne pas poser de problèmes. Ces développements deviennent toutefois de plus en plus coûteux et délicats à mesure que le nombre des partenaires augmentent.

Or par exemple les échanges des manifestes entre correspondants de deux ports présentent des enjeux particuliers dans le contexte méditerranéen avec des liaisons maritimes de courte durée, car ils autorisent un traitement de l'information et l'établissement de la documentation (avis d'arrivée, facture, bon d'enlèvement) de manière anticipée sur l'arrivée du navire et de sa cargaison.

Ces nouvelles procédures présentent d'autant plus d'intérêt lorsqu'elles sont accompagnées à l'exemple de Tunis, d'une modification des procédures douanières avec la procédure dite de « dédouanement anticipé ».

Les ports de Marseille et de Gênes se distinguent des autres places portuaires en réalisant, à l'instar des ports nord européens, des systèmes informatiques pluri-professionnels pour le suivi des marchandises, avec le système PROTIS opérationnel à Marseille et le Réseau Informatique Portuaire en cours d'élaboration à Gênes.

Sur les autres places portuaires, certains acteurs (le plus généralement la douane ou l'autorité portuaire comme leaders de l'informatisation portuaire) sont conscients des enjeux d'une coordination pour éviter la multiplication des coûts de développement d'interfaces et pour une rationalisation des circuits d'information. Mais il n'apparaît pas toujours clairement quelle pourrait être la structure permettant de rassembler les intervenants d'un projet commun.

Les choix techniques des opérateurs portuaires, différents et peu compatibles entre eux comme souvent en informatique, sont souvent présentés comme un obstacle au développement des échanges de données informatisées entre opérateurs. Pourtant, s'il paraît inévitable que les choix techniques soient très différents, les concepts eux, peuvent être unifiés en utilisant les outils proposés par la normalisation internationale des EDI.

Des systèmes informatiques bâtis sur les principes d'ouverture et de normalisation seront prêts à être interconnectés au fur et à mesure des besoins. Et l'utilisation des normes internationales est la meilleure garantie d'indépendance par rapport aux produits informatiques.

Pour les places portuaires de la Méditerranée Occidentale, la conception des systèmes d'informatiques selon les principes de la normalisation internationale est une opportunité à saisir : elle permettra aux places portuaires d'éviter à terme les nombreux et parfois coûteux développements informatiques et les transformations des procédures de traitements de l'information rendues nécessaires par l'ouverture à l'EDI de systèmes conçus comme des systèmes fermés.

Or les enjeux de la normalisation des EDI qui permet l'interconnexion des systèmes informatiques des opérateurs sont simples mais lourds de conséquences pour le secteur des transports et pour les plates-formes portuaires.

Quiconque ne saura échanger des informations commerciales ou administratives avec la qualité (rapidité, régularité et fiabilité) souhaitable ne sera plus, à terme, capable d'offrir les services exigés par ses différents partenaires. Il n'aura plus la compétitivité pour tenir et améliorer ses relations commerciales.

Les ports disposent d'un atout considérable, par le biais de leur informatisation, pour réduire les coûts et augmenter la rapidité et la fiabilité du transit portuaire et pour provoquer une meilleure intégration des maillons maritimes et terrestres. Ils ne peuvent se permettre de laisser se creuser un écart dans un domaine essentiel à leur compétitivité et à la compétitivité des chaînes de transport internationales.

Il devient donc stratégique pour les communautés portuaires de la zone de maîtriser leurs circuits d'information et de prévoir l'ouverture de leurs systèmes informatiques aux clients et partenaires en participant pleinement à la définition et à l'expérimentation de la normalisation internationale EDIFACT.

**LES GRANDS RESEAUX D'INFRASTRUCTURE
DE TRANSPORT EN EUROPE**

Helmut LEHMACHER

Economiste à la Division des transports
de la Commission Economique
des Nations-Unies pour l'Europe à Genève
CH-1211 Genève, 10, Palais des Nations

I – Remarque préliminaire

Depuis sa fondation en 1947 la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE) a toujours servi de cadre à la coopération économique de ses pays membres. Le but principal de ses activités est un renforcement du lien entre les pays membres de la CEE ainsi qu'un échange accru entre la région de la CEE et les autres pays du système de l'Organisation des Nations-Unies (ONU).

En ce qui concerne le secteur du transport au sein de la CEE, les travaux portent essentiellement sur les transports intérieurs avec les modes suivants : rail, route et voie navigable. La CEE a de tout temps traité de nombreuses questions techniques et économiques dans le domaine des transports au nombre desquelles l'infrastructure des transports est appréhendée à la fois sous l'angle d'un projet spécifique d'infrastructure et d'un réseau de transport européen.

Une grande partie des travaux de la CEE se traduit par des recommandations faites aux gouvernements afin qu'ils en tiennent compte dans leur législation nationale respective. Une autre partie des activités conduit à l'établissement d'une convention ou d'un accord international dont les stipulations sont reprises, selon les procédures nationales, dans la législation des pays membres. Depuis sa création quarante-sept dispositions internationales (conventions et accords) et près de cinq cents résolutions importantes ont vu le jour au sein de la CEE.

En concevant les réseaux de transport à l'échelle européenne la CEE a capitalisé des expériences importantes concernant le réseau international routier 'E', le réseau international ferroviaire 'E' et le réseau international combiné.

II – Introduction

Le secteur du transport joue un rôle primordial dans le fonctionnement des sociétés modernes et devient, par là-même, indissociable des échanges de marchandises et des déplacements de personnes. Il a largement contribué à l'essor de l'activité économique des pays européens, dans un contexte d'internationalisation de la vie économique et culturelle qui, à son tour, a provoqué une forte croissance des transports en Europe.

Une des caractéristiques du transport international est qu'il se développe plus rapidement que le transport national des divers pays. Ce phénomène est le résultat de l'ouverture des économies sur l'extérieur. Il en découle une interpénétration des économies, elles-mêmes marquées par une mutation continue des structures d'échange entre leurs pôles économiques. Cette internationalisation économique se répercute sur la demande de transport et concerne tous les secteurs de l'économie nationale.

Un système international efficace de transport est indispensable à une intensification du partage international du travail permettant de tirer des avantages spécifiques et de favoriser une croissance de l'activité économique et de la compétitivité des pays.

Une politique d'infrastructure de transport, qui porte également sur des questions de réglementations relatives à l'accès et à la tarification, constitue la base principale d'une politique internationale des transports.

Avec, en toile de fond des évolutions économiques et politiques dans nombre de pays européens, caractérisés par l'achèvement du marché intérieur de la Communauté Européenne et des processus de réformes dans les pays à économie planifiée, les transports internationaux requièrent une attention particulière.

Le développement d'une infrastructure de transport est une des tâches essentielles des autorités publiques. Pour se doter d'un système d'infrastructure de transport harmonisé pour tout le continent européen les gouvernements membres de la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe se sont mis d'accord pour concevoir des infrastructures qui satisfassent les mêmes conditions techniques dans tous les pays d'Europe.

Les pays du bassin méditerranéen faisant partie de la CEE bénéficient également de cette conception d'infrastructure commune qui leur permet de façon coordonnée d'établir des liens avec tous les autres pays européens. On peut mesurer l'importance de cette évolution à l'heure actuelle où les rapports entre les pays du continent prennent une nouvelle dimension.

C'est dans ce contexte qu'il semble utile de rappeler les caractéristiques des réseaux d'infrastructure de transport à vocation internationale tels qu'ils ont été établis au sein de la CEE.

III – L'Accord Européen sur les Grandes Routes de Trafic International (AGR)

1) Les objectifs sur réseau international routier 'E'

Quelques années après la création de la Commission économique pour l'Europe en 1947, les gouvernements ont ressenti le besoin de resserrer les relations entre pays européens par l'établissement d'un réseau routier qui soit adapté aux exigences du trafic international. Suite aux travaux préparatoires les gouvernements se sont mis d'accord en septembre 1950 sur une Déclaration concernant la Constitution de Grandes Routes de Trafic International.

Celle-ci servit de base à la poursuite des travaux dans le domaine de l'infrastructure routière qui ont abouti en 1975 à la conclusion de l'Accord Européen sur les Grandes Routes de Trafic International (AGR).

Etant donné que la Déclaration et l'Accord AGR sont similaires pour l'essentiel, les points exposés ci-dessous se réfèrent à l'AGR qui est plus récent et qui se substitue à la Déclaration. Les différences s'expliquent principalement par l'évolution de certains éléments politiques, économiques et techniques au cours des vingt-cinq années qui séparent les dates de mises au point des deux documents. Une telle évolution a par la suite nécessité la mise à jour d'un certain nombre de points de l'Accord en 1989.

Comme indiqué plus haut, l'Accord AGR visait à renforcer le développement de relations entre pays européens. A cet effet, les gouvernements ont jugé nécessaire de se doter d'un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes dont les conditions techniques soient telles que ces voies de communication permettent de faire face aux exigences du Trafic International futur.

Dans le cadre de ce plan un projet de réseau routier, appelé « Réseau international 'E' », a été adopté, que les gouvernements se proposent d'entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux.

2) Détermination des routes dans le réseau international 'E'

Le réseau international 'E' a été conçu sur la base d'un système quadrillé de routes sur tout le continent européen comprenant deux catégories de routes selon leur importance et leur fonction ainsi que leur orientation géographique.

La première catégorie, dite de catégorie A, fait la distinction entre les routes « repères » et les routes « intermédiaires ». Les routes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres, croissant de l'ouest vers l'est et se terminant par cinq (par exemple E05, E15, etc.). Les routes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres croissants du nord vers le sud et se terminant par zéro (par exemple E10, E20, etc.). Les routes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres entre les numéros des routes repères entre lesquelles elles se trouvent.

La deuxième catégorie, dite de catégorie B, différencie entre les routes « d'embranchement », « de rocade » ou « de liaison ». Elles reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la route repère la plus proche située au nord de la route B considérée et le deuxième, celui de la route repère la plus proche située à l'ouest de la route B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

La numérotation joue un rôle important dans l'identification des routes 'E' qui sont signalées au moyen d'un signal qui est de forme rectangulaire. Ce signal se compose de la lettre 'E', suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l'itinéraire. Il est composé d'une inscription blanche sur fond vert ; il peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux. Les dimensions du signal devraient être telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent facilement l'identifier et comprendre les indications qu'il donne.

3) Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international

Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international font l'objet des dispositions qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger.

Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont des minimums ou des maximums. Il y a lieu de les majorer ou de les diminuer lorsqu'il est possible de le faire sans dépenses supplémentaires ou lorsque les dépenses sont rentables.

Toutes les dispositions de l'AGR sont prises en considération des comparaisons de coûts et d'avantages actualisés qui incluent notamment la sécurité.

En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base, aux prévisions du volume de la circulation, et à la distribution des débits saisonniers et horaires.

La protection de l'environnement doit aussi être prise en compte lors de l'étude et de la construction d'une nouvelle route internationale.

Les conditions à remplir pour qu'une route puisse être incluse dans le réseau international 'E' couvrent des aspects multiples comme, par exemple, des spécifications concernant la largeur et la déclivité transversale des chaussées, les accotements et le terre-plein central, les pistes spéciales, l'homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan, les caractéristiques géométriques, etc.

Un des critères principaux concerne les « débits de services » des routes 'E'.

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c'est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect de certaines normes, les débits ¹ indiqués à la colonne 1 du tableau n° 1 suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure ².

1. Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.

2. En-dehors des zones urbaines.

Tableau 1

Catégorie de routes	1 débit normal UT/h	2 débit maximum admissible UT/h	Observations
Catégorie I	900	1 500	2 sens
Catégorie II			
à 3 voies	1 500	2 000	2 sens
à 4 voies	1 500	2 000	par sens
par voie supplémentaire	750	1 000	par sens
autoroutes et routes express			
à 2 x 2 voies	2 000	3 000	par sens
par voie supplémentaire	1 200	1 500	par sens

Pour une catégorie de routes déterminée, il est recommandé de ne pas dépasser les débits de la colonne 1 pendant plus de cinquante heures par an, à moins que la rentabilité d'une voie supplémentaire ou de l'aménagement dans une catégorie supérieure ne soit assurée.

Quand le débit dépasse les valeurs de la colonne 2 pendant plus de cinquante heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire ou l'aménagement dans une catégorie supérieure compte tenu des coûts de construction et de l'environnement.

D'autres spécifications techniques concernent les normes des intersections de routes ordinaires, les caractéristiques relatives aux échangeurs, les intersections de voies ferrées, les profils en travers et la hauteur libre des ouvrages d'art, les équipements de sécurité (éclairage, dispositifs contre l'éblouissement, glissière de sécurité), etc.

La prise en compte de l'environnement se traduit par des prescriptions pour l'aménagement paysager.

La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des plantations d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

Enfin, il y a des conditions à respecter pour les services auxiliaires qui concernent, notamment, les installations aux frontières et d'autres installations (par exemple stations de services, restaurants et motels, etc.) les services de secours routiers et la disposition à intervalles réguliers de postes téléphoniques.

Ainsi il ressort de l'Accord AGR un nombre de spécifications lié à un niveau de service sur les routes. C'est là un aspect par lequel l'AGR se distingue de l'Accord AGC qui est présenté ci-dessous.

IV – L'Accord Européen sur les Grandes Lignes Internationales de Chemin de Fer (AGC)

1) Les objectifs du réseau international ferroviaire 'E'

En 1982 le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe a demandé au Groupe principal de travail des transports par chemin de fer d'établir le schéma d'un réseau ferroviaire européen. A ce moment-là les préoccupations étaient dans une certaine mesure influencées par les travaux relatifs au réseau international routier 'E'. Les gouvernements envisageaient de concevoir un réseau européen dans le secteur ferroviaire de façon similaire à ce qui a été antérieurement dans le domaine routier.

Le point de départ des travaux s'inspirait des réflexions suivantes :

- l'Europe dans son ensemble a besoin d'un réseau ferroviaire efficace ;
- le réseau doit être de nature homogène, c'est-à-dire qu'il doit permettre aux véhicules et aux rames de circuler sans entrave sur toutes les lignes du réseau européen, sans arrêt prolongé et sans modifications d'ordre technique ;
- l'efficacité de ce réseau doit être telle que le secteur ferroviaire puisse soutenir la concurrence des autres modes de transport.

Dès le début des travaux il était clair qu'un tel réseau ne saurait être établi qu'avec le concours de tous les pays européens.

En vue d'atteindre ces objectifs généraux le Comité des transports intérieurs a formulé le mandat suivant pour l'établissement d'un réseau ferroviaire européen :

- a) définir les grandes lignes de chemin de fer d'importance internationale ;
- b) déterminer les paramètres d'infrastructures en vue d'assurer une exploitation efficace de ces grandes lignes.

2) Détermination des lignes de chemin de fer d'importance internationale

Durant la phase de préparations pour l'AGC un inventaire a été dressé des travaux effectués par d'autres organisations internationales dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire pour bénéficier de leurs expériences.

Dans ce contexte il faut mentionner tout particulièrement l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) ¹ qui avait mis sur pied, en 1973, le Plan Directeur Européen de l'Infrastructure (PDEI) qui a été mis à jour en 1981.

La différence entre le plan AGC et le PDEI s'explique largement par le fait que les gouvernements, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe, ont une compétence non seulement pour le secteur ferroviaire mais aussi pour les autres modes de transport, ce qui nécessite une vue plus globale des problèmes de transport.

En établissant les lignes du réseau il s'avérait impossible de tenir compte de toutes les lignes ferroviaires qui sont empruntées par des trains internationaux car les mailles du réseau seraient devenues trop serrées. Par ailleurs, une certaine performance minimale dans le trafic international devait être acceptée comme une condition préalable ; mais, si les critères de choix avaient été appliqués à toutes les lignes, la concentration des lignes aurait été trop grande en Europe centrale tandis que des lignes périphériques auraient dû être négligées. Or ceci n'était pas l'optique de l'Accord non seulement pour des raisons politiques mais aussi parce que l'objectif était d'assurer au réseau une certaine cohérence. Ces contraintes expliquent pourquoi le réseau comprend dans les régions périphériques des lignes qui n'ont qu'un volume de trafic international relativement modeste.

Un autre point qui mérite d'être retenu est le fait que les lignes ont été choisies d'un point de vue non seulement national mais aussi international. Ceci implique que l'intérêt de l'ensemble des Etats européens a dû être pris en compte et pas uniquement celui du pays traversé par une ligne ferroviaire particulière.

On s'est efforcé, au cours des travaux, d'établir un réseau homogène qui ne contienne pas de lignes interrompues. Ce principe d'homogénéité a dû être abandonné dans certains cas, par exemple, en ce qui concerne le gabarit qui n'est pas le même en Grande-Bretagne et sur le continent européen ou encore l'écartement des voies qui diffère pour les chemins de fer de l'URSS, de la Finlande, de l'Espagne, du Portugal, d'Irlande et d'Irlande du Nord de celui des autres chemins de fer européens.

Etant donné que l'AGC est un Accord intergouvernemental les capitales des pays européens ont également été reliées entre elles.

Compte tenu des aspects mentionnés ci-dessus il a été possible de concevoir un réseau distinguant les lignes principales des lignes complémentaires, les *lignes principales* étant les grandes « magistrales » ferroviaires qui assurent un trafic international déjà très important ou qui devrait le devenir prochainement et les *lignes complémentaires*, celles qui, tout en complétant dès à présent le réseau des lignes principales, n'assureront un trafic ferroviaire international très important que dans un avenir plus lointain.

1. L'UIC est une organisation internationale non gouvernementale qui groupe les administrations ferroviaires européennes à l'exception des chemins de fer soviétiques.

Comme pour le réseau international routier, la numérotation des lignes se fait d'après leur orientation géographique en direction nord-sud et ouest-est.

3) Les paramètres d'infrastructures du réseau international ferroviaire 'E'

L'AGC a pour but d'établir un réseau ferroviaire homogène exigeant non seulement un accord sur les lignes mais également sur les paramètres d'infrastructures à appliquer sur ces lignes.

En déterminant les paramètres on s'est trouvé confronté au fait qu'une modification technique de la plupart des lignes existantes en Europe aura des incidences financières pour l'ensemble des pays concernés et qu'il faut anticiper un développement dans les normes techniques jusqu'à la fin du siècle.

Autant de raisons pour établir une distinction entre les paramètres à appliquer aux lignes existantes et aux lignes nouvelles.

Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau n° 2 doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer, et tout écart par rapport à ces valeurs doit être considéré comme exceptionnel.

Comme déjà mentionné on distingue deux grandes catégories de lignes :

a) les lignes *existantes*, susceptibles d'être améliorées le cas échéant et dont il est souvent difficile et parfois impossible de modifier les caractéristiques géométriques : les exigences à leur égard sont modérées ;

b) les lignes *nouvelles*, à construire, pour lesquelles, à l'intérieur de certaines limites d'ordre économique, on peut choisir librement les caractéristiques notamment géométriques ; pour ces lignes il a été nécessaire de distinguer deux sous-catégories :

– les lignes destinées uniquement au transport des *voyageurs* (à l'exclusion des transports de marchandises), comme par exemple la ligne du TGV entre Paris et Lyon ;

– les lignes à trafic *mixte* ou *mélangé*, destinées aux transports de voyageurs et de marchandises, comme par exemple la ligne entre Hanovre et Würzburg.

Il est clairement stipulé dans l'AGC que les paramètres retenus ne freinent en aucune manière le progrès technique. C'est pour cela que les valeurs de l'Accord sont des exigences minimales. Un chemin de fer peut retenir des valeurs plus ambitieuses s'il l'estime utile. De cette manière on peut tenir compte des résultats du développement technique, résultats qui doivent être insérés dans l'Accord en tant que de besoin.

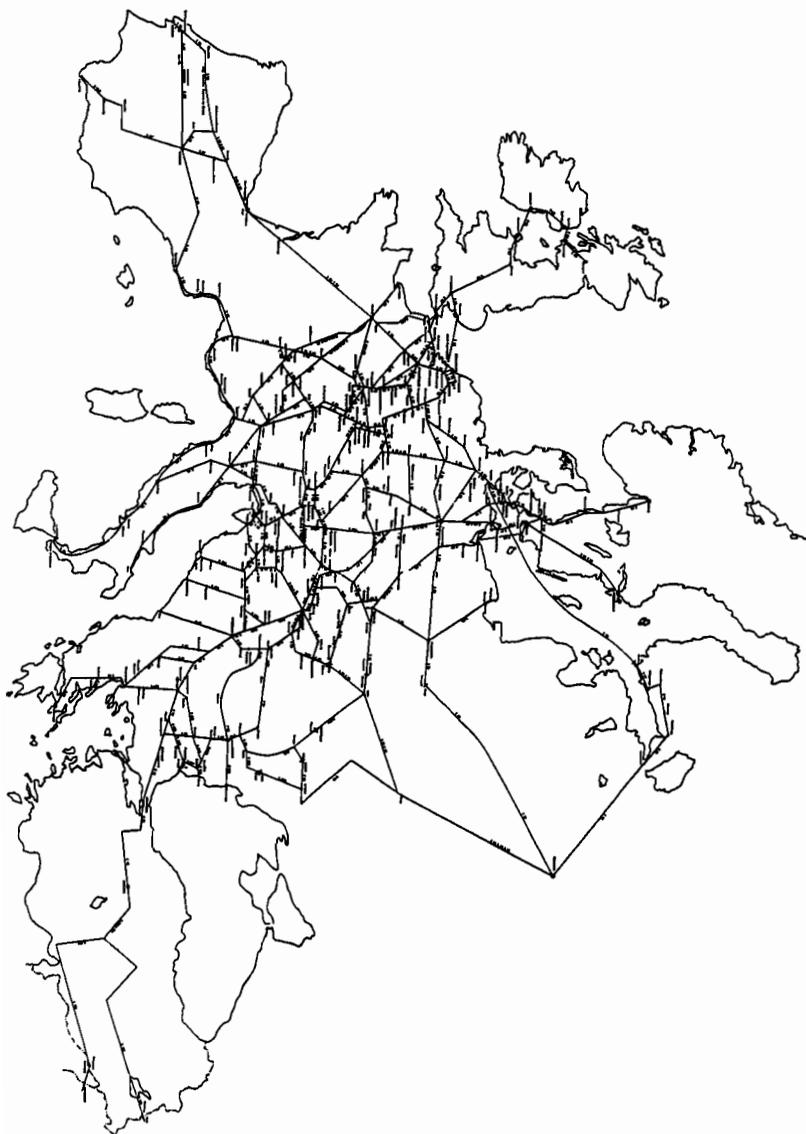
Les valeurs des paramètres ont été déterminées exclusivement pour les lignes principales, et non pour les lignes complémentaires. Ce faisant on a voulu montrer la signification primordiale des grandes « magistrales » pour le trafic ferroviaire actuel et futur.

Tableau 2
Paramètres d'infrastructure des grandes lignes
internationales de chemin de fer

	A Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire	B Lignes nouvelles	
		B1 Destinées exclusivement au transport de voyageurs	B2 Destinées au transport de voyageurs et de marchandises
1. Nombre de voies	-	2	2
2. Gabarit des véhicules	UIC 1 B	UIC C1	UIC C1
3. Entraxe minimal des voies	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Masse autorisée par essieu :			
Locomotive (≤ 200 km/h)	22,5 t	-	22,5 t
Automotrices et rames auto- motrices (≤ 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Voitures	16 t	-	16 t
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	-	22,5 t
120 km/h	20 t	-	20 t
140 km/h	18 t	-	18 t
6. Masse autorisée par mètre linéaire	8 t	-	8 t
7. Train type pour le calcul des ponts	UIC 71	-	UIC 71
8. Déclivité maximale	-	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Longueur minimale des quais des grandes gares	400 m	400 m	400 m
10. Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	-	750 m
11. Passage à niveau	aucun	aucun	aucun

1. UIC = Union internationale des chemins de fer.

Réseau international de chemin de fer 'E'
(Densité du réseau)



4) Le rôle des gares de triage dans le cadre de l'AGC

L'AGC visait, entre autres buts, l'augmentation de l'efficacité du service ferroviaire pour le trafic international. Cependant, un tel objectif ne saurait être atteint qu'avec le concours des opérations de triage. En trafic international, le bénéfice d'une infrastructure ferroviaire serait nul si le temps gagné sur les lignes était perdu de nouveau dans les gares de triage. C'est notamment en réduisant le nombre des opérations de triage que l'on augmentera l'efficacité des chemins de fer dans le trafic international.

Il a été convenu que l'établissement d'un schéma de gares de triage pour le trafic international devrait être établi en fonction des besoins de l'exploitation des chemins de fer européens et non du point de vue douanier et des réglementations connexes. Elles devraient être situées là où les opérations ferroviaires pourraient se faire rapidement et efficacement.

Pendant les travaux, les gares de triage sélectionnées étaient celles qui :

- ont une grande importance pour le trafic international ;
- forment des trains de marchandises à destination de l'étranger ou reçoivent des trains de marchandises venant de l'étranger ;
- sont situées sur les lignes du réseau ferroviaire européen ou à proximité et bien reliées au réseau.

Outre ces critères, les gares de triages sont censées enregistrer au total l'entrée et la sortie de plus de quatre cents wagons par jour ouvrable, en trafic international. Si ce chiffre n'était pas atteint ou si une gare de triage se trouvait à moins de 50 km de distance d'une autre gare de triage, les gouvernements ont été appelés à donner des raisons pour leur maintien dans le schéma des gares de triage.

En conclusion des travaux, une résolution concernant le système de gares de triage de grande importance européenne a été adoptée.

V – Réseau de Grandes Lignes de Transport International Combiné et les Installations Connexes

1) Les objectifs du réseau international de transport combiné et des installations connexes¹

Suite à l'établissement des réseaux routiers et ferroviaires les gouvernements des pays membres ont voulu marquer un soutien prononcé au transport combiné. C'est la raison pour laquelle ils ont procédé à la création d'un réseau de grandes

1. A l'heure de la rédaction du présent exposé le réseau international de transport combiné faisait partie d'un projet d'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).

lignes internationales de transport combiné et d'installations connexes pour réduire les délais d'acheminement dans le transport combiné rail/route. L'Accord AGC avait été choisi comme base de départ pour les travaux.

Les gouvernements étaient convaincus de l'importance capitale qu'il y avait de développer les services de transport international combiné en Europe en vue de faire front à l'accroissement attendu des échanges internationaux de marchandises et d'alléger la charge du réseau routier européen, notamment en trafic trans-alpin, tout en contribuant à la protection de l'environnement (air, bruit, utilisation du sol, etc.).

Ils savaient que pour être économiquement viable, le transport combiné devait avant tout offrir des délais d'acheminement intéressants, y compris au-delà des frontières, surtout par rapport au transport routier. Pour résoudre cette question au niveau international, on a pensé que l'on pourrait commencer par créer un réseau de grandes lignes de transport international combiné avec ses installations connexes, fondé sur des paramètres d'efficacité et des normes internationalement convenus, et orienté vers des objectifs opérationnels communs. De la sorte, on garantirait que le temps gagné sur un tronçon modernisé du réseau international ne serait pas perdu sur un autre tronçon de moindre efficacité. En outre, un tel réseau ne pourrait que faciliter d'une façon générale la coordination internationale pour la planification et la fixation de priorités pour le développement de l'infrastructure des transports combinés.

2) Détermination des lignes de transport international combiné et les installations connexes

En déterminant un réseau homogène de transport combiné par chemin de fer les gouvernements se limitaient dans leur examen aux conteneurs, aux caisses mobiles, au feroutage et transport de semi-remorques et à la route-roulante. En suivant cette approche ils ont laissé de côté les voies de navigation intérieure par lesquelles sont acheminés, parallèlement à d'autres voies européennes de communication, un nombre considérable de conteneurs mais aussi des véhicules routiers. Mais une telle extension des travaux dépassé le mandat qu'ils se sont imposés eux-mêmes.

Différents critères ont été retenus pour repérer les grandes lignes de chemin de fer, les terminaux, les gares intermédiaires, les liaisons ferrées et ports de navires transbordeurs constituant l'ensemble du réseau de grandes lignes de transport international. Quelques éléments supplémentaires concernant les critères de lignes de chemin de fer et de terminaux sont données ici pour éclairer les aspects pris en compte pour le réseau :

Lignes de chemin de fer

Les lignes de chemin de fer ont été considérées comme importantes pour le transport international combiné lorsque :

- qu'elles sont couramment utilisées pour un transport international combiné régulier ;
- elles servent de grandes lignes d'apport au réseau de transport international combiné ;
- elles sont appelées à devenir de grandes lignes de transport combiné dans un proche avenir, pour des itinéraires de transit.

Vu le temps nécessaire à la réalisation d'investissements consacrés à l'infrastructure du transport combiné, on a été d'avis que toutes les lignes de chemin de fer susceptibles d'attirer des volumes considérables de trafic dans un proche avenir devraient être incluses dans le réseau des grandes lignes de transport international combiné.

Il a été admis que l'on pouvait s'attendre à un accroissement considérable du volume du transport combiné dans un proche avenir, compte tenu des aspects suivants de l'évolution prévisible :

- accroissement de la demande de transport entre pays membres de la CEE ;
- protection de l'environnement qui, liée à d'autres préoccupations relevant de la politique des transports, conduit à transférer le transport de marchandises de la route au rail dans plusieurs pays ;
- goulets d'étranglement prévisibles en divers endroits du réseau routier européen ;
- tendance à un transport de marchandises perfectionné, suite aux revendications des expéditeurs, avec par exemple l'inclusion du conteneur ou de la caisse mobile dans le processus de production ;
- accroissement du volume de cargaisons maritimes en conteneurs destinées au transport intérieur européen.

Les lignes de chemin de fer considérées par le Groupe de travail comme de grandes lignes de transport international combiné ne figurent pas toutes dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). Ces différences tiennent au fait que les exigences particulières de transport international combiné ne sont pas nécessairement celles dont se préoccupe l'AGC qui a été essentiellement élaboré pour répondre aux besoins du transport des voyageurs et des marchandises normales.

Les lignes ferroviaires retenues comprennent toutes les grandes lignes européennes de transit et relient entre eux tous les grands ports européens de conteneurs.

Terminaux

Pour exploiter efficacement le transport international combiné, des terminaux appropriés sont indispensables dans les centres économiques européens. On a estimé que les terminaux destinés au transbordement de marchandises étaient importants pour le transport combiné international :

- s'ils formaient, avec les lignes de chemin de fer retenues, un réseau cohérent pour le transport international combiné ;
- s'ils étaient déjà importants aujourd'hui pour le transport international combiné ou devaient devenir des gares de transbordement importantes dans un proche avenir.

3) Paramètres d'efficacité des trains et normes minimales applicables aux infrastructures

Les paramètres et normes sont principalement destinés aux liaisons internationales de trains directs ou, tout au moins, de groupes de wagons importants. Le but n'était toutefois pas d'exclure la possibilité pour les chemins de fer d'assurer des services de transport combiné sur d'autres itinéraires en même temps que leurs services de transport de marchandises classiques. Il ne fallait pas non plus empêcher les chemins de fer de définir, s'ils le jugent souhaitable et en accord avec les intéressés, des prescriptions minimales plus strictes pour le trafic combiné national ou pour certaines lignes internationales de transport combiné.

Certaines des prescriptions proposées peuvent poser des problèmes que les compagnies de chemin de fer auront du mal à résoudre. Mais il ne faut pas se contenter de dire que les chemins de fer ne sont pas en mesure de fournir la gamme de services de transport exigée par la clientèle ou qu'ils ne peuvent le faire que dans des conditions très restrictives. Il faut plutôt qu'ils exploitent progressivement les avantages qu'ils ont sur les modes concurrents, surtout sur les grandes distances, et qui tendent à augmenter dans le climat social et politique actuel. Les chemins de fer européens ne pourront obtenir une part suffisante des échanges internationaux croissants de marchandises que s'ils coopèrent plus largement dans le domaine du transport combiné. Les services de transport combiné qui, en raison de la situation géographique de l'Europe, ont souvent un caractère international devront être efficaces et en mesure d'assurer sans difficulté le plus possible d'opérations de transport demandées par la clientèle.

Les paramètres d'efficacité des trains utilisées pour le transport international, combiné devraient répondre aux normes minimales suivantes :

	Actuellement	Objectifs
Vitesse	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 mètres	750 mètres
Poids des trains	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Charge par essieu (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22,5 tonnes à une vitesse de 100 km/h).

Si des trains directs ne peuvent être constitués, autant que possible les trains devraient être composés d'un nombre réduit de groupes de wagons dont toutes les unités auraient la même destination, et il ne devrait pas y avoir d'arrêts techniques en cours de route ni de contrôles au franchissement des frontières.

Pour ce qui est des *lignes de chemin de fer* pour le transport combiné elles doivent présenter une capacité journalière suffisante pour éviter l'attente des trains de transport combiné. Ces trains ne doivent pas non plus être retardés par les heures de repos.

Comme il ressort du tableau n° 3 on distingue, comme dans l'AGC, entre deux grandes catégories de lignes : les lignes existantes et les lignes nouvelles. Par analogie, les spécifications indiquées dans le tableau sont aussi applicables, le cas échéant, aux services de navires transbordeurs qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

La manutention efficace des marchandises dans les *terminaux* peut favoriser grandement la réalisation des objectifs poursuivis.

Les conditions suivants qui ont été spécifiées :

a) Le temps qui s'écoule, d'une part, entre l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains et, d'autre part, entre l'arrivée des trains et l'heure où les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de charge, ne devrait pas dépasser une heure ;

b) l'attente de la livraison ou du ramassage des unités de charge par des véhicules routiers devrait être aussi brève que possible (vingt minutes au maximum) .

Tableau 3
Paramètres d'infrastructure du réseau
de grandes lignes de transport international combiné

	A	B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire	Lignes nouvelles
1. Nombre de voies	(non spécifié)	2
2. Gabarit des véhicules	UIC B ²	UIC C1 ²
3. Entraxe minimal des voies ¹	4,0 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	160 km/h 100 km/h ³	250 km/h 120 km/h ³
5. Masse autorisée par essieu :		
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t
6. Masse autorisée par mètre linéaire ¹	8 t	8 t
7. Train type pour le calcul des ponts ¹	UIC 71	UIC 71
8. Déclivité maximale ¹	(non spécifié)	12,5 mm/m
9. Longueur minimale des quais des gares principales ⁴	400 m	400 m
10. Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	750 m
11. Passage à niveau ⁴	aucun	aucun

1. Ne concerne pas directement le transport combiné.
2. UIC = Union internationale des chemins de fer.
3. Prescriptions minimales pour le transport combiné.
4. Ne concerne pas le transport combiné.

c) L'emplacement du terminal devrait être choisi de façon :

- qu'il soit accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres d'activité économique ;
- qu'il soit bien relié aux lignes à grande distance s'il est situé sur le réseau ferroviaire.

D'autres normes minimales ont été arrêtés pour les *gares intermédiaires*. Des arrêts en cours de routes peuvent être nécessaires pour les trains servant au transport combiné du fait de raisons techniques ou opérationnelles. Dans de tel

cas, les arrêts obligatoires, par exemple aux points d'échange de groupes de wagons ou de changement d'écartement, devraient servir en même temps pour effectuer des tâches qui exigeraient autrement d'autres arrêts (par exemple contrôles aux frontières, changement de locomotive).

VI – Les grands réseaux d'infrastructure de transport en Europe dans le cadre des études sur les couloirs de transport.

Les trois réseaux d'infrastructure de transport tels qu'ils ont été conçus pour le continent européen sont une des bases pour l'échange international de personnes et de marchandises. L'objectif de la coopération internationale entre pays a toujours été de faciliter cet échange et d'augmenter le volume de trafic de personnes et de marchandises entre pays.

C'est dans cette optique que les gouvernements ont adopté une approche intermodale des flux de trafic qui empruntaient essentiellement les grands réseaux européens.

Cette approche vise à encourager l'analyse du point de vue du transport et non du mode, ce qui suppose un examen des incidences (coûts, prix, marché, demande) sur un mode déterminé des modifications intéressant un autre mode. L'approche intermodale des problèmes de transport suppose aussi la prise en considération simultanée de tous les modes de transport intérieur, ainsi que du transport par air et par mer, compte tenu de tous les moyens et de toutes les opérations liés aux terminaux et aux installations de chargement et de déchargement, lorsqu'il est prévu d'apporter une modification, soit à l'infrastructure soit à la réglementation.

Cette méthode intéresse, en principe, tous les modes de transport mais il n'en résulte pas nécessairement qu'elle débouchera sur une recommandation préconisant l'emploi de plusieurs modes ; la solution qui sera proposée pourra prévoir, par exemple :

- 1) l'usage d'un seul mode qui présente les plus grands avantages par rapport aux autres modes ;
- 2) l'usage consécutif de deux ou plusieurs modes de transport de marchandises et de voyageurs du lieu d'origine au lieu de destination ;
- 3) l'usage combiné de deux modes sur une certaine distance comme dans le fer-routage ou le transport par conteneurs, par palettes, etc.

Attendu que la compétence de la CEE est axée principalement sur des questions liées au transport international il a été jugé judicieux d'envisager l'application du concept intermodal au trafic international. Par la suite trois couloirs de transport étaient définis pour l'analyse des flux de trafic, qui couvrent également la face nord du bassin méditerranéen :

- 1) entre la Scandinavie et l'Europe méridionale ;

- 2) entre la France et la Péninsule ibérique/Maghreb¹ ;
- 3) le long de l'autoroute transeuropéenne nord-sud¹.

L'étude des couloirs visait l'analyse des déterminants du trafic international susceptible de mieux faire comprendre les structures actuelles du trafic en Europe qui tient en grande partie à l'absence d'actions concertées entre les gouvernements.

Les études intermodales avaient pour but de permettre aux gouvernements de se faire une meilleure idée des problèmes de l'utilisation des infrastructures. La connaissance des interactions modales sur lesquelles influent les mesures de politique générale relatives à l'infrastructure et aux réglementations leur permettra de prendre des décisions judicieuses et équilibrées en vue d'améliorer le système des transports internationaux en Europe. Ceci permettra également aux pays du bassin méditerranéen de tirer un meilleur profit de leurs infrastructures de transport.

L'utilisation des réseaux d'infrastructures de transport sera subordonnée principalement à l'avenir aux processus de réformes économiques dans des pays de l'Europe de l'est, d'une part, et à l'achèvement du marché intérieur au sein de la Communauté économique européenne, d'autre part. Ces deux phénomènes auront une influence et sur le volume et sur la structure du commerce extérieur de ces pays et donc sur le trafic international en Europe.

Les routes et lignes ferroviaires telles qu'elles sont déterminées dans les réseaux internationaux doivent être aménagées selon des paramètres d'infrastructure fixés d'avance.

Après avoir mis sur pied ces réseaux de transport pour le continent européen les gouvernements ont maintenant pour tâche de créer des infrastructures selon leurs possibilités de financement. Les accords sur ces réseaux permettront de consacrer les ressources disponibles à l'aménagement de telles voies sans perdre de vue le niveau de qualité auquel on aspire dans les pays limitrophes.

C'est uniquement par l'harmonisation des actions gouvernementales dans l'aménagement des infrastructures de transport que les transports internationaux pourront jouer leur rôle et remplir leur fonction dans le cadre des économies européennes.

1. Les travaux relatifs au deuxième couloir ont été largement soutenus par le Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale (CETMO) à Barcelone et les études entreprises pour le troisième couloir ont été renforcées par le Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Orientale (CETMOR) à Volos et l'Institut de Recherche sur l'Economie des transports (RITE) à Varsovie.

**LA PROBLEMATIQUE DES TRANSPORTS
DANS LES ECONOMIES DU MAGHREB ARABE**

Professeur Abdelfetteh AMMOUS
Université de Sfax
Faculté des Sciences Economiques et de Gestion

INTRODUCTION

Les ressorts de la croissance économique sont multiples et divers et aucun ne suffit à lui seul pour provoquer l'amélioration des conditions de vie tant recherchée par tous les individus et les sociétés. Les progrès de l'éducation, de la santé, la découverte et l'exploitation des ressources naturelles, une industrialisation accentuée, une administration efficace, l'empressement d'adapter la technologie nouvelle et des échanges économiques extérieurs équilibrés, tels sont quelques uns qui favorisent la croissance et améliorent les conditions de vie des agents économiques.

Partant de cette diversité d'éléments et de leur évidente interaction exigeant des liaisons et des relations une activité économique s'impose : les transports de personnes et de biens. Non que les transports soient la seule clef du développement et du progrès, mais ils y revêtent une importance particulière, car la mobilité à une action contagieuse permettant d'atteindre plusieurs objectifs.

En effet, les transports conditionnent tous les échanges internes et externes des biens et des services d'un pays, d'une région ou d'une communauté d'intérêts donnée.

Jadis, les transports ont été à l'origine de tout acte économique en ce sens que l'expansion du commerce résultant de la division du travail entre les individus a été concentré dans un premier temps sur les côtes maritimes et n'a abordé les régions intérieures des nations que dans une période ultérieure. C'est ainsi que les civilisations anciennes ne se sont développées qu'en bordure des bassins fluviaux et maritimes. C'est le cas du Nil pour l'ancienne Egypte, de la mer méditerranée pour l'empire Romain et de îles de Crète et de Grèce pour les phéniciens et les grecs.

Les transports jouent un rôle essentiel dans, la valorisation des terres, la commercialisation des produits agricoles et industriels et les échanges des idées et des techniques entre les divers pays. Ils apparaissent donc intimement liés aux actes d'échanges dont ils en assurent le support physique. En d'autres termes, « le corollaire de l'échange est le déplacement des biens d'un point à un autre »¹.

Les transports sont donc liés organiquement aux échanges qui conditionnent toute activité économique. Ils doivent occuper une place de choix dans le différentes politiques économiques des pays en développement en l'occurrence les pays du Maghreb arabe qui sont liés par l'étendue géographique, les rapports culturels et les données économique-sociales et ouverts aux pays méditerranéens avec qui, ils entretiennent des relations économiques et civilisationnelles depuis plusieurs siècles révolues et qui n'ont cessé de s'élargir.

1. Cf. D. L'Huillier : « *Le coût de transport* » Cujas - 1963 - Paris.

Notre présente communication portera respectivement sur la politique des transports dans les pays maghrébins et la place de ce mode de déplacement dans le devenir de ces pays.

I – Les politiques de transports dans les pays de l'union du Maghreb arabe

Les cinq pays maghrébins voient la mobilité de leurs populations urbaines et rurales se transformer et augmenter d'une manière quasi-identique après plusieurs décennies de faible mobilité dominée par des déplacements traditionnels (transports individuels hypomobiles)¹.

Sur le plan des modes de transports, cette mobilité est à l'avantage des transports routiers motorisés qui assurent déjà plus de 80 % des déplacements de voyageurs et de marchandises². Elle est également de plus en plus l'apanage du véhicule public et privé (automobiles, autocars, cammionettes) depuis une vingtaine d'années révolues, sans que les politiques favorables aux autres modes de transports ferroviaires, maritimes et aériens mises en place par les politiques de développement aient pu modifier cette tendance dominante du réseau routier. Et pourtant, ces politiques suivies, comme les schémas organisationnels dans lesquels ont été élaborées, sont diverses et diversifiées.

Aujourd'hui, au moment du commencement de l'ère de la nouvelle union du Maghreb Arabe et de la nécessaire ouverture à la fois, vers des pays de même niveau économique et politique (Monde Arabe et Afrique) ou/et de niveau économique-politique différent (Communauté Economique Européenne), il importe de faire un présentation et une analyse des politiques de transports dans une perspective comparative.

Cette analyse comparative nous oblige à sélectionner entre le général et le particulier, les détails et les caractéristiques qui nous paraissent les plus importants comme les niveaux de transports qui nous semblent les plus pertinents pour nous permettre des comparaisons fructueuses compte tenu des informations statistiques disponibles³.

Les cinq pays choisis constituant l'union du Maghreb Arabe sont : le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Lybie et la Mauritanie qui représentent un tableau suffi-

1. Cf. Wilfred Owen : « *Transports et Développement* » Immobilité et pauvreté p. 13-32 – Collection Tendances Nouvelles – Paris – 1970.

2. Cf. A. Ammous « *La politique des transports terrestres dans le développement Tunisien* » – Thèse – Université de Nice – 1980.

3. Les statistiques relatives aux données du secteur de transports sont relativement *abondantes* pour la Tunisie, l'Algérie et le Maroc et font par contre, *largement défaut* pour la Lybie et la Mauritanie.

samment varié des situations et des politiques mises en œuvre, sous l'angle de notre approche à savoir l'articulation entre les divers acteurs des politiques, les pouvoirs publics, les exploitants et les usagers à travers les mécanismes institutionnels réglementaires et financiers.

De plus, il nous a été nécessaire d'homogénéiser notre champs d'investigation, c'est-à-dire de circonscrire les modes de déplacement analysés ainsi que les cadres de notre étude, ceux sur lesquels portent les politiques de transports, dans une perspective comparatiste d'analyse des politiques de transports, qui sont principalement des politiques de l'offre car les aspects de la demande exigent plus de recherches et d'investigations sur ses déterminants telles que : les propensions moyennes et marginales à transporter et les élasticités prix et revenus de la demande des transports.

Il nous a donc paru préférable de donner plus d'importance à l'étude des modes de transports terrestres, colonne vertébrale du système des transports maghrébins¹, qui s'adressent à des déplacements de courte, moyenne ou longue distance sans oublier de parler dans la mesure du possible des deux modes de transports maritimes et aériens qui forment des activités à part et qui sont considérés comme le support des échanges extérieurs.

Les politiques que nous allons analyser concernent ainsi et fondamentalement le Rail et la route et les déplacements urbains, suburbains et interurbains.

1) L'évolution de politiques de transports terrestres

La période qui commence après l'indépendance de ces pays maghrébins soit à partir de 1960 voit se développer deux phénomènes sociaux dont l'impact va être important sur les transports terrestres : une urbanisation croissante mais moins dense qu'auparavant et le développement des transports publics collectifs, des transports individuels et des transports privés.

Toutefois, ces deux événements n'ont pas intéressé l'ensemble des pays maghrébins de la même manière. La Tunisie, l'Algérie et la Maroc ont connu une croissance urbaine forte durant les deux décennies 1960-1980 accusant un taux de croissance moyen annuel de 5 % environ² et l'extension des banlieues y a pris les proportions très grandes. Cette évolution ne se produira que plus tard et dans des proportions moindres en Lybie et en Mauritanie où la population reste essentiellement rurale formant plus de 70 % de la population totale. Autrement dit, la Lybie n'a connu sa véritable croissance urbaine qu'avec l'avènement de l'ère pétrolière à partir de 1975.

1. Cf. *Ligue Arabe* – Direction Sectorielle des transports et des communications « *Pour une stratégie des transports arabes* » (Document en Langue Arabe » 1988 – Tunis – Décembre).

2. Cf. *Ligue Arabe* Statistical Abstract For Arab countries 1978-1983. Transport and communication pp. 145-192 – 1987.

De même, les trois pays maghrébins ont hérité de l'époque coloniale l'essentiel de leur infrastructure routière et ferroviaire, alors que la Lybie et la Mauritanie ont été contraints à se doter de leur propre infrastructure routière¹.

Malgré ces différences, les cinq pays maghrébins présentent actuellement des caractéristiques communes : l'essentiel de la croissance démographique se produit dans les agglomérations urbaines, lesquelles concentrent progressivement plus de 50 % de la population de chaque pays en 1989². Les banlieues se développent rapidement et regroupent depuis la dernière décennie 1980-1989 plus d'habitants que les villes-centres.

Par conséquent, les agglomérations s'étendent et les nouvelles zones de peuplement sont moins dense alors que les régions intérieures rurales se dépeuplent et alimentent l'exode rural vers les grandes villes chefs lieux de l'administration régionale. Parallèlement, les taux de motorisation augmentent fortement³ ; de ce fait, l'automobile, l'autobus et les véhicules individuels deviennent les moyens de déplacement principaux des populations.

Les transports publics s'avèrent mal adaptés pour répondre positivement à ces problèmes de développement. Bien qu'ils constituent jusqu'alors le moyen de déplacement vital pour la majeure partie de la population, ces transports perdent de plus en plus cette suprématie en faveur des transports pour compte propre en l'occurrence l'automobile et les moyens individuels tels que les vélomoteurs et les bicyclettes. Bien plus, dans certains pays comme l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, ils sont considérés par les usagers et les pouvoirs publics comme des moyens de déplacement inefficaces pour satisfaire la demande qu'il faut restructurer ou les remplacer progressivement par les transports privés individuels et collectifs.

La crise des transports publics dans les pays maghrébins est aussi bien dans les zones urbaines que dans les contrées rurales. Cependant, son ampleur varie selon les pays. Les politiques engagés par les pays concernés pour soutenir ces moyens de transport dégradés peuvent en partie nous permettre de comprendre pourquoi dix ou vingt ans plus tard, certains pays comme la Lybie et la Mauritanie bénéficient de réseaux de transports publics routiers en état satisfaisant alors que les autres pays connaissent toujours de graves difficultés. Si nous voyons la période qui débute des années soixante-dix jusqu'à la fin des années quatre-vingt, nous constatons une hétérogénéité des systèmes nationaux dans la gestion et la planification des transports terrestres. Cette hétérogénéité apparaît surtout aux niveaux

1. Cf. *Ligue Arabe - Une stratégie pour les transports dans la nation Arabe-Diagnostic et Perspectives d'Avenir - Rapport de synthèse* (en langue Arabe) décembre 1988 - Tunis.

2. Cf. *Direction Economique de la Ligue Arabe - Fonds Monétaire Arabe-Fonds Arabe de Développement Economique et social « Le rapport Economique Arabe unifié »* (en langue arabe) - Rapport Provisoire pour 1989. Abou Dhabi - 1990 mars.

3. Cf. « *Rapport Economique Arabe Unifié* » *op. cit.* 1990.

institutionnels et financiers dans la mesure où c'est fondamentalement dans ces deux domaines, où les pouvoirs publics ont suivi des politiques de soutien à leurs réseaux de transports. Seulement, si nous analysons de près les trois dernières décennies (1960-1989), nous pouvons faire un découpage entre deux périodes.

Une première période de 1960 à 1985 se caractérise par l'adoption de systèmes institutionnels, réglementaires et financiers propre à chaque pays, dominés par le secteur public pour l'Algérie, la Tunisie et la Lybie et par une coexistence entre secteur public et secteur privé pour le Maroc et la Mauritanie. Durant cette période, chaque pays développe une politique spécifique et ceci contribue grandement à l'hétérogénéité des systèmes adoptés.

En revanche, à partir de la fin des années quatre-vingt, la crise aidant, nous assistons graduellement à un rapprochement des politiques menées et par la même à une remise en cause des politiques volontaristes étatiques dans la gestion et la planification des transports terrestres.

L'Etat dans les cinq pays maghrébins commence à se désengager sur les deux plans institutionnels et financiers. Les principes de la déréglementation des activités de transports routiers privés de voyageurs et de marchandises de courte, moyenne et longue distances furent admis et nous assistons dès 1985 à une politique vers la libéralisation de ces moyens de déplacements ¹. De plus, une tendance à la privatisation des transports publics routiers semblent se dessiner et prend droit de cité dans les programmes économiques nationaux de restructuration du secteur des transports.

Bref, le retour aux mécanismes de marché, le rétablissement de la concurrence inter et intra-modale et le déclin du rôle régulateur et adjuvant de l'Etat dans les transports terrestres constituent à la fois, la toile de fond des politiques économiques maghrébines actuelles et un important facteur d'homogénéisation entre les pays concernés.

D'autre part, il y a lieu de constater ici que quand l'utilisation des transports routiers privés à prouver ses limites par les nombreuses difficultés économiques et sociales qu'elle a générées, les politiques économiques volontaristes qui l'ont longtemps favorisées ont dû être révisées de manière plus ou moins arbitraire. Cette remise en cause a été générale dans les pays maghrébins ; elle s'est produite notamment en Tunisie, en Algérie et au Maroc et s'est traduite principalement par une considération renouvelée pour un moyen de transport traditionnel négligé : les transports publics terrestres routiers et ferroviaires. Généralement, la période du début des années soixante et celle des années soixante-dix correspondent aux politiques de transports visant l'encouragement du transport public routier et ferroviaire au détriment des autres moyens de transports routiers individuels.

1. Cf. A. Ammous : « Les imperfections de la concurrence et les nouvelles approches : Essai sur la problématique réglementation – Déréglementation FSEG – Sfax – 1987.

Le modèle qui a été retenu essentiellement est l'intégration de l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires au niveau des agglomérations, des régions (transports pour site propre : Métro-léger, tramway)¹ ; ce qui implique des aménagements structurels importants sur les plans organisationnels, réglementaires, financiers et institutionnels dans les systèmes des transports nationaux.

Chaque pays maghrébin a adopté une politique sectorielle de soutien aux transports publics en décidant plusieurs mesures financières. En effet, les fonds alloués à ces transports au titre des subventions d'exploitation et d'équilibre représentent entre 10 % et 15 % du montant des budgets annuels de gestion net d'investissement des pays concernés. D'ailleurs, certaines études économiques affirment² que l'une des causes explicatives du déficit budgétaire enregistré dans les économies maghrébines réside essentiellement dans le lourd fardeau des subventions accordées aux transports³.

Sur le plan institutionnel, les différences entre les pays maghrébins se font apparaître. En Tunisie, la politique des transports terrestres est très centralisée. L'Etat les collectivités régionales non municipales gardent toujours un rôle à la fois interventionniste et incitatif. En Algérie, le secteur public reste omniprésent et omnipotent dans la gestion et le développement de ces transports. Au Maroc, les municipalités et l'Etat dans une moindre mesure sont tous puissants et toujours présents. En Lybie, l'auto-gestion collective populaire demeure la principale dominante du système. Alors qu'en Mauritanie, les pouvoirs publics, tout en réglementant ces transports, choisissent d'aider l'investissement.

Les différences sont aussi constatées dans les rapports entre l'Etat et les exploitants. Les difficultés des transports terrestres pour compte d'autrui des années soixante marquées par l'apparition d'un grand nombre de transporteurs qui a causé une situation déflationniste dans la gestion de l'opération-transport et une concurrence destructive inter et intra-modale⁴, ont entraîné une vague de nationalisations et de réglementations économiques et sociales dans ces modes de transports en Tunisie et en Algérie. Le Maroc maintient en même temps, les exploitants privés dans les transports routiers interurbains et consolide ses réseaux publics propriétés des municipalités pour les transports collectifs urbains.

Ainsi, selon les données de chaque pays maghrébin, les différents moyens de coordination entre les aspects institutionnel, financier et relationnel, montrent

1. Depuis le début des années quatre-vingt et pour résoudre les problèmes de circulation dans les grandes agglomérations urbaines, les Pouvoirs publics ont décidé de doter ces agglomérations par un système de transport en site propre.

2. Cf. E. Larbi, M. Safra et M. Souissi : « Endettement extérieur et croissance dans les pays du Maghreb » in Revue Finances et Développement du Maghreb – IFID, n° 1 janvier 1987 – Tunis.

3. Cf. A. Ammous : Transports terrestres et transferts des revenus approche théorique - CREAOMons, Belgique 1981.

4. Cf. A. Ammous : « La politique des transports terrestres dans le n° 22 » – Développement tunisien – Thèse op. cit.

clairement que, au cours des trente années passées, nous assistons à un hétérogénéité des systèmes de gestion et de planification des transports publics terrestres, même si les principes qui ont commandé leur création à savoir une intervention organisationnelle et financière d'Etat pour garantir l'intérêt général restent semblables.

Néanmoins, le milieu des années quatre-vingts marque une période nouvelle et différente. Elle consacre les difficultés des politiques de soutien aux transports publics terrestres dans les pays maghrébins. Ces difficultés résident dans l'adaptation de ces moyens de locomotion aux besoins de déplacement de la population et dans le poids toujours important des aides et des subventions publiques qui alourdissent ainsi la déficit budgétaire de l'Etat et perpétuent l'endettement des économies maghrébines qui représente déjà en 1989 plus de 60 % du PNB.

2) L'Inadaptation des transports terrestres aux besoins de déplacements de la population

L'évolution de la croissance urbaine actuelle dans les pays maghrébins pose beaucoup de difficultés aux transports publics urbains.

La mobilité des populations urbaines citadines et rurales devient de plus en plus éclatée. Le modèle centre-périphérie reste prépondérant et correspond mal aux déplacements qui commencent à s'effectuer progressivement de banlieue à banlieue. Les anciennes agglomérations urbaines en plein essor commencent à perdre leur attractivité en termes relatifs. Les agglomérations urbaines et suburbaines deviennent polycentriques qui se compare aux agglomérations urbaines traditionnelles européennes

Les réseaux de transports publics urbains conçus fondamentalement sur le modèle centre-périphérie, doivent assurer dorénavant, plusieurs déplacements de périphérie à périphérie pour lesquels, ils n'ont jamais été préparés. Le véhicule privé apparait donc comme le seul moyen de déplacement qui par sa souplesse, permet une adaptation automatique aux nouvelles formes urbaines et aux nouveaux déplacements. Seulement, ce véhicule individuel ou collectif, ne peut à lui seul, solutionner les problèmes posés à savoir l'inadéquation de l'offre à la demande des transports, la congestion, l'insécurité dans les déplacements et la pollution.

L'urbanisation accélérée résultat de la croissance économique et de l'exode rural des populations en chômage à la recherche de l'emploi dans les zones urbaines s'est traduite par un accroissement de la mobilité et des échanges régionaux. L'essentiel des déplacements demeure des liaisons domicile-travail générant des flux entre les centres de population, de production et de consommation qui représentent déjà 90 % des transports urbains et suburbains.

Par leur rigidité et l'insuffisance de leur offre, les transports publics collectifs s'avèrent incapables de satisfaire une demande croissante des usagers ; d'où le développement rapide des transports privés individuels qui représentent actuellement environ 40 % des déplacements urbains et suburbains.

Quant aux transports terrestres interurbains, ils ne manquent pas de problèmes infrastructurels et organisationnels.

En effet, ils rencontrent plusieurs difficultés dont :

– une dégradation continue des réseaux ferroviaires dans les trois pays du Maghreb arabe : l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. Ces réseaux anciens datant de l'époque coloniale accusent des conditions d'exploitation difficiles dues principalement à une vétusté marquée de l'infrastructure ferroviaire qui reste mal entretenue, non renouvelée et non modernisée dans sa totalité. Le parc des véhicules de transport reste très insuffisant en deçà des exigences de la demande des agents économiques.

Ces anomalies constatées occasionnent une détérioration continue dans la production et la qualité de service du chemin de fer qui, malgré les efforts déployés par les politiques économiques en vue de son développement, reste un mode de déplacement réduit servant essentiellement les communications littorales méditerranéennes et assurant le transport de certains produits énergétiques comme le pétrole, le gaz et les phosphates. D'ailleurs, toutes les études faites sur sa place dans les échanges économiques intra et inter-maghrébines montrent la faiblesse manifeste de sa part de marché dans les grandeurs macro-économiques. Toutes les corrélations faites avec le PIB, la consommation nationale et la population totale et active donnent des coefficients faibles et non significatifs.

– *Une concurrence destructrice entre les transports ferroviaires et les transports routiers.* Cette concurrence s'explique notamment par un double phénomène structurel. D'une part, l'interférence des spécialisations résultant de la structure concurrentielle existante qui favorise la route au détriment du Rail et ce même pour les trafics de marchandises et de voyageurs qui sont légalement réservés depuis longtemps au chemin de fer tels que le déplacement des voyageurs sur les lignes littorales et le transport de certains produits céréaliers vivriers. D'autre part, l'équilibre concurrentiel de cette structure comporte une faible part des trafics stables et une prédominance des trafics variables constituant l'essentiel du transfert accentué du rail vers la route.

– *une domination écrasante des transports routiers* qui assurent plus de 70 % des déplacements de voyageurs et des marchandises. D'ailleurs, le transfert rail-route confirme bien cette suprématie des transports routiers qui constituent le mode de déplacement le plus utilisé par les agents économiques dans les pays maghrébins. Ce sont des transports variés et polyvalents touchant toutes les activités économiques et ayant de fortes corrélations strictement positives et significatives avec les principaux agrégats macro-économiques sur une longue période. Toutefois, ces transports accusent plusieurs défaillances structurelles comme la détérioration et la saturation des principales voies de communications routières, l'insuffisance et la mauvaise exploitation du parc des véhicules publics et privés pour les flux de voyageurs et de marchandises. Ainsi que la mauvaise organisation institutionnelle et réglementaire dont sont astreints ces transports.

3) Les rapports public-privé dans les transports terrestres pour compte d'autrui

Dans les cinq pays maghrébins, les transports collectifs ont toujours été publics surtout pour les déplacements urbains, suburbains et interurbains de masse. Pour les déplacements de petite capacité généralement à la demande, le secteur paratatique et le secteur privé accaparent la gestion.

Les années soixante ont vu, dans certains de ces pays, un prise de contrôle des transports publics par l'Etat et/ou les collectivités régionales et municipales. Cette prise de contrôle a été rendu possible par une double action :

– d'abord, par le biais des nationalisations aussi bien dans les chemins de fer (création de la SNCFT en Tunisie, de l'ONCFM au Maroc et de la SNFT en Algérie) que dans certains transports routiers urbains et interurbains. Ces nationalisations ont conduit à l'apparition d'une structure de Monopole naturel offrant un coût minimum et une qualité de service universelle pour tous les usagers. Les autres transports urbains et interurbains surtout régionaux sont exploités par des statuts d'exploitants variés et divers : entreprises publiques, entreprises mixte et entreprises privées. Comme l'illustre ce tableau.

**Tableau des statuts des exploitants
des transports terrestres dans les pays maghrébins**

Pays	Transports routiers						Transports ferroviaires	
	urbain			interurbain			urbain	interurbain
	Pub.	Mix.	Priv.	Pub.	Mix.	Priv.	Public	Public
Tunisie	X	X		X	X	X	X	X
Algérie	X	X		X	X	X	X	X
Maroc	X	X	X	X	X	X	X	X
Lybie	X	X		X	X	X	-	-
Mauritanie	X	X	X	X	X	X	-	-

– ensuite, en recourant à la réglementation économique et à la réglementation sociale. La réglementation économique ou directe touche les prix ou les tarifs et la détermination de la structure de l'offre des transports terrestres par : le contrôle d'entrée des transporteurs dans l'activité, la détermination et la publication des tarifs, la structuration de l'offre grâce aux rationnements et surtout la satisfaction des contraintes de service public. Alors que la réglementation sociale ou qualitative s'occupe en l'occurrence de l'aménagement des conditions de travail des salariés des transports et les normes de standardisation des conditions de l'opération-transport.

La coexistence de statuts divers et différents dans les transports routiers et le maintien d'une réglementation rigide dans la gestion de ces moyens de déplacements a conduit aux difficultés suivantes :

- la tarification adoptée et appliquée avec des prix uniformes a été à l'origine d'un écrémage dans les transports interurbains, où l'avitissement tarifaire devient monnaie courante. Cet avilissement a mis en évidence une offre actuelle et potentielle des services et potentielle des services correspondant à des prix beaucoup plus faibles que ceux induits par la contrainte de service public ;

- le maintien d'une libre entrée pour proposer des services interurbains, a empêché les monopoles naturels créés de tarifier leurs produits et d'organiser leurs trafics dans les conditions les plus satisfaisantes pour leur bonne marche. Ceux-ci ont été l'objet d'une transgression d'horaires, d'itinéraires et tarifaires néfaste ;

- la position monopolistique naturelle pour certaines entreprises nationalisées et mixtes les a incité à s'approprier le surplus qui leur a été permis grâce à leur position dominante sur le marché et les poussés à faire des gaspillages dans l'allocation des facteurs de production et dans l'utilisation technologique ;

- de plus, le recours aux entreprises nationales à des fins de politique économique comme la lutte contre l'inflation, la résorption du chômage et l'alimentation du budget général qui ont été faites au cours des trente années passées dans les pays maghrébins, constituent à notre avis, l'une des causes fondamentales du déficit chronique de ces entreprises publiques et du déclin des transports terrestres.

4) Le délaissement des transports maritimes et aériens

La suprématie des transports terrestres publics et privés de personnes et de biens dans les échanges économiques nationaux et régionaux maghrébins a laissé peu de place aux autres modes de transports maritimes et aériens.

a) Les transports maritimes

Régions essentiellement maritimes largement ouvertes sur la mer méditerranéenne et l'océan atlantique avec dix mille kilomètres de côtes littorales, les cinq pays maghrébins voient la quasi-totalité de leur économie tributaire de leur commerce extérieur très concentré sur les échanges avec les pays Européens qui représentent les principaux clients et fournisseurs de ces pays.

Le tableau suivant illustre bien la structure géographique des exportations et des importations maghrébines.

Tableau n° 2
Structure géographique du commerce extérieur maghrébin (1)

Groupe de pays	Exportations		Importations	
	1978	1988	1978	1988
Pays Arabes	3 %	4 %	4 %	5 %
Pays Africains	3 %	2 %	2 %	2 %
Amérique latine	5 %	4 %	3 %	3 %
Amérique				
Asiatiques	1 %	2 %	2 %	1 %
CEE	55 %	57 %	60 %	65 %
USA	30 %	28 %	23 %	20 %
Divers pays	3 %	3 %	6 %	4 %

(1) Cf. *Statistical Abstrat-Ligue Arabe - 1989-1983, op. cit.*

Les exportations maghrébines portent principalement sur les matières premières et les produits énergétiques qui forment en moyenne 45 % du total des produits exportés suivies par les produits alimentaires qui représentent environ 40 %. Les produits finis industriels ne totalisent que 10 % seulement de l'ensemble des exportations des pays concernés.

Les importations des pays maghrébins sont formés par les biens d'équipement (30 %), les matières premières (20 %), les produits industriels de consommation finale (18 %) et les produits vivriers agricoles (27 %).

Les transports maritimes acheminent 95 % du commerce extérieur maghrébin. Or, les flottes des pays concernés ne transportent qu'environ 8 % seulement de l'ensemble des trafics maritimes, ce qui est négligeable quand on sait que la norme admise est de 30 % des échanges extérieurs. Plusieurs causes expliquent ces faibles performances :

- la capacité limitée des navires maghrébins qui restent traditionnels, vétustes, obsolètes, mal adaptés aux trafics et non rentables et dont l'âge moyen dépasse quinze ans ;

- la flotte est composée essentiellement par des navires de petit volume pour effectuer de courts déplacements en ne transportant que les marchandises diverses. La structure des trafics maritimes par contre est caractérisée par la prédominance du transport des vrac solides et liquides comme les hydrocarbures, les produits agricoles, les biens d'équipements industriels et les produits miniers qui représentent 64 % du trafic global ;

– le sous-équipement des ports, l'insuffisance des quais de déchargement et l'organisation archaïque du travail sont autant de difficultés qui altèrent la productivité du secteur ;

– l'insuffisance des investissements nationaux depuis l'indépendance des pays concernés. Les transports maritimes ont toujours été un parent pauvre par rapport aux autres modes de transport surtout terrestres qui accaparent 90 % des investissements globaux réservés aux transports ;

– la faiblesse des transports maritimes entre les cinq pays maghrébins qui est due notamment à l'insuffisance des échanges commerciaux inter-maghrébins qui ne représentent que 2 % seulement de l'ensemble de leur commerce extérieur. Ceci s'explique en l'occurrence par le caractère concurrent et non complémentaire des économies maghrébines. D'ailleurs, toutes les stratégies de développement adoptées n'ont par réservé une place aux projets complémentaires communautaires. Elles ont eu pour objectif unique la satisfaction des besoins nationaux par la mobilisation de ressources locales et extérieures ;

– l'absence de cabotage intra et inter-pays maghrébins, situation paradoxale lorsqu'on sait que les pays sont très ouverts sur la mer et possèdent de nombreux ports.

b) Les transports aériens

Les trafics aériens des pays maghrébins revêtent une importance significative et se sont développés rapidement dans les vingt dernières années alors que les pays européens affrontent une situation moins confortable.

– La réalisation des investissements dans les activités directement productives a entraîné de nombreux déplacements aussi bien dans les relations avec l'extérieur pour les nationaux et les investisseurs étrangers qu'à l'intérieur du pays ¹.

– L'existence d'une émigration importante qui compte plus de quatre millions de personnes en Europe et dans les autres pays arabes du golfe. Cette émigration représente 20 % de l'ensemble de la main-d'œuvre maghrébine.

– L'ouverture des économies maghrébines aux investissements étrangers européens, américains et arabes dans le cadre de nouvelles politiques économiques qui privilégient l'exportation.

– Le développement spectaculaire du tourisme étranger notamment au Maroc et en Tunisie qui accueillent plus de huit millions de touristes annuellement.

Ainsi, les compagnies d'aviation maghrébine affichent un essor très notable : au rang des entreprises dynamiques, on cite Royal Air Maroc qui, avec 5 000 personnes employées, dégage des excédents financiers importants de 2 173 000 dollars en 1988 et transporte 1,2 millions de passagers par an sur ses lignes internatio-

1. Cf. *Revue Marchés Tropicaux et Méditerranéens* – n° 2312 - mars 1990 – Les transports en Afrique pp. 615-620.

nales ainsi que 20 000 tonnes de fret. De son côté, Tunis Air qui emploie 4 600 personnes a transporté 186 693 personnes en 1988 et plus de 25 000 tonnes de fret. Enfin Air Algérie a développé ses lignes intérieures grâce à des investissements considérables et à une politique de bas tarifs pour encourager la demande interne.

Les compagnies maghrébines ont amélioré leur classement sur le plan international comme le montre le tableau suivant :

Tableau n° 3
Les compagnies africaines classées
parmi les cinquante premières au monde pour les passagers
(milliers)

Rang	Compagnies	Traffic passagers
Lignes internationales		
1	British Airways	16 922
2	Air France	11 625
24	Egyptair	1 190
42	Royal Air Maroc	1 162
45	Tunis Air	1 076
Lignes domestiques		
42	Egyptair	1 197
50	Nigeria Airway	777
Total		
Ligne internationales		
Ligne domestiques		
1	American Airlines	64 296
11	Air France	14 769
42	Egyptair	3 387

Malgré ces résultats satisfaisants, les compagnies aériennes maghrébines et les transports aériens en général souffrent de plusieurs contraintes quant à leur croissance dont :

- des fluctuations fortes des trafics qui obligent les compagnies publiques à recourir lors des périodes de pointe estivale à l'aide des compagnies étrangères ;
- le manque de coordination entre les compagnies maghrébines pour exploiter les grandes lignes internationales et intercontinentales qui se font toujours avec le concours des compagnies étrangères européennes et autres ;

– hormis l'Algérie, le transport aérien intérieur dans les quatre autres pays maghrébins demeure insuffisant et presque absent pour répondre positivement aux besoins des régions et servir ainsi comme un moyen de désenclavement des zones éloignées à faible densité de population qu'il est difficile de servir autrement (Sahara). Les raisons de cette insuffisance s'expliquent fondamentalement à la fois, par l'absence d'une demande régulière rentable justifiant la mise en place des liaisons aériennes et par le manque d'une flotte d'avions adaptée aux caractéristiques du marché intérieur ;

– la dernière difficulté réside dans les problèmes posés par la déréglementation des compagnies européennes qui commencera en 1993. En effet, l'adoption des marchés contestables¹ en Europe introduira une concurrence non destructrice très vive entre les différentes compagnies aériennes publiques et privées européennes qui se traduira par une pression sur les prix. Une telle réorganisation concurrentielles des transports aériens européens aura un impact sur les compagnies aériennes maghrébines qui réalisent l'essentiel de leur trafic avec l'Europe et qui auront de gros efforts à faire pour maintenir leur compétitivité. Tout le problème de la coopération maghrébo-européenne dans les transports aériens reste ainsi posé.

Toutes les analyses précédentes relatives à l'état des transports maghrébins révèlent l'existence de plusieurs contraintes structurelles tenant à sa gestion, sa planification et à son développement qui ne peuvent être résorbées sans l'existence d'une politique économique sectorielle claire et efficace sur les deux plans national et maghrébin.

Il semble que cette volonté existe déjà chez les Pouvoirs publics concernés et en l'occurrence au niveau de l'intégration communautaire maghrébine depuis fort longtemps.

II – Les transports dans l'intégration maghrébine

Les transports sont conçus comme une activité de services et une activité complémentaire occupant une part prépondérante dans l'activité économique maghrébine.

Plusieurs structures de coopération existantes mais mises en veilleuse ont été préparées pour intégrer ce secteur.

1. Par *marché contestable* on entend un marché ouvert à la concurrence entre un nombre limité d'entreprises. Comme le préconisent les analyses économiques contemporaines. Cf. *W. Baumol* et *R. Willig* « Contestable markets and the theory of industry structure » Harcourt Brace – Jovanovitch – 1982.

1) *Rétrospective de la coopération maghrébine*¹

C'est dans le cadre du comité permanent consultatif du Maghreb (CPCM), chargé de toutes les questions relatives au développement de la coopération économique du Maghreb, que les premières structures communes de transport à l'échelle maghrébine furent mises en place.

Ainsi, dans le secteur des transports, les travaux des trois réunions préparatoires ont abouti à la décision de constituer une commission maghrébine des transports et des communications (CMTC), et ce, lors de la scission de février 1966 à Alger, de la conférence des ministres de l'Economie du Maghreb.

La CMTC s'était vue assigner la réalisation des objectifs suivants :

- œuvrer pour le développement des transports et des communications dans les pays du Maghreb ;
- encourager et renforcer la coordination des transports et des communications dans les pays du Maghreb ;
- œuvrer dans la mesure du possible pour l'harmonisation des réglementations nationales relatives aux transports et communications ;

Depuis cette date, de nombreuses structures ont été mises en place dans de nombreux domaines. Parmi ces structures citons :

- les secrétariats permanents en matières de transport maritime et aérien ;
- le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins ;
- le Bureau Central Maghrébin de Compensation créé pour harmoniser et normaliser les paiements en matière de transports ferroviaires.

Des organismes communs ont été également créés, parmi lesquels notamment :

- le transports Maghreb Express inauguré en 1975 ;
- le Maghreb Coast Line.

2) *Les réalisations de la coopération maritime au Maghreb*

Dès leur première réunion tenue à Tunis du 26 au 29 mars 1969, les responsables des quatre compagnies maghrébines de navigation ont marqué leur ferme volonté de concrétiser par les réalisations, les principes et les résolutions du CMTM et du CMTC.

Au cours de cette réunion de Tunis, plusieurs objectifs ont été fixés :

- la création d'un secrétariat maritime maghrébin chargé de coordonner les efforts des compagnies maritimes ;

1. Cf. *M. El Kasri* : « La coordination maghrébine dans le domaine des transports et communications ».

ENAP Maroc Rabat - 1971.

- Cf. *Khaled Zahar* : « Le Secretariat Maritime Maghrébin » Symposium de Tunis - 26/28 novembre 1986.

- la création d'un organisme maghrébin qui sera chargé de l'affrètement des navires pour le compte des compagnies maritimes ;
- l'exploitation en commun d'une ligne reliant les principaux ports maghrébins et dont le protocole d'accord, ayant donnée naissance à la « Maghreb Coast Line » (MCL), fut signé lors de cette session de Tunis.

3) *Le secrétariat Maritime Maghrébin permanent*

Les statuts de SMM ont, comme suit, définit les missions qui lui ont été dévolues :

- 1 - recueillir et diffuser les informations relatives aux activités des compagnies et des ports dans les pays du maghreb ;
- 2 - mettre à la disposition de chaque compagnie les statistiques concernant les activités des autres pays maghrébins ;
- 3 - recueillir et diffuser les informations relatives aux tarifs de frêt appliqués dans les différentes lignes maritimes, intéressant le Maghreb ;
- 4 - assurer l'échange des informations concernant l'organisation interne de chaque compagnie ;
- 5 - présenter à chaque armement des précisions concernant les projets et études en cours de réalisation par les autres compagnies maghrébines ;
- 6 - diffuser les informations relatives aux rotations des navires maghrébins ;
- 7 - coordonner l'ensemble des activités entreprises en commun par les compagnies maghrébines ;
- 8 - étudier toute possibilité de création de lignes communes à ces pays et pouvant être exploitées conjointement par leurs compagnies.

Conçu lors de la réunion de Tunis de mars 1969, cet organe n'a pu parfaitement assurer les missions qui lui ont été dévolues du fait de l'évolution de la situation politique dans les différents pays du Maghreb.

2/ « *Le Maghreb Coast Line* »

L'ouverture de cette ligne intermaghrébine a été la première des concrétisations de la coopération maritime entre les quatre armements nationaux. Les résultats prometteurs que son exploitation a dégagé dès la première année ont poussé les présidents à soutenir cette réalisation par diverses mesures. L'extension de cette ligne en direction des ports de la côte ouest-africaine et du Moyen-Orient fut même envisagée.

Gérée à tour de rôle par la compagnie Tunisienne de Navigation, par la Compagnie Algérienne de Navigation, la participation de la MCL au transport maritime maghrébin est passée de 14 % en 1969 à 37 % en 1974.

Cependant, avec le retrait de la National Navigation compagny de Tripoli depuis le 29 avril 1971 de la MCL et avec les résultats déficitaires enregistrés en 1975 du fait de la hausse des marchés de frêt, l'exploitation de cette ligne fut suspendue à compter du 7 février 1976.

« Le Maghreb Coast Line » fut sans doute la réalisation la plus positive au niveau de la coopération maritime Maghrébine. Tous les facteurs plaident en faveur de la reprise de cette expérience et son élargissement aux autres domaines de la coopération maritime.

3) *Vers un Maghreb sans frontières*

Afin d'assurer au secteur des transports et des communications une plus grande efficacité susceptible de consolider les bases d'un Maghreb sans frontières, une série de mesures et d'actions s'imposent. En voici quelques unes, à titre indicatif :

1) Les Etats Maghrébins coopéreront dans les domaines des transports terrestres et maritimes et des communications. Ils coordonneront et établiront des projets d'infrastructures qui peuvent concerner les ports maritimes, les aéroports, les services des eaux, les centrales électriques et les routes dans la perspective de réaliser leur développement économique commun et de lier leurs activités économiques.

2) Les Etats maghrébins autoriseront les navires et les cargaisons appartenant aux autres Etats membres, à utiliser librement les diverses facilités portuaires et leur accorderont le même traitement et les mêmes privilèges qu'ils accordent à leur propres navires pour le mouillage et les escales, ainsi que le remorquage, la réparation, l'entretien et autres services de ce genre.

3) Les Etats Maghrébins devraient accorder aux moyens de transports, de passagers et de marchandises transitant par leur territoire et, appartenant à des citoyens des autres pays maghrébins, le même traitement qu'ils accordent à ceux de leurs propres citoyens, y compris l'exemption de tous droits et taxes.

CONCLUSION

Au seuil de notre étude sur le secteur des transports dans les pays maghrébins, nous pouvons avancer un certain nombre d'enseignements.

1 – Le secteur des transports constitue une activité de services productive, un facteur permissif au développement économique et un moyen qui facilite l'intégration économique maghrébine. Sa contribution dans les grandeurs macro-économiques de ces pays se mesure ainsi ¹ :

- 6 % en moyenne par an dans la formation du PIB ;
- 7 % en moyenne annuelle dans la consommation totale ;
- 18 % par an en moyenne dans le total des investissements ;
- 4 % de la population active maghrébine.

Son élasticité avec le PIB reste toujours largement supérieure à l'unité soit 1,8 en Tunisie, 2 en Algérie, 2,1 au Maroc, 2,5 en Lybie et 2,8 en Mauritanie alors qu'elle est inférieure à l'unité dans les pays européens avec 0,90 en France, 0,80 en Royaume-Uni, 0,70 en Allemagne et 1 en Espagne. Ce qui illustre bien que dans les pays développés, l'élasticité des transports par rapport au PIB est inférieur à l'unité, alors que dans les pays en développement, des chiffres très supérieurs à 1,2 et parfois 3 sont la règle générale.

2 – Une domination nette des transports terrestres publics et privés. Ils assurent 98 % des déplacements intérieurs des voyageurs et 75 % des transports internes de marchandises. Ils accaparent 90 % des investissements globaux réservés au secteur des transports et emploient 80 % des la main-d'œuvre active du secteur. Les transports routiers constituent le principal mode de déplacement dans ces pays, tandis que les transports ferroviaires demeurent confinés dans des déplacements limités aux régions littorales urbaines et interurbaines et assurent le transport de certains produits énergétiques en vue de leur exportation vers les marchés extérieurs. Les transports maritimes restent réservés aux flux d'échanges extérieurs et très liés aux composantes du commerce extérieur maghrébin concentré principalement dans les relations avec les pays européens et notamment ceux du nord de la méditerranée. On retrouve la même caractéristique pour les transports aériens de passagers entièrement liés aux marchés européens. Par conséquent, les transports maritimes et aériens maghrébins caractérisent et focalisent les tendances actuelles d'ouverture des économies du Maghreb arabe vers les marchés extérieurs européens.

3 – Dans ces pays du sud de la Méditerranée, les secteurs des transports connaît plusieurs difficultés tenant essentiellement aux problèmes de financement, de planification et de structure de réseaux qui ne correspondent pas aux nouveaux besoins de déplacement sur les deux plans quantitatif et qualitatif.

1. Cf. A. Ammous – Thèse – *op. cit.*

L'offre des transports est strictement insuffisante pour satisfaire une demande de déplacement toujours croissante exigeant une qualité de service socialement acceptable qui fait actuellement largement défaut. Les déficits lourds et croissants que connaissent les entreprises publiques de transport posent âprement la problématique de leur déréglementation et privatisation.

Les politiques économiques maghrébines restent perplexes et indécises quant à la libéralisation de ces modes de déplacement, de peur que l'instauration de mécanismes de l'économie de marché, même dans un contexte concurrentiel ne conduisent à une structure anarchique où sévisse une concurrence destructrice entre les divers exploitants, susceptible de produire un gaspillage dans les ressources disponibles difficilement supportables par l'économie nationale et durement ressentie par la collectivité nationale.

4 – L'hétérogénéité des politiques de transport suivies par les cinq pays concernés durant les trois dernières décennies n'avaient pour objectif primordial que la mobilisation des ressources internes des économies nationales en vue de promouvoir leur croissance sans se préoccuper pour autant des objectifs communs communautaires maghrébins qui sont à notre avis fondamentaux pour le devenir du Maghreb arabe.

De telles politiques n'ont abouti qu'au renforcement du caractère concurrentiel et non complémentaire de économies maghrébines. Lequel caractère n'a pas réussi à créer des économies de développement mais il perpétué des économies de prélèvement très tributaire de d'étranger. L'endettement excessif de ces économies est une parfaite illustration de l'échec des politiques économiques suivies jusqu'alors.

Une telle situation milite en faveur de la nécessité d'une intégration économique maghrébine fondée sur une complémentarité entre les divers secteurs économiques. Les transports doivent jouer leur rôle d'entraînement dans cette intégration, d'autant plus que les réseaux de transports maghrébins furent créés pour être complémentaires et non compétitifs. Ceci semble être l'une des grandes orientations du traité créant l'Union du Maghreb arabe en 1989 qui comporte plusieurs projets en cours d'étude susceptible d'assurer une complémentarité entre les différents systèmes de transport maghrébins ¹.

1. Cf. A. Grissa : « Les conditions Préalables nécessaires à la Réussite de la Privalisation ». Séminaire sur la Privalisation – 22/25 avril 1987 – Gammarth Tunis.

**LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
DANS L'ESPACE MEDITERRANEEN :
LOGIQUES EST-OUEST, LOGIQUES NORD-SUD**

François PLASSARD
Directeur de recherche CNRS
Laboratoire d'économie des Transports – LYON

Le développement récent de la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse à travers toute l'Europe, le mise en chantier de nombreux programmes autoroutiers, le percement du tunnel sous la Manche, le nombre et l'importance financière des projets à l'étude, relancent le débat sur le rôle des infrastructures dans l'organisation de l'espace et le développement des régions. En effet les promoteurs de tels projet ne leur donnent pas comme seul objectif de satisfaire une demande de transport fortement croissante, à laquelle il ne serait plus possible de répondre sans ces investissements nouveaux, mais ils entendent bien concourir à l'aménagement des pays ou des régions concernées.

Ainsi la Direction des Transports Terrestre du Ministère Français des Transports présente le Schéma Directeur de la Grande Vitesse ferroviaire comme un outil d'aménagement du territoire.

Le schéma directeur constitue aussi un outil au service de l'aménagement du territoire. Les dimensions françaises et européennes sont bien sûr étroitement imbriquées : on ne peut plus envisager l'aménagement du territoire sans prendre en compte le champ plus vaste de l'Europe. Le schéma ouvre les régions françaises sur l'Europe et... il pourrait contribuer à rééquilibrer l'espace européen au profit de la France... Il permet aussi de faciliter les relations de province sans pénétrer dans Paris... et il contribue ainsi à la réduction de la congestion parisienne¹.

Dans ce contexte, la réflexion sur l'émergence d'un espace méditerranéen ne peut pas s'affranchir de considérations sur la place des transports dans ce processus. Les régions méditerranéennes se trouvent en effet au cœur d'une double logique : c'est une logique nord-sud qui domine le échanges de biens et de personnes entre les zones industrialisées du nord de l'Europe et les régions ensoleillées du sud, alors que l'espace méditerranéen cherche à se structurer autour de liaisons est-ouest qui restent en grande partie à réaliser.

Pour percevoir les enjeux de cette double logique, il faut s'entendre sur la place que tiennent les infrastructures de transport dans le développement à long terme des régions. La réponse à cette question est un préalable pour poser des éléments de diagnostic sur l'espace méditerranéen et pour tenter ensuite de dégager les enjeux des infrastructures en cours de réalisation ou en projet.

Il nous reste à préciser que par espace méditerranéen nous entendons essentiellement les régions situées sur la rive nord de la méditerranée, en Italie, en France et en Espagne, sans faire référence aux pays du Maghreb. Ce choix se justifie par les disparités qui existent actuellement entre les niveaux d'équipement en infrastructures dans ces deux ensembles de pays et qui posent en des termes tout à fait différents les priorités des investissements à réaliser.

1. « Projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse », Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, Direction des Transports Terrestres, 1990, page 5.

1) Questions préalables

De nouvelles infrastructures de transport peuvent-elles contribuer à faire émerger un nouvel espace méditerranéen ? Telle semble bien-être une des questions qui est au cœur des stratégies politiques. Si la réponse est positive, elle justifie que les volontés locales se focalisent sur la construction de nouvelles relations autoroutières et d'un train à grande vitesse. Mais les recherches qui ont été menées jusqu'à aujourd'hui indiquent clairement que les relations entre les infrastructures et l'espace social jouent dans les deux sens, et qu'à s'en tenir aux seules infrastructures, ne négligeant les trafics qu'elles génèrent ou qu'elles supportent et la diversité des modes d'exploitation possibles, conduit à une vision singulièrement étroite des relations entre infrastructures et développement régional.

a) Les infrastructures et les structures sociales

Qu'il s'agisse de la voie d'eau, des chemins de fer, des autoroutes, et plus récemment du TGV, on a toujours cherché à savoir si on ne pouvait pas mettre directement en relation une accélération du développement régional et une meilleure dotation en infrastructures de transports. Dans les diverses tentatives qui ont été menées¹, ce différentiel a été mesuré en termes de richesse (PIB régional) et en termes d'emplois. Même si des écarts ont pu être mis en évidence, le redoutable problème de l'imputation de ces effets n'a jamais été clairement résolu : en effet des spécificités régionales ou temporelles interdisent pratiquement toujours d'isoler clairement la part des infrastructures de transport.

En revanche les monographies fines qui ont été menées sur de longues périodes montrent clairement que les infrastructures de transport structurent peu à peu l'espace² par un véritable phénomène de sédimentation, les infrastructures s'accumulant les unes à côté des autres et imposant à l'espace des directions privilégiées qui parfois n'existaient pas auparavant.

Mais il est tout aussi clair que l'apparition d'une nouvelle infrastructure résulte d'une décision qui reflète les priorités économiques ou politiques de l'époque : Paris est devenu la centre du réseau des routes royales par la volonté des souverains, et le réseau ferroviaire n'a fait que se calquer sur lui. Les autoroutes ont d'abord eu pour mission de résorber les goulots d'étranglement de l'époque, à

1. Voir par exemple les recherches menées par Henrot (SEDES) sur l'autoroute A7, par la SEMA sur l'autoroute A6 ou plus anciennement par l'Institut Batelle sur les voies fluviales en Allemagne.

La plupart des conclusions sont résumées dans : « Les effets socio-économiques des investissements routiers et autoroutiers », Ministère des Transports, Direction des Routes et de la Circulation Routière, SETRA, septembre 1980.

2. Infrastructures de transport et transformations de l'espace : le cas de la région du Creusot-Montceau-les-mines, sous la direction de François PLASSARD, SERT, Ministère des Transports, 1985.

Agglomérations urbaines et liaisons autoroutières (recherche à paraître), sous la direction de François PLASSARD, SETRA, Ministère des Transports, 1990.

savoir le grand axe nord-sud et les périphéries des villes, puis de relier entre elles les grandes métropoles. En ce sens toute infrastructures nouvelle tend plus à renforcer en un premier temps les structures existantes qu'à favoriser l'apparition de nouvelles. La création de nouvelles infrastructures est pour une formation sociale un moyen de trouver une solution aux blocages que ne manque pas de générer son mode de fonctionnement.

Dans le cadre de l'espace méditerranéen, s'interroger sur les infrastructures qui sont mises en place ou dont les réalisations sont souhaitées, renvoie donc aussi aux volontés politiques d'organiser et gérer un nouvel espace, et non au seul problème des effets des infrastructures.

b) Les modes de fonctionnement

Mais, en termes spatiaux, une infrastructure n'est qu'une inscription sur le sol, l'affectation exclusive d'une partie du territoire à un usage spécifique. C'est pourquoi on ne peut en rester à ce seul niveau de la présence ou de l'absence, et il est essentiel de s'interroger aussi sur ses modalités de fonctionnement. Le Pont du Gard est toujours une infrastructure, mais il ne transporte plus rien et a changé de fonction en devenant un haut-lieu touristique ; les voies ferrées abandonnées ne sont plus qu'une portion de territoire qui a perdu son usage mais qui peut continuer à exercer son effet de coupure.

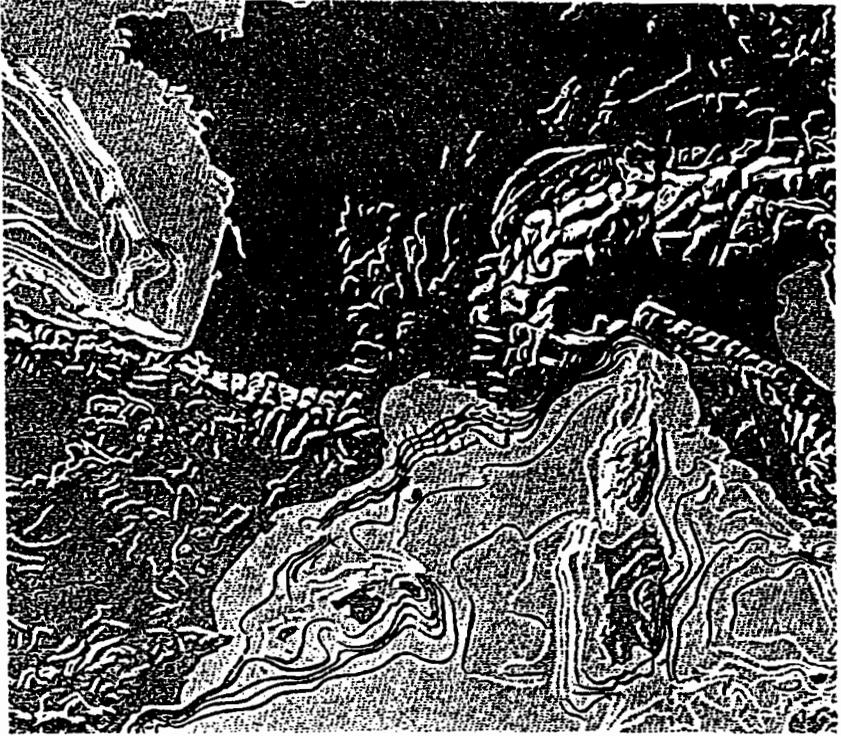
Les infrastructures ne sont pas les transports, et à elles seules elles ne renseignent pas sur les courants d'échanges qu'elles permettent, aussi bien de marchandises que de voyageurs. Et à ce titre la connaissance des modes d'exploitation des infrastructures est un élément essentiel pour comprendre leurs effets potentiels sur la restructuration d'un espace. Le nombre et la facilité des accès aux infrastructures routières, les dessertes, les vitesses et les fréquences des trains, sont des éléments indispensables dont il faut tenir le plus grand compte.

2) Diagnostic : où en est l'espace méditerranéen ?

Dans la structuration de l'espace, les infrastructures jouent un double rôle : elles renforcent les capacités des couloirs naturels de circulation et elles créent, grâce au progrès technique, de nouveaux axes en s'affranchissant des contraintes qu'impose le relief. C'est cette double dimension qui caractérise l'espace méditerranéen : les grandes voies naturelles de circulation, comme la vallée du Rhône et les grands cols alpins traditionnels, ont été aménagés et leur capacité renforcée par de grandes infrastructures, tandis que les barrières naturelles que sont les Alpes du sud et les Pyrénées jouent toujours leur rôle de frontière.

L'espace méditerranéen présente ainsi deux caractéristiques, celle d'être un espace regroupant de petites régions peu reliées les unes aux autres et celle d'être en même temps une région fortement rattachée à l'Europe du Nord.

Carte n° 1 – Le relief de l'espace méditerranéen

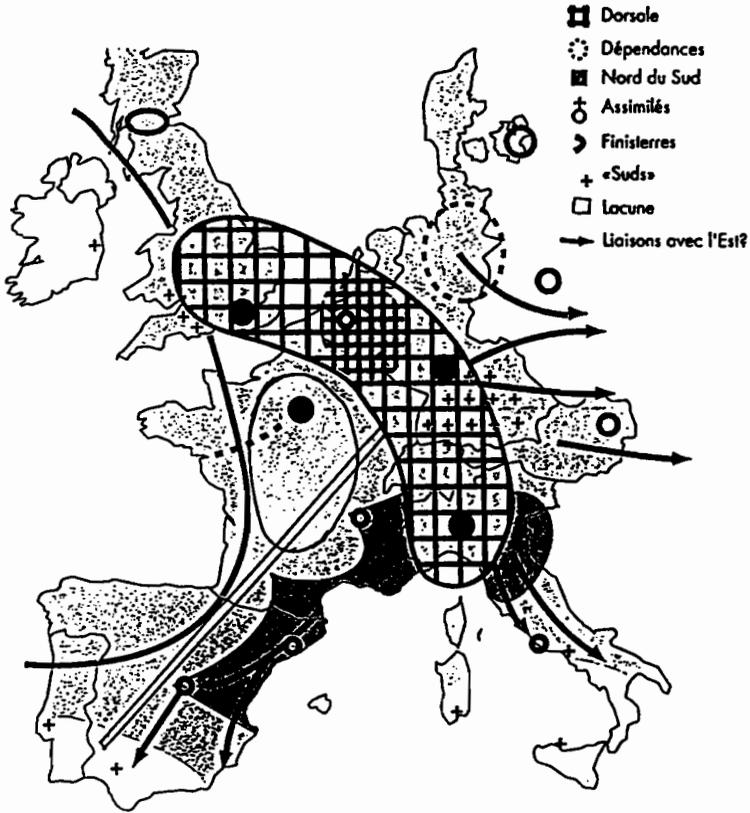


Source : M. Colot, les cinq zones d'équipements et d'aménagement du territoire français dans l'espace européen, ministère de l'Équipement, nov. 1989, page 38.

a) Un espace morcelé

Il est facile de parler d'espace méditerranéen en se donnant pour définition d'être en bordure de la mer intérieure des Romains. Mais si l'on va d'Espagne en Italie, on constate que cet espace accumule une série impressionnante d'obstacles à la circulation : les Pyrénées, le delta du Rhône, une succession de massifs rocheux (voir carte du relief ci-jointe). Historiquement, ces régions ont correspondu à des ensembles politiques hétérogènes, et il faut attendre la période moderne pour que ces zones ne se trouvent réparties qu'entre trois territoires nationaux, mais dont les frontières sont artificielles en termes de culture et de langage.

Carte n° 2 - Tissus de villes



Source : Reclus, les villes européennes, la Documentation française, 1989, page 79.

L'espace méditerranéen est plus une juxtaposition de villes indépendantes qu'un véritable espace intégré au plan économique, administratif et politique. La décentralisation française a encore accentué cet émiettement en renforçant le poids des pouvoirs et des particularismes locaux.

C'est pourquoi il nous paraît tout à fait abusif de présenter toute cette région comme un ensemble cohérent, sous prétexte que les quelques villes analysées de la région présentent certaines caractéristiques identiques. Le « nord des sud » est une expression qui a fait recette, mais elle induit des représentations (cf. la carte n° 2) qui peuvent prêter à confusion en laissant apparaître une unité qui reste encore largement à réaliser.

Les infrastructures de transport, ferroviaires et autoroutières, ne font que refléter ce morcellement de l'espace méditerranéen. La circulation ferroviaire est difficile d'est en ouest en raison du changement de gabarit entre la France et l'Espagne, de la traversée du Rhône, puis relief le long de la côte jusqu'en Italie. Mais l'électrification continue de la voie autorise des circulations rapides et a permis, entre autres, de faire circuler le TGV en direction aussi bien de Montpellier que de Nice.

Le réseau autoroutier semble assurer une liaison continue des régions espagnoles jusqu'en Italie, mais la structure actuelle du réseau montre clairement que les autoroutes A8 et A9 sont pour l'instant bien plus les deux branches d'un « Y » inversé permettant aux régions du nord de l'Europe d'accéder facilement aux régions côtières, qu'une véritable liaison est-ouest ; la réalisation de la liaison Nîmes-Marseille permettra d'assurer une véritable continuité autoroutière est-ouest.

On peut remarquer enfin, sans nous étendre sur ce point qui est traité par ailleurs, que les infrastructures portuaires et aériennes reflètent les situations de concurrence qui existent entre les différentes villes côtières.

b) Un espace tiré vers le nord

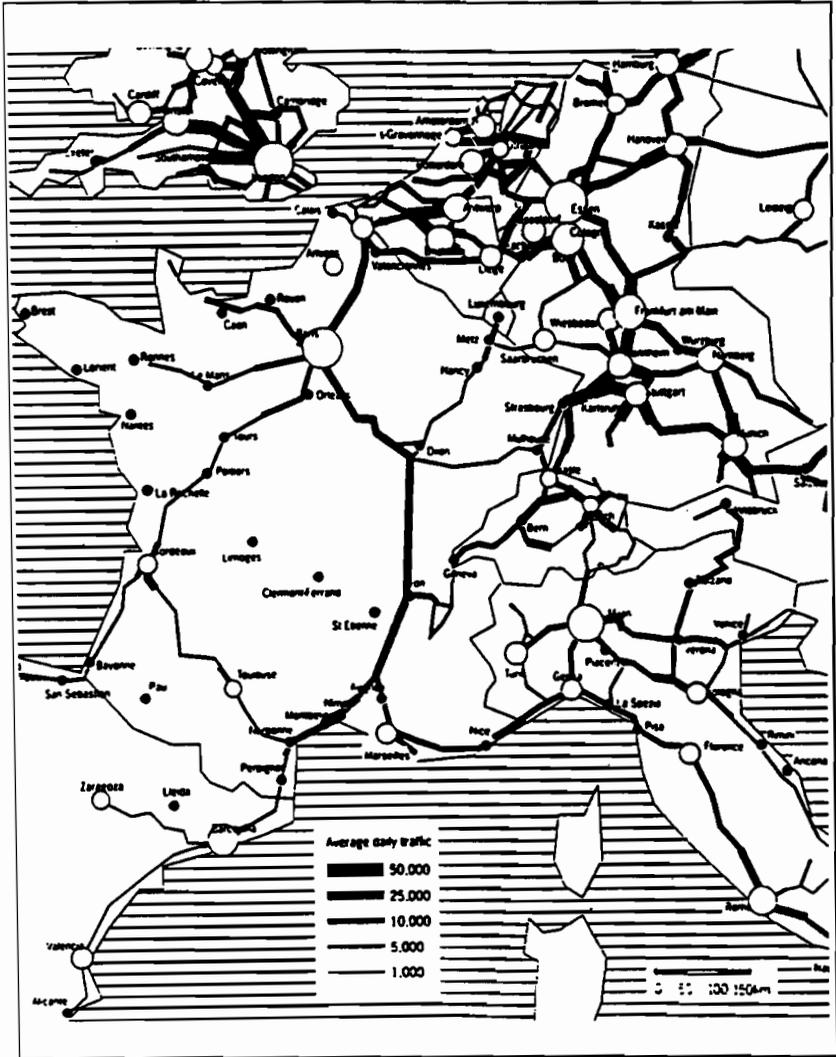
La difficulté de voir se dessiner un véritable arc méditerranéen des infrastructures provient du poids des relations nord-sud qui font que chacune des régions méditerranéennes a plus d'intérêt à être bien reliée au nord de l'Europe et à la région parisienne qu'aux autres régions méditerranéennes. Le poids économique du nord est sans commune mesure avec celui des régions de l'arc méditerranéen, et les infrastructures ont donc été réalisées prioritairement pour faciliter les circulations dans le sens nord-sud, la possibilité d'établir des liaisons est-ouest n'étant en quelque sorte que le sous-produit des infrastructures nord-sud.

Les structures du trafic montrent clairement ce poids prédominant des relations nord-sud, aussi bien pour les trafics ferroviaires de marchandises ou de voyageurs que pour les trafics autoroutiers (cf. carte n° 3).

Le poids des régions du sud pour les activités touristiques accentue encore cette dépendance vis-à-vis du nord : les infrastructures sont largement utilisées par les vacanciers du nord de l'Europe qui se rendent dans le sud à la recherche du soleil et de la mer. L'importance de ces trafics, fortement saisonniers, conduit soit à surdimensionner des infrastructures peu utilisées, soit à accepter des situations de saturation les jours de pointe.

Il est clair que ces caractéristiques de morcellement et de dépendance de l'espace méditerranéen ne s'expliquent pas par les infrastructures ; tout au plus celles-ci maintiennent-elles et entretiennent-elles cette situation. Mais la question essentielle aujourd'hui est de savoir si de nouvelles infrastructures pourraient changer cet état de fait.

Carte n° 3 – Le trafic routier et autoroutier



Source : Institut Catalan des Transports, Barcelone.

3) Les enjeux en termes d'infrastructures

Il faut admettre, en s'en tenant aux conclusions des recherches effectuées, que de nouvelles infrastructures de transport ne seront pas en mesure de faire apparaître à elles seules un espace méditerranéen qui est encore largement en gestation. C'est l'inverse, à savoir l'existence d'une entité économique et politique méditerranéenne, qui fera surgir des infrastructures encore inexistantes. Mais il est tout aussi clair qu'en l'absence de ces infrastructures, qui permettraient des circulations plus aisées dans le sens est-ouest, le projet de voir naître un espace méditerranéen peut ne jamais aboutir : insuffisantes mais indispensables, tel semble bien être aujourd'hui le statut des infrastructures de transport pour la constitution de nouvelles entités spatiales régionales.

Pour nous en tenir aux seules infrastructures terrestres, deux domaines semblent particulièrement porteurs d'enjeux importants pour l'espace méditerranéen dans les années à venir, les liaisons autoroutières et la grande vitesses ferroviaire.

a) Les handicaps autoroutiers

La carte du réseau autoroutier européen (cf. carte n° 4) montre à l'évidence deux handicaps dont souffre l'espace méditerranéen, l'insuffisance du réseau espagnol et le mauvais raccordement au réseau italien.

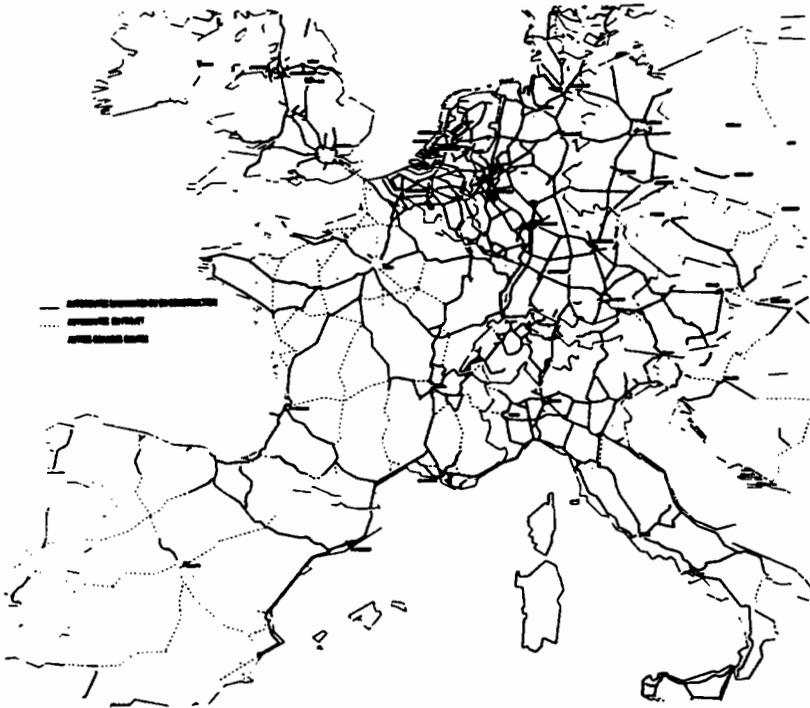
Ayant amorcé plus tardivement que les autres pays européens du nord son développement économique, l'Espagne n'a pu encore combler les retards de son réseau autoroutier. La Catalogne et la région de Valence sont les seules régions méditerranéennes bien rattachées à l'ensemble du réseau européen. Mais l'accès à Madrid est encore impossible, et les provinces du Sud, à forte vocation touristique, sont encore isolées. Le risque est donc grand, pour l'instant, que seule la Catalogne, en raison de son dynamisme, se rattache à l'espace méditerranéen. Mais elle cherche bien plus à atteindre Paris, et par là l'Europe du Nord, que Marseille ou l'Italie.

A l'est, les régions du sud de la France ne sont reliées à l'Italie que par l'autoroute côtière vers Gênes et Pise. Or c'est Turin et Milan qui sont les locomotives économiques de l'Italie du Nord. Mais ces deux villes sont difficilement accessibles, d'où l'importance des projets de nouvelles traversées dans les Alpes du sud, quelle qu'en soit la localisation exacte.

Mais il n'est pas suffisant de raisonner en termes d'infrastructures sans prendre en compte le trafic. Or le développement exponentiel du trafic routier de marchandises, avec un taux de croissance annuel de l'ordre de 10 %, ne va pas manquer de générer des phénomènes d'encombrement. Ce trafic est pour l'instant essentiellement un trafic nord-sud, de l'Espagne ou du Portugal vers la région parisienne, l'Allemagne, les Pays-Bas et les autres pays du Nord. Ce trafic en forte croissance peut à terme compromettre le développement d'un trafic est-ouest par insuffisance de capacités autoroutières. Il est donc urgent, si l'on veut voir apparaître un espace méditerranéen de prendre en compte les capacités de transport sur cet ensemble dans une approche résolument intermodale.

De fortes pénuries en termes d'infrastructures pourraient être dommageables dans la mesure où une entité spatiale ne peut se constituer que si des liaisons faciles et rapides peuvent être établies entre les principales villes du nouvel ensemble que l'on veut constituer.

Carte n° 4 – Le réseau autoroutier européen



Source : DATAR.

Mais pour les autorités régionales, limiter la bataille à la seule réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières en l'absence de tout projet solide de coopération interrégionale impliquant les divers pays, conduirait vraisemblablement à un échec.

b) Les projets ferroviaires

Comme nous venons de le voir, le réseau autoroutier semble être l'infrastructure qui est la plus à même actuellement de soutenir la réalisation d'un projet comme celui de l'espace méditerranéen. Mais les problèmes de saturation qui ne manqueront pas de se poser obligent à organiser dès maintenant la complémentarité entre les modes. Et le chemin de fer a retrouvé dans cette dernière décennie un nouvelle dynamique qui peut avoir des conséquences importantes pour les régions de la Méditerranée.

Deux décisions qui viennent d'être prises peuvent en effet changer l'organisation de l'espace méditerranéen : il s'agit de la décision de l'Espagne de construire son train à grande vitesse au gabarit UIC, et de celle de la SNCF de proposer un TGV jusqu'à Marseille et Nice.

Mais les choix qu'a fait l'Italie dans l'aménagement de la « Direttissima » vont peser lourd sur l'organisation des transports dans l'Arc méditerranéen.

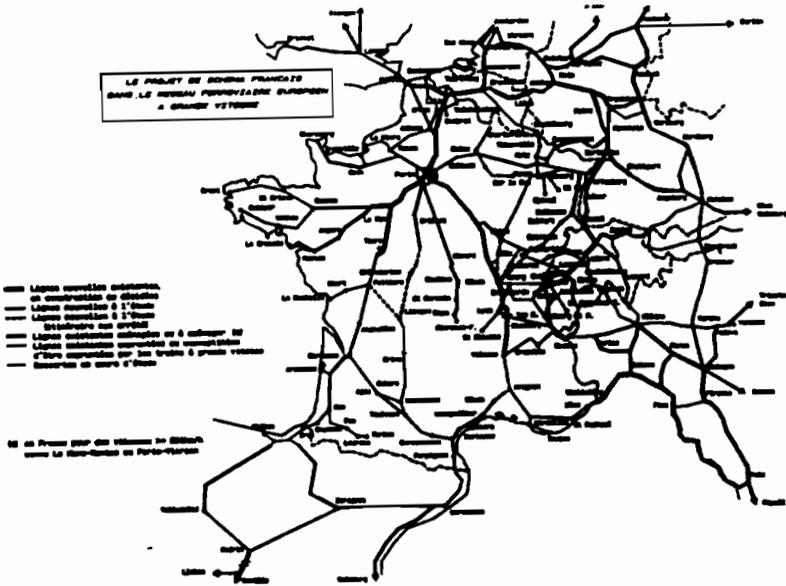
La décision espagnole de construire un train à grande vitesse entre Madrid et Séville n'a pas de conséquences directs sur l'organisation de l'espace méditerranéen. Mais le choix de retenir l'écartement européen pour cette ligne nouvelle est beaucoup plus lourd de conséquences pour l'avenir, car il correspond à la volonté de rattacher le réseau espagnol au réseau européen. Il est certain que cette transformation du réseau ferroviaire espagnol prendra de nombreuses années pour se réaliser et il est même très probable que, dans une grande partie, il conservera son gabarit actuel. Mais certaines lignes seront transformées, permettant ainsi le passage sans rupture de charge des trains de marchandises. De plus la ligne à grande vitesse que sont en train de construire les Catalans entre Barcelone et la frontière française pourra servir indifféremment aux trains de marchandises et de voyageurs, intégrant ainsi fortement une partie du réseau espagnol au réseau européen.

A l'autre extrémité de l'arc, l'Italie a privilégié l'aménagement d'un axe ferroviaire central reliant Naples à Milan, en direction de l'Allemagne, connecté avec une transversale allant du Turin à Venise. Ces choix ne correspondent pas à une mise en valeur de la côte méditerranéenne, même si des projets de construire une ligne à grande vitesse entre Milan et Gênes existent. La logique nord-sud a prévalu pour l'aménagement italien, que ce soit vers l'Allemagne à partir de Milan ou vers la France et l'Angleterre par la traversée des Alpes à partir de Turin. La région niçoise risque donc bien, du fait de ces projets italiens, de se retrouver au fond d'un véritable cul de sac ferroviaire, même s'il est possible d'en sortir par la voie classique.

Dans ces conditions le projet de la SNCF de desservir le sud de la France prend une signification particulière pour l'espace méditerranéen. La SNCF veut rétablir trois liaisons, la première vers Marseille et Nice, la seconde vers la Catalogne, la troisième vers l'Italie par le Fréjus ; dans la mesure où l'Etat demande à la SNCF d'en assurer le financement, ces liaisons seront vraisemblablement

construites par ordre de rentabilité décroissante, c'est-à-dire dans l'ordre évoqué puisque les taux de rentabilité sont respectivement de 12 %, de 7,1 % et de 5,6 %¹. Il s'agit donc, là encore, clairement affirmée, d'une prééminence des liaisons nord-sud.

Carte n° 5



Source : SNCF, Projet de schéma directeur...

Dans ce contexte, tout projet d'une liaison à grande vitesse est-ouest le long de la côte méditerranéenne relève de l'illusion pure et simple, du moins à un horizon de moins de vingt-cinq ans. En effet la rentabilité économique d'un tel investissement est insuffisante pour que la Société Nationale, ou un investisseur privé, s'intéresse pour l'instant à un tel projet. C'est donc bien la logique nord-sud qui va prédominer dans les années prochaines. Est-ce à dire que l'espace méditerranéen ne peut avoir accès à la grande vitesse ? Certainement pas, car il ne faut pas confondre existence d'une infrastructure et modalités d'exploitations.

1. « Projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse », ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, Direction des Transports Terrestres, 1990, p.

En effet, si ces trois projets se réalisent, l'espace méditerranéen va disposer de points d'entrée importants sur le réseau à grande vitesse : Barcelone, Montpellier, Avignon, Marseille, Nice, pour ne citer que les plus importants. De ces villes, il sera possible d'atteindre facilement les régions du nord, mais beaucoup plus difficilement les régions méditerranéennes. Dans les projets actuels de la SNCF, seule la liaison « Grand-Sud » permet de relier entre elles les villes méditerranéennes.

C'est dire l'importance qu'il y a pour les régions méditerranéennes à défendre, moins des projets de construction d'une ligne nouvelle peu justifiable économiquement à l'heure actuelle, que des modes d'exploitation qui permettent de véritables liaisons est-ouest. Il existe en effet une alternative lyonnaise pour toutes les liaisons à longue distance entre la France et l'Italie : en empruntant les lignes à grande vitesse prévues, il n'est en effet pas plus coûteux en temps de passer par Lyon et Milan pour se rendre de Barcelone à Rome que de suivre la côte méditerranéenne. Cette solution alternative permet de mettre en place dans l'Europe du Sud une nouvelle liaison est-ouest, qui a l'avantage de bien desservir les régions les plus riches (Catalogne, Rhône-Alpes, Lombardie) mais qui a l'inconvénient de délaisser toute la région Provence-Côte d'Azur. On comprend alors les enjeux et les risques qui se cachent derrière les oppositions des diverses associations de défense et des élus locaux aux divers tracés proposés par la SNCF en Provence. Si un tracé empruntant les voies existantes, donc à vitesse limitée, était retenu, l'arc méditerranéen se déplacerait vers le nord autour de Rhône-Alpes et de la Lombardie, enfermant les régions du sud dans une logique exclusivement touristiques. Il ne faut en effet pas exagérer le dynamisme et les retombées des centres de recherche présents dans le sud ; leur développement ne peut être lié qu'à des relations faciles et rapides avec le reste de l'Europe.

Deux tâches attendent donc, à notre avis, les responsables régionaux des régions méditerranéennes, celle d'obtenir des points d'entrée sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, et celle d'organiser de bonnes liaisons régionales. Le premier point a déjà été évoqué, il reste le second. De bonnes relations régionales sont en effet le moyen de transformer en une réalité qui prend forme progressivement un « réseau de villes » qui ne relève pour l'instant que du discours.

Mais les diverses villes de l'espace méditerranéen auront-telles les moyens et la volonté de passer d'une logique actuelle de concurrence à une logique de complémentarité et de coopération ? Celle-ci concerne en effet tous les modes de transport, qu'il s'agisse des plate-formes portuaires ou des aéroports : ces derniers sont trop importants pour disparaître, mais trop nombreux pour qu'une véritable plate-forme internationale apparaisse dans les régions méditerranéennes du sud de l'Europe.

CONCLUSION

Au terme de ce rapide tour d'horizon de quelques problèmes liés aux infrastructures de l'espace méditerranéen, il est clair que, dans les années à venir, c'est une logique nord-sud qui dominera dans les décisions de construction des nouvelles infrastructures. Les contraintes de rentabilité économique qui sont de règle actuellement dans toutes les décisions d'investissement ne pourront renforcer cette prédominance des liaisons nord-sud.

Mais l'existence de ces infrastructures ne signifie pas nécessairement que les liaisons est-ouest, qui correspondent à une logique de développement d'un espace méditerranéen, sont impossibles. On peut concevoir de développer des systèmes d'exploitation qui utilisent, de façon secondaire certes, des infrastructures faites à l'origine dans un autre but. Mais cela ne pourra pas se faire en-dehors d'une volonté forte des pouvoirs régionaux. La place que les infrastructures peuvent jouer dans l'apparition et le développement d'une nouvelle organisation de l'espace autour de la Méditerranée renvoie donc au rôle que joueront les acteurs régionaux, tout comme les effets des infrastructures de transport en général renvoient aux stratégies mises en œuvre par les acteurs locaux¹ et aux mesures d'accompagnement qu'ils sont à même de prendre.

C'est par leur aptitude à promouvoir des modes d'exploitation est-ouest dans un réseau orienté surtout nord-sud, et par leur capacité à susciter l'apparition de véritables réseaux régionaux de transports destinés à assurer des liaisons rapides et fréquentes entre les villes et à donner accès aux nœuds d'entrée sur le réseau à grande vitesse et aux grands aéroports, que favorisera l'émergence d'un véritable espace méditerranéen. Sans cette volonté d'agir, tous les discours sur la nécessité de nouvelles infrastructures ne relèveraient au mieux que de la pure et simple incantation.

1. Conseil Général des Ponts et Chaussées, Groupe de travail 88-169, « Eléments de réflexion sur les mesures d'accompagnement des grandes infrastructures de transport », Paris, novembre 1988.

LA CONNEXION DE L'ESPACE MÉDITERRANÉEN

Andreu ULIED

Plan Territorial Métropolitain de Barcelone

I – L'espace européen en termes de périphéricité et de connexion

Jusqu'au XX^e siècle, et par intervalles plus ou moins discontinus, l'importance du transport maritime plaçait les ports méditerranéens (continentaux et insulaires), et le territoire méditerranéen dans son ensemble, dans une position centrale pour les relations et le développement.

Les îles renforçaient leur centralités méditerranéenne, non seulement à cause de l'importance de leurs ports comme escales obligées, mais encore, en tant que économies autochtones et actives (pêche et agriculture) capables de profiter de leurs avantages comme escales maritimes.

La découverte de l'Amérique a entraîné la focalisation vers l'Atlantique de la moitié occidentale de la Péninsule Ibérique. Les routes commerciales des compagnies anglaises et hollandaises avaient déjà déplacé le centre de gravité européen vers le nord, mais c'est le développement industriel du 19^e siècle (et les réseaux associés au transport routier et ferroviaire) qui a transformé l'espace méditerranéen en périphérie, et les îles, de centre du centre, en périphérie de la même périphérie.

Dans le cas français ou espagnol, la modernité a divisé les régions en départements, et les régions méditerranéennes sont devenues départements périphériques des capitales nationales. En Espagne, la situation a été encore plus paradoxale, du fait que la capitale nationale était, par rapport à l'Espagne, plus périphérique que sa propre périphérie méditerranéenne.

Mario Melis¹, en 1985 Président de la Giunta Régionale de Sardegna, a affirmé : « Nous venons de Sardaigne, c'est-à-dire, d'une région périphérique en Europe, en périphérie de l'Italie, et qui vit dans des conditions de marginalisation, puisque l'insularité est un synonyme d'isolement, isolement économique, social et culturel ».

Le diagnostic de l'espace méditerranéen comme un espace périphérique n'est pas, cependant, suffisant pour expliquer complètement l'influence des déficits de communication dans son niveau de développement.

Jordi Borja² s'est demandé récemment s'il est licite de penser à l'Europe Occidentale comme un Continent-Ville, comme un espace créé par les relations intenses entre ses villes : « Les villes européennes se sont définies par leur centralisme dans ce système de relations, par leur capacité de concentrer une grande diversité d'activités et de ressources, par leur rôle de communication (réception et diffusion d'information), de décision et d'innovation.

1. Document des premières journées de la Commission inter-régionale en Méditerranée CITRAME, novembre 1985, Barcelone.

2. Jordi Borja, « Villes et territoire », Congrès sur les Problèmes et la Politique des grandes villes dans les années quatre-vingt dix, Madrid 1990.

On a commencé à construire des macro-régions transfrontalières comme conséquence des relations urbaines. L'espace européen est formé aujourd'hui plus par des réseaux que par des hiérarchies. C'est donc, l'accessibilité à cet espace de réseaux et de flux qui traduit la contribution des transports et des communications au développement des activités de cette zone.

Dans ce nouvel espace européen, se sont définies des grandes zones plus ou moins centrales (comme ce que l'on nomme « banane bleue » qui va de Londres jusqu'à l'arc Milan-Barcelone, l'axe Rhin-Rhur et le Rhône) et d'autres d'une relative marginalité (la Côte Atlantique et le Portugal, les pays méditerranéens).

Cependant, à l'intérieur des zones plus centrales il existe aussi des espaces périphériques, zones de difficile connexion aux réseaux, et à l'intérieur des zones relativement marginales il y a des villes bien connectées.

L'espace méditerranéen est inévitablement périphérique en termes géographiques, mais cette caractéristique ne lui impose pas actuellement de limitations pour son développement économique. Les perspectives économiques et technologiques, la crise au niveau des Etats-Nations, dans leur efficacité et aussi dans leur légitimité, et au-delà la crise de l'idée même de modernité qui les traverse, ouvrent de nouvelles perspectives dans l'environnement méditerranéen. L'apparition des euro-villes et des macro-régions, le processus de régionalisation dans le contexte d'intégration européenne, sont des exemples de ce processus.

Mateu Turró¹ a expliqué les chances actuelles des régions riveraines de la Méditerranée : « Aujourd'hui, au début d'une nouvelle époque qui est basée sur les hautes technologies, sur les loisirs et, au total, sur les services, la Méditerranée est en train de récupérer son ancien poids spécifique en Europe. Les Barbares du Nord, selon l'expression de Luis Racionero, sont en train de découvrir l'enchantement de l'habitat méditerranéen. Dans cette époque de transport rapide et pas cher, où les loisirs vont occuper un espace jamais imaginé il y a quelques années, et où la localisation physique du travail est de moins en moins importante, l'attrait irrésistible de notre mer, de notre climat, de notre culture, va conduire, inévitablement vers une nouvelle spendeur de la culture méditerranéenne ».

Pour que ces perspectives se matérialisent, il est nécessaire de les prendre en compte en les intégrant dans les réseaux de relations européennes, c'est-à-dire, en assurant leur liaison et leur interdépendance avec eux.

2 – La problématique générale du transport en Méditerranée

Les réseaux actuels sont la conséquence de la logique de structuration des territoires et des Etats-Nations modernes, et le cas espagnol est paradigmatique en ce

1. Mateu Turró, Présentation des deuxièmes journées de la CITRAME, mars 1987, Barcelone.

sens. En Espagne et en France, ce sont les réseaux qui dirigent les mobilités vers des centres hiérarchiques qui peu à peu perdent cette fonction. (Capitales de département, régionales, et capital nationale) et, en principe, marginalisent l'établissement des autres relations.

Dans des « journées sur les infrastructures » organisées récemment en Andalousie par l'Association Espagnole de la Route, les représentants de la Chambre de Commerce d'Almeria ont expliqué leur désaccord sur les plans routiers de la Région : « Il y a, disaient les commerçants d'Almeria, une contradiction entre la priorité politico-administrative de rapprocher la province d'Almeria de la capitale de la Région, et les besoins de l'économie de l'Andalousie Orientale à orienter sa sortie en sens contraire, c'est-à-dire, par le littoral vers le Levant et la Méditerranée ».

Les liaisons entre les régions frontalières espagnoles et françaises sont presque inexistantes. Le désintérêt de Paris à l'égard du Sud et la préférence espagnole pour accéder depuis Madrid jusqu'aux périphéries maritimes, ont permis aux Pyrénées de rester actuellement presque inexpugnables, bien que la difficulté orographique soit moins importante que celle des Alpes. Les liaisons déficientes entre le Portugal et l'Espagne sont encore plus remarquables.

Les autoroutes espagnoles (d'initiative privée et à péages, comme les françaises, italiennes et yougoslaves) n'arrivent que jusqu'à Alicante par la Méditerranée. Il est aussi remarquable que ces axes d'un intérêt stratégique indubitable (ainsi que d'autres, comme Porto-Bilbao) n'ont été intégrés dans les modèles routiers espagnols que dans ces dernières années.

En France, l'autoroute littoral est interrompue sur le Rhône, aspirée par le corridor français nord-sud. En Italie, l'autoroute traverse l'intérieur entre Lucca et Rome par Firenze. La densité d'autoroute (sauf en Italie) est bien inférieure à celle du nord de l'Europe, où il y a des routes chaque 50 km (c'est le cas de la Belgique, de la Hollande et de la Rhur). En Allemagne, en Suisse, en Autriche et en Italie, cet espacement est d'une moyenne de 150-200 km. On a déjà fait une description des caractéristiques du tracé de la seule autoroute du corridor méditerranéen.

La longueur des réseaux d'autoroutes est de 1 795 Km en Espagne, 5 319 km en France et 5 150 Km en Italie.

Une simple constatation des intensités moyennes de la circulation routière sur la carte du trafic européen, élaborée par le Centre d'études pour le Développement Européen, CEDRE, et l'Institut Català per el Desenvolupament del Transport en 1985, par exemple, montre la faiblesse des flux moyens annuels dans le corridor méditerranéen par rapport à ceux du nord de l'Europe.

Les chiffres de l'évolution du trafic par autoroute, depuis 1985, montrent une constante tendance à la croissance (de 5,2 % de croissance en 1985, jusqu'à 14,9 % en 1989).

En France et en Italie les croissances ont été de 6,9 % et 7 % respectivement en 1989. Les intensités moyennes de trafic ont été pendant cette année de 13 230 en Espagne, 20 889 en France et 20 774 en Italie.

Ces flux, cependant, ont une haute saisonnalité (ils sont très liés aux loisirs, aux week-end et à l'été), et ils souffrent régulièrement des encombrements).

Le développement d'un réseau européen d'autoroutes sans péage et d'une connexion des régions méditerranéennes est l'objectif à long terme. Dans le court et moyen terme les régions doivent vivre avec des trafics denses sur le littoral, congestionné périodiquement, et des zones intérieures sous-équipées et dans une plus ou moins grande stagnation ou régression.

La résolution des problèmes routiers d'un corridor si urbanisé ne peut être isolée des problèmes d'urbanisme. Dans le corridor Adriatique il existe déjà un projet d'analyse reliant le type d'urbanisation et d'occupation du sol, et le transport, qui a été promu par les autorités régionales.

Les chemins de fer ont des problèmes analogues. Ce service revient à des monopoles nationaux et le tracé des lignes a les mêmes critères que ceux qui ont été déjà exposés pour les routes. Les compagnies n'ont pas un niveau suffisant de coordination, problème qui dans le cas espagnol est aggravé par la basse qualité des services intérieurs et la perte de part du marché (En Catalunya, par exemple, le trafic de voyageur a baissé de 7 % ces dernières années), et surtout par la largeur différente de la voie.

Le service a tendance à être déficitaire en zones de difficile accessibilité (montagne et frontière) et en Espagne il a été proposé de les supprimer dans certains cas. Avec une nouvelle vision transfrontalière dans le sens qui a été exposé auparavant, l'exploitation de ces lignes pourrait être viable.

Le développement des lignes ferroviaires à grandes vitesses peut modifier de façon drastique la mobilité en Méditerranée, puisqu'il est un moyen de transport adapté spécialement aux caractéristiques d'un corridor marqué par des grandes congestions saisonnières et par un niveau d'urbanisation presque continu.

Le système des ports a également une gestion non coordonnée de la part des autorités régionales. Dans le cas espagnol, qui a différents niveaux d'autonomie, ils répondent toujours à la logique de « l'intérêt national ». La politique de concentration portuaire semble positive d'un point de vue strictement technique. Cependant, les ports plus petits peuvent être un complément intégré dans les chaînes de transport plus complexes.

Les accords de coopération entre les ports méditerranéens les plus actifs (Marseille-Fos, Gênes et Barcelone) semblent opportuns dans un contexte de commerce maritime international contrôlé par les grandes compagnies de navigation.

En ce sens, et étant donnée la dimension croissante des navires porte-conteneurs, il semble évident que, en Méditerranée, il ne peut pas y avoir trop de ports de catégorie internationale, peut-être un seul suffit. Marseille-Fos a l'avantage de ses installations et de son potentiel de croissance, ainsi que ses excellentes communications avec l'Europe du Nord. Gênes a comme excellence son offre et sa tradition portuaire. Barcelone peut apporter en plus de son espace portuaire en expansion, un hinterland méditerranéen très actif. Faire une gestion optimale dans une logique adaptée aux besoins est un enjeu pour eux tous.

La mission d'autres ports plus petits comme maillons de chaîne de transport sera possible tout autant que leurs liaisons routières et ferroviaires s'améliorent substantiellement. Des exemples intéressants sont ceux des ports de Plugia et de la voie ferroviaire de Bar-Belgrad.

La localisation des îles peut se revaloriser. La situation du port de Cagliari (Sardaigne), en combinant ses liaisons avec Marseille et Gênes par la Corse, peut devenir une chaîne intéressante de transport. Le trafic de cabotage (l'Adriatique comme « canal navigable ») est un moyen de transport alternatif dont on a déjà pris conscience de la potentialité, spécialement dans les Plans de Transport Régional italiens. Pour la région de l'Emilia-Romana, sur-saturée en transports terrestres, cette possibilité a d'excellentes perspectives.

Le transport aérien est dominé par les compagnies nationales, qui se répartissent l'espace aérien et les liaisons, en monopole. La libéralisation découlant des directives communautaires peut faciliter le développement de l'aviation de troisième niveau (inter-régionale) complémentaire aux vols nationaux et internationaux.

Le trafic aérien a une grande importance dans les îles. Pour elle, les vols les plus importants sont des charters frétés et organisés par des opérateurs extérieurs, qui n'apportent donc pas une offre de mobilité additionnelle aux habitants de l'île. Les compagnies aériennes qui apportent ce service ne sont pas propres aux îles, de sorte que ces dernières sont encore plus dépendantes (situation similaire en ce qui concerne les lignes insulaires maritimes de trafic de voyageurs).

Bref, l'espace méditerranéen européen, considéré en termes de système de transport, manque d'une liaison efficace avec le reste de l'Europe et d'une faible perméabilité interne entre ses régions.

En général, on trouve un littoral très urbanisé et des zones intérieures en processus de régression démographique plus ou moins marquée. Le corridor dispose d'une autoroute incomplète, de lignes de chemin de fer insuffisamment coordonnées et avec niveaux de service différents, d'aéroports qui n'ont pas une offre de vols internationaux réguliers suffisante, et presque pas de vols inter-régionaux et d'un réseau de ports diversifiés qui a des possibilités d'intégration dans les chaînes de transport multimodales.

3 – Commission Inter-régionale du Transport en Méditerranée.

CITRAME L'intérêt de l'étude des zones isolées dans le bassin méditerranéen

En novembre 1985, les représentants des régions riveraines ont décidé à Barcelone de constituer la Commission inter-régionale du transport en Méditerranée (les régions participantes ont été les régions méditerranéennes ibériques, françaises, toutes les italiennes, ainsi que la Slovénie et la Croatie).

Cette commission a constaté l'existence de nombreux problèmes de transport dans l'aire méditerranéenne. En particulier dans le domaine des liaisons inter-

régionales de caractère trans-national. La raison qui a été donnée était que les réseaux exploités reflétaient bien les préoccupations nationales mais ne tenaient pas compte des dimensions régionales et méditerranéennes.

La commission a fixé comme objectif de faire savoir aux instances européennes et aux gouvernements nationaux les problèmes spécifiques du transport qui se posent dans les régions méditerranéennes, aussi que les solutions qui, dans une perspective régionale, doivent y être apportées.

Les régions ont été d'accord pour engager une enquête sur leurs problèmes dans chaque mode de transport, aussi que sur leurs compétences en la matière.

Une fois présentés les résultats au cours de la deuxième réunion de la Commission, toujours à Barcelone en mars 1987, des conclusions communes ont été adoptées et comme résultat la Commission a décidé de promouvoir trois études : une première sur l'aviation de troisième niveau, une autre sur le tracé méditerranéen d'une ligne ferroviaire de grande vitesse, et la troisième sur les zones enclavées dans le bassin.

Cette dernière étude a été réalisée par l'Université Polytechnique de Catalogne, dirigée par le Professeur Turró, et en étroite collaboration avec l'Institut Catalan pour le Développement des Transports. Xavier Armengol, Xavier Font, Agnacio Arribas et Andreu Ulied sont intervenus pendant la réalisation.

Actuellement, cette étude est en phase définitive et on dispose des résultats sous forme de carte et d'une première analyse détaillée. Il est prévu de les présenter à l'occasion des troisièmes journées de la Commission, sans doute en novembre 1990. Les conditions des deuxième journées sur lesquels se base l'étude, sont les suivantes :

- il existe des zones situées dans tout le Bassin Méditerranéen où on doit assurer des standards minimum d'accessibilité. Il faut, notamment, résoudre l'isolement des îles. L'amélioration des relations interrégionales semble une des voies les plus indiquées afin d'atteindre cet objectif.

- il est nécessaire que cette accessibilité insuffisante puisse être incorporée comme un des principaux critères des fonds d'aide au développement, qu'ils soient de l'Etat, ou qu'ils soient communautaires.

Le dernier objectif du travail était d'obtenir une description quantifiée des conditions d'accessibilité aux transports (degré de liaison) des zones internes des régions méditerranéennes. Cette description de l'accessibilité aux transports devrait se faire au moyen d'un indicateur de liaison qui intègre les moyens de base et les résultats seraient mis en forme de carte afin de les lire plus facilement.

4 – Méthodologie d'évaluation de la liaison des zones isolées aux réseaux de base du transport

La recherche a eu trois phases. Dans la première, ont été débattues les bases conceptuelles de la méthodologie et ont été présentées à une réunion d'experts

internationaux pour y être discutées. Postérieurement, un travail de terrain exhaustif démarré dans toutes les régions impliquées afin d'obtenir une information directe auprès des techniciens régionaux. Enfin, on a traité les données par informatique, et on a fixé définitivement la formulation du modèle, en faisant des calculs pour chacun des plus de 300 points centraux étudiés (dans 32 régions) et en procédant au tracé des courbes générales d'iso-accessibilité tant pour les régions continentales, qu'insulaires.

Le modèle a été construit à partir de l'hypothèse que le degré de liaison aux réseaux de transport est l'indicateur qui plus spécifiquement peut expliquer l'apport des transports au développement d'une zone isolée dans un environnement économique et technologique européen.

Après avoir analysé différentes structures formelles, on a décidé d'utiliser comme mesure de liaison le temps minimum d'accès depuis la zone isolée (depuis le centre représentatif) jusqu'à chacun des systèmes de base du transport (autoroutes, routes de premier niveau, chemins de fer, ports commerciaux et aéroports de liaisons régulières).

On a corrigé ce temps minimum avec un temps additionnel en fonction des autres opportunités de liaison de chaque système et du niveau de service agrégé obtenu.

La définition des critères opérationnels afin de sélectionner les alternatives de liaison et de comptabiliser les offres de services additionnels a été un des plus difficiles écueils à résoudre, étant donnée la grande dispersion de cas réels existants. On a opté finalement pour un cadre de critères fermé mais avec un degré de flexibilité suffisant.

Une autre difficulté a été l'établissement du réseau routier de premier niveau.

La sensibilité du modèle par rapport aux différents paramètres a été aussi objet d'analyse détaillée.

On a réalisé une étude spécifique sur les îles en définissant un indicateur global d'insularité complémentaire à celui-ci de connexion qui a été décrit ci-dessus. Cet indicateur d'insularité reprenait l'accès île-continent, en fonction des temps agrégés d'attente pour les lignes régulières de navigation et pour les vols réguliers.

Le résultat final a permis de constater et de quantifier les conclusions de la Commission dans ses 2^{es} journées. La carte qui en résulte fait apparaître comme zones de difficile connexion, les zones inter-régionales, les zones intérieures montagneuses, et celles sous-équipées du Sud de l'Espagne, une partie de la Slovénie et de la Croatie. La carte permet aussi une description quantifiée de la contribution des systèmes de transport au développement des régions méditerranéennes.

On a mesuré les superficies de chaque région comprises entre les différentes courbes d'accessibilité, afin d'obtenir un critère global régional qui soit facilement compréhensible et qui puisse être utilisé pour la distribution de fonds d'aide au développement.

Outre les résultats de cette étude en forme de carte, on propose des alternatives de tracé de nouvelles infrastructures de transport qui, simultanément améliorerait

la communication inter-régionale, compléterait l'offre saturée du littoral, et aurait un effet efficace de désenclavement des zones isolées.

Barcelone, 25 juillet 1990.

REGIONS MEDITERRANIES CORBES D'ACCESSIBILITAT

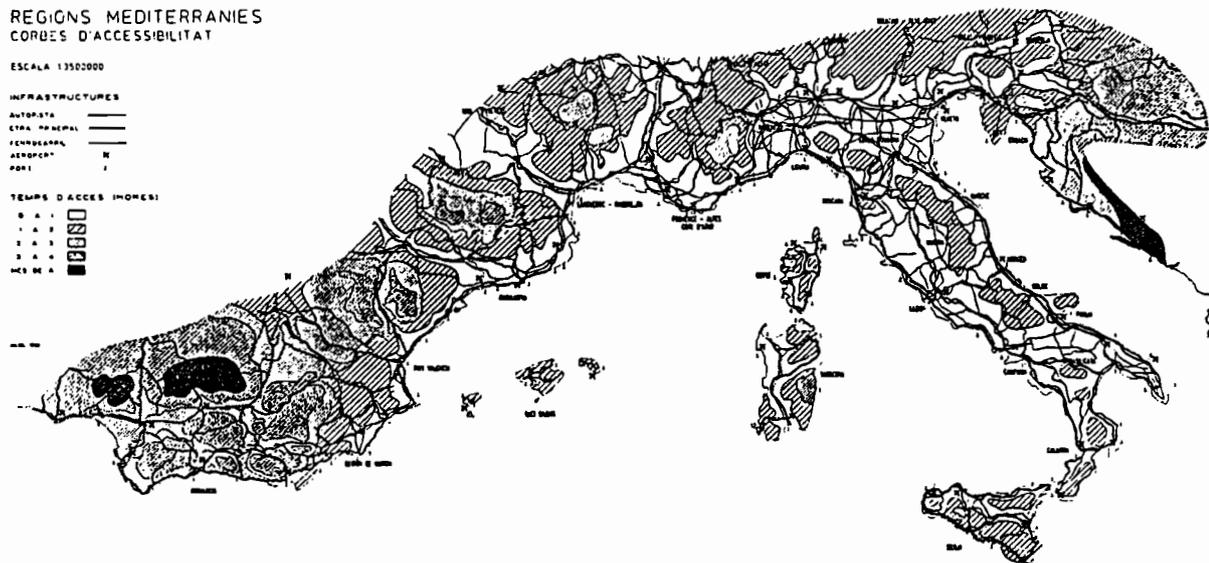
ESCALA 1:350.000

INFRASTRUCTURES

AUTOSTRADA 
 CTRA. PRINCIPAL 
 CTRA. SECUNDÀRIA 
 AEROPORT 
 PORT 

TEMPS D'ACCÉS (HORES)

0 A 1 
 1 A 2 
 2 A 3 
 3 A 4 
 MÉS DE 4 



CONSEJO INTERREGIONAL DEL TRANSPORTE DE LA MEDITERRANEA NOROCCIDENTAL
 CENTRE EUROPEU PER AL DESARROLUPAMENT REGIONAL MEDIE
 INSTITUT CATALÀ PER AL DESARROLUPAMENT DEL TRANSPORT MEDI

REGIONS MEDITERRANIES INFRASTRUCTURES - CENTROIDS

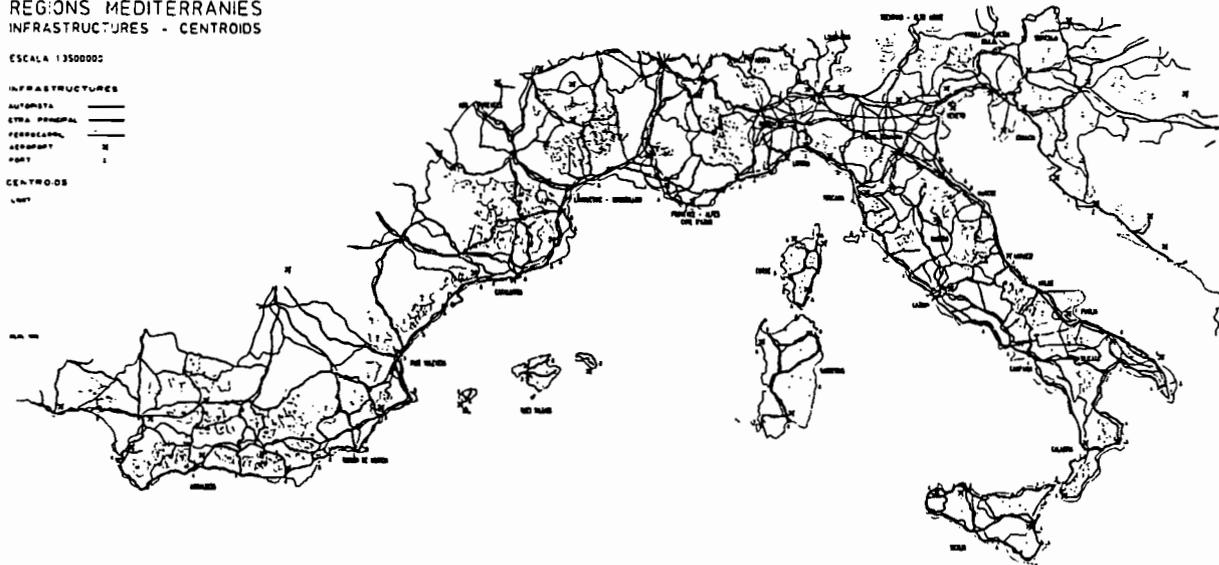
ESCALA 1:350000

INFRASTRUCTURES

AUTOMOTA ———
 STRA. PRINCIPAL ———
 FERROVIARIA ———
 AEROPORT ———
 PORT ———

CENTROIDS

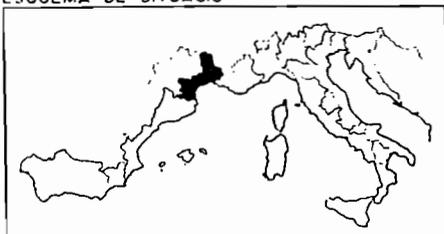
URB.



CONJUNT MEDITERRANEA DEL TRANSPORT A LA MEDITERRANEA (ETRAM);
 CENTRE SUPLENIR PER AL DESENVOLUPAMENT REGIONAL (CEDE);
 NETWYK LOCAL PER AL DESENVOLUPAMENT DEL TRANSPORT (LCT);

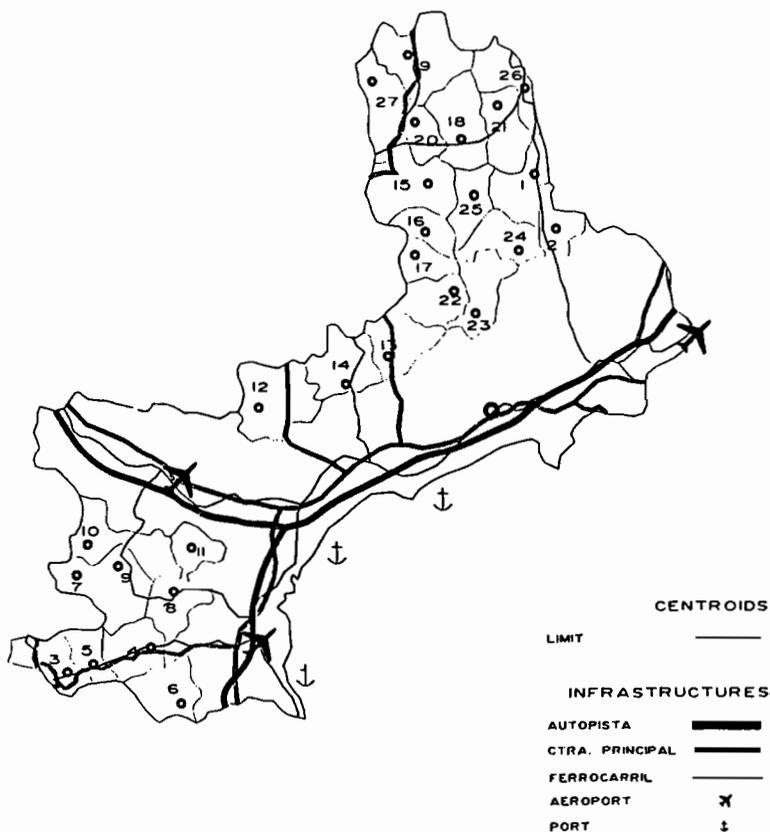
REGIONS MEDITERRANIES INFRASTRUCTURES - CENTROIDS

ESQUEMA DE SITUACIO



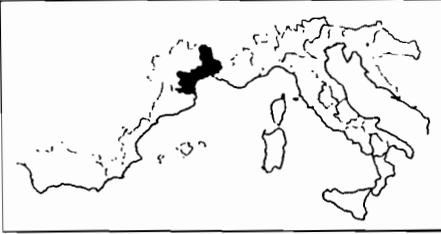
REGIO:

**LANGUEDOC
ROUSSILLON**



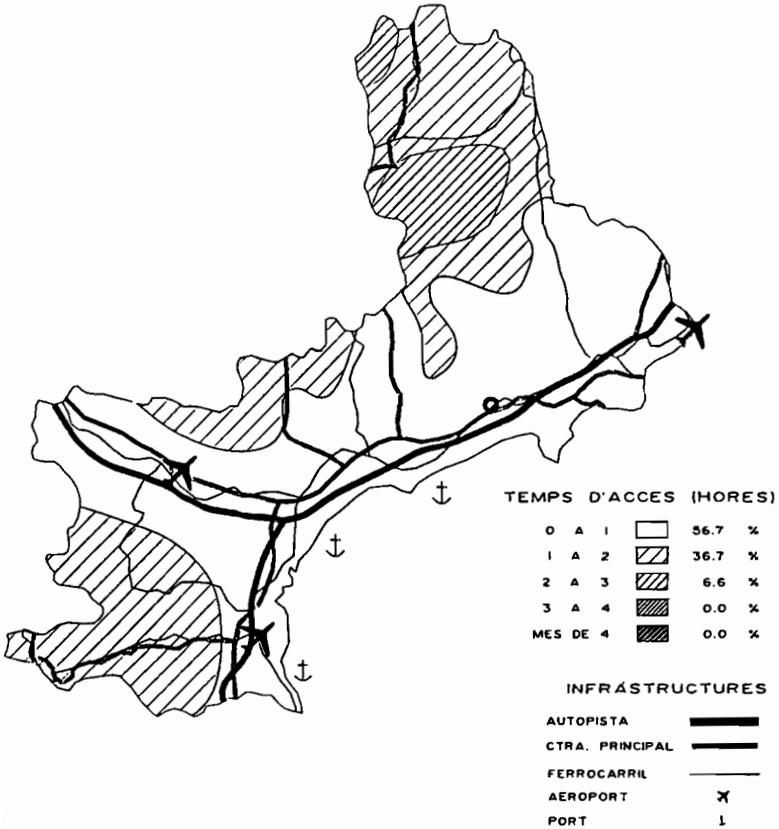
REGIONS MEDITERRANIES CORBES D'ACCESSIBILITAT

ESQUEMA DE SITUACIO



REGIO:

**LANGUEDOC
ROUSSILLON**



Resultats de l'indicador d'accessibilitat regional ICON

REGIONS	% SUPERFICIE REGIONAL		
	<1	1 - 3	>3
ANDALUCIA	–	48,2	51,8
MURCIA	23,2	76,5	0,3
VALENCIA	45,6	53,8	0,6
CATALUNYA	56,8	37,6	5,6
BALEARS	19,0	81,0	–
MIDI PYRENEES	35,0	65,0	–
LANGUDOC-ROUSSILLON	56,7	43,3	–
PROV-ALPES-COTES D'AZUR	61,5	38,5	–
CORSE	66,2	33,8	–
VALLE D'AOSTA	43,4	56,6	–
PIEMONTE	70,7	24,3	–
LIGURIA	95,4	4,6	–
LOMBARDIA	77,4	22,6	–
TRENTINO-ALTO ADIGIO	21,3	78,7	–
VENETO	82,3	17,7	–
FRIULI-VANEZIA-GIULA	85,5	14,5	–
EMILIA ROMAGNA	82,6	17,4	–
TOSCANA	84,9	15,1	–
MARCHE	68,2	31,8	–
UMBRIA	67,0	33,0	–
LAZIO	91,8	8,2	–
ABRUZZO	77,4	22,6	–
MOLISE	33,0	67,0	–
CAMPANIA	90,9	9,1	–
PUGLIA	91,7	8,3	–
BASILICATA	83,0	17,0	–
CALABRIA	76,8	23,2	–
SICILIA	31,0	69,0	–
SARDEGNA	48,8	51,2	–
ESLOVENIA	46,2	53,8	–
CROACIA	4,1	57,9	38,0
<i>Résultats globals</i>			
Conca estudiada de Mediterrani	58,6	38,2	3,2
Regions de l'Arc Liati	61	37	2

**LES TRANSPORTS MARITIMES EN MEDITERRANEE
CABOTAGE EUROPEEN, DESSERTES INSULARES
ET ECHANGES AVEC LES PAYS DE L'UMA**

Jacques ROUDIER

Directeur de la Flotte de Commerce
Ministère délégué chargé de la Mer – France

Réfléchir à l'avenir des échanges maritimes dans l'espace méditerranéen ne peut se faire sans prendre en compte les réalités géographiques mais aussi historiques de l'espace concerné.

Est-il besoin de rappeler que la progression de la civilisation de long des rives de notre mer intérieure doit beaucoup aux talents de navigateurs côtiers des Phéniciens et des Grecs, venus étendre leurs comptoirs jusque très près d'ici. Les croisades, ces expéditions religieuses et guerrières, étaient aussi des expéditions maritimes durant lesquelles les pèlerins constituaient pour les républiques maritimes de Gênes et de Venise une clientèle privilégiée, au moins autant que les richesses que les caravanes ramenaient d'Orient jusqu'aux rivages de la Méditerranée. Plus tard, les batailles navales de Lépante et de Trafalgar constituent des points de repère forts de notre histoire.

Plus récemment enfin, dans notre histoire contemporaine, les expéditions de Crimée et des Dardanelles sont comporté autant d'épisodes navals glorieux et sanglants que d'épisodes terrestres.

Ce sont donc près de trois millénaires d'histoire, toujours présents dans notre mémoire collective, qui ont eu pour cadre les eaux et les rivages de la Méditerranée.

J'ajouterai que ces eaux et ces rivages, transposés par le talent poétique des aèdes grecs, sont même devenus le monde complexe, mystérieux et magique de ce qui constitue sans doute la plus longue croisière de la littérature occidentale, je veux parler de l'Odyssée.

I – La géographie de la Méditerranée

A observer une carte géographique, plusieurs caractéristiques de la mer Méditerranée, qui la distinguent des autres mers du globe, frappent immédiatement :

- un grand allongement dans le sens est-ouest, comparé à une relative étroitesse dans le sens nord-ouest ;
- l'existence de trois débouchés par des détroits étroits aux extrémités : Gibraltar à l'ouest, les Dardanelles et l'entrée du Canal du Suez à l'est ;
- l'existence, du fait des avancées de terres, d'un étranglement relatif en son milieu entre la Sicile et la Tunisie, qui sépare ainsi la Méditerranée en deux bassins assez distincts de Méditerranée occidentale et de Méditerranée Orientale ;
- l'existence de quelques îles centrales (Chypre, Malte, la Sicile, la Crète), sorte de « porte-avions » naturels au milieu des eaux, qui peuvent être autant des points d'appuis militaires mais aussi commerciaux pour des activités qui rayonnent à partir d'elles.

Ces éléments, certes bien connus de tous, doivent être rappelés car ils sont indispensables pour faire une analyse pertinente de l'activité maritime en Méditerranée.

II – Transports maritimes à la demande et transports maritimes en lignes régulières

Avant d'aller plus avant dans cette analyse, je souhaiterais aussi rappeler que le transport maritime est une activité multiforme. Il n'y a pas un marché du transport maritime mais plusieurs, selon notamment la nature des marchandises transportées, la nature des contrats commerciaux qui régissent le transport et les caractéristiques du service offert à leurs usagers. Ces différents marchés ont leurs outils de production particuliers, leurs équilibres propres et souvent leurs opérateurs spécialisés. Pour autant, il demeure des connexions entre les diverses activités, dans la mesure où le marché de la construction navale est, en amont, unique à l'échelle mondiale et dans la mesure où certains trafics ou certains navires peuvent à l'occasion passer d'un secteur à un autre selon les circonstances.

Il existe deux grands types d'activités de transport maritime : les lignes régulières et les transports à la demande (ou *tramping*).

Une ligne régulière correspond à la mise en place d'un service de transport maritime qui assure, selon un rythme et un calendrier prédéterminés, la desserte d'un certain nombre de ports.

Initialement destinées au transport de voyageurs, les lignes régulières, sauf sur courte distance, sont d'abord consacrées aux transports de lots de taille unitaire relativement petite, qui soient ni « encombrants » ni « lourds ».

Les caractéristiques techniques d'une ligne régulière sont la liste des ports desservis, la fréquence des touchées, la durée d'acheminement et l'acceptation ou non des conteneurs. Ces trois caractères définissent la qualité du service qui sera mise au regard du taux de frêt figurant dans un tarif affiché et prédéterminé. Les chargeurs réguliers ou importants peuvent bénéficier de ristournes et rabais soit immédiats, soit différés dans le cadre d'accords de fidélité.

Les armateurs se regroupent souvent, pour organiser un service régulier sur une relation donnée : c'est l'objet des conférences (il y en a environ quatre cents dans le monde), des consortiums ou des pools. Les ententes correspondantes qui peuvent être simplement techniques ou également commerciales, conduisent à des intégrations plus ou moins poussées entre leurs participants.

Le transport à la demande est utilisé pour les lots unitaires de grande taille, les colis lourds encombrants ; le chargeur peut alors soit affréter, c'est-à-dire prendre en location, directement, un ou plusieurs navires, soit avoir recours à un transporteur maritime spécialisé. Les affrètements peuvent prendre plusieurs formes : charte à temps (*time charter*) ou charte au voyage (*trip charter*). L'armateur fournit au chargeur un navire et son équipage ; le chargeur paye le prix convenu, en général par jour, ainsi que les soutes et il dispose de la maîtrise commerciale du navire. Le chargeur peut aussi conclure un contrat de tonnage avec un armateur qui s'occupera de la totalité du transport d'une quantité donnée, en un ou plusieurs transports.

On distingue trois marchés principaux au tramping : les vracs liquides, les vracs secs et les autres marchandises. Chacun de ces marchés est lui-même découpé en plusieurs segments. Pour les vracs liquides par exemple, on distingue, le pétrole brut, les produits pétroliers raffinés, les gaz liquéfiés, les produits chimiques, les produits alimentaires. Chacun de ces « sous-marchés » vit dans une relative autonomie pour des raisons techniques (spécialisation des navires), commerciales (taille des lots) mais aussi pratiques (accessibilité des installations portuaires, dimension des stockages et des moyens de manutention).

Au tramping, la négociation des prix est très directe entre armateurs et chargeurs par l'entremise de courtiers et les contrats sont très standardisés. Le prix de revient est très sensible à l'importance des parcours à vide et donc à la disponibilité du navire approprié près du port d'embarquement : d'où l'intérêt pour un opérateur maritime de disposer d'une flotte assez importante pour avoir à tout instant des navires bien positionnés par rapport à la demande de transport .

III – La Méditerranée, zone de transit de transports maritimes à la demande

Le bassin méditerranéen est d'abord un lieu de transit maritime, pour des trafics dont ni l'origine, ni la destination voire même aucune des deux ne sont situées sur le bord de la Méditerranée.

En effet, la localisation en bord de Méditerranée de débouchés littoraux de pays producteurs pétroliers importants, au sud comme à l'est, la proximité du Moyen-Orient, première zone productive de pétrole du Monde, l'existence de capacités de raffinage très importantes ainsi que des terminaux des deux principaux pipelines européens qui pénètrent au cœur de l'Europe, tous ces éléments expliquent largement qu'un volume très important de produits pétroliers sillonne la Méditerranée.

De même, la localisation sur les rivages européens de sites portuaires pour vracs secs, ainsi que d'industries lourdes au bord de l'eau amènent vers les ports méditerranéens d'importants trafics de vracs secs.

Beaucoup de ces trafics dépassent le cadre méditerranéen et donnent à cette mer le caractère d'une zone de transit.

La quasi totalité de ces trafics de vracs, secs ou liquides, se fait sur des bases de marché international, sans autres protection ou organisation régionales particulières. Leur évolution dépend donc essentiellement de l'évolution des volumes à transporter, compte tenu de la conjoncture économique des secteurs concernés, et de l'équilibre des sources d'approvisionnement concurrentes : il n'y a pas vraiment d'économie propre des marchés de transports maritimes de vracs en Méditerranée.

Si coopération internationale il devait y avoir pour ces activités, elle devrait s'établir entre opérateurs maritimes eux-mêmes. La tendance des importateurs européens de pétrole brut et d'hydrocarbures à acheter leurs marchandises ren-

dues dans les ports de destination, voire même sur stocks en bacs dans ces ports, conduit les producteurs à prendre en charge la responsabilité du transport maritime : leurs armements spécialisés peuvent avoir intérêt à unir leurs moyens, notamment au plan technique et commercial, pour constituer des flottes plus importantes et donc plus performantes.

Tout au plus peut-on noter que la priorité aux navires vracquiers ou pétroliers de taille moyenne en Méditerranée, qui résulte à la fois des limitations nautiques de ports ou de canaux et des distances assez courtes, ne devrait pas constituer, à terme, un handicap aux trafics méditerranéens, bien au contraire. En effet, le souhait de réduire les stocks immobilisés et de disposer du maximum de souplesse commerciale conduit les chargeurs à réduire la taille de cargaisons et donc la taille des navires qu'ils utilisent.

IV – La méditerranée, zone de transit maritime de lignes régulières maritimes

La Méditerranée est également un zone de transit pour les lignes régulières. En effet, les grandes lignes régulières qui partent de l'Europe du Nord ou de la Côte Est des Etats-Unis et desservent l'Extrême-Orient, le Proche-Orient, l'Est africain et l'Océan Indien, traversent la Méditerranée. Une question se pose aujourd'hui aux opérateurs de ces liaisons maritimes à longues distances, qui se font avec des porte-conteneurs modernes d'assez grande taille ou de très grande taille : quel est le nombre optimal et quelles sont les localisations optimales des points d'éclatement, à partir desquels se fera la diffusion, par voie terrestre ou par voie maritime, des conteneurs ?

Il ne me paraît pas qu'aujourd'hui ces grands services maritimes soient dans une situation stabilisée. Nous assistons en effet actuellement, à une recomposition complète des consortiums, c'est-à-dire de ces alliances techniques mais aussi commerciales et financières que concluent plusieurs armateurs pour exploiter en commun une liaison maritime. L'utilité de telles associations paraît très évidente lorsque l'on sait qu'il faut seize porte-conteneurs pour assurer un service hebdomadaire au départ d'Europe sur l'Extrême-Orient desservant à la fois les ports du nord de l'Europe et ceux de la Méditerranée.

Simultanément sont en cours de construction toute une série de porte-conteneurs de 4 000 boîtes destinés à opérer notamment sur l'Extrême-Orient et par conséquent destinés à transiter en Méditerranée. Il n'est pas sûr qu'aient été jusqu'à présent tirées toutes les conséquences que la taille et la valeur unitaire de tels navires imposent dans le choix du nombre et de la localisation des escales.

La rationalité économique de l'exploitation maritime proprement dite devrait conduire à réduire le nombre d'escales et à recourir ainsi la durée de la rotation maritime ; mais la concentration des escales des navires-mères augmente d'autant la longueur et donc le coût des transports de desserte terminale jusqu'aux char-

geurs et laisse commercialement la place à des armateurs concurrents au départ des ports non desservis.

Et tout état de cause, il est manifeste que les services de « feeders » devraient avoir un bon avenir en Méditerranée dans les années qui viennent, en prenant appui sur les plate-formes portuaires qui sauront avoir les conditions de manutention et de transbordement les moins coûteuses et les plus fiables. Ces services « feeders » organisés par les grands armements ou les grands consortiums dont ils complètent les services principaux, sont et seront exploités sur une base internationale, de façon qui peut être largement délocalisée par rapport aux ports et aux pays desservis.

V – Les trafics de lignes régulières entre ports méditerranéens

Les dessertes maritimes de Méditerranée, qu'elles soient sur des relations internationales entre les deux rives de la Méditerranée, ou qu'elles soient sur des relations vers les îles de la région (Corse, Baléares, Sardaigne) ont le caractère de dessertes pendulaires, cadencées, à forte fréquence.

Ces dessertes offrent en outre la particularité de comporter un très important trafic de voyageurs, marqué par une forte saisonnalité.

Depuis une vingtaine d'années, la technique dominante et celle du roulage, c'est-à-dire de navires comportant des ponts-garages permettant d'emporter des voitures et des remorques routières.

De ce fait, plus que des liaisons maritimes, on a affaire à de véritables « ponts flottants », avec des durées de trajets qui sont inférieures à quatre-huit heures, des fréquences qui sont de plusieurs fois par semaine à plusieurs fois par jour et des ruptures de charge de débarquement ou d'embarquement réduites à leur minimum : la continuité presque parfaite est ainsi assurée entre transports terrestres et transports maritimes, compte tenu de l'absence quasi complète de manutentions.

Globalement, cette organisation, rendue possible par la longueur relativement réduite des distances à parcourir, assure un excellent service aux chargeurs, pour un coût raisonnable ; le volume de trafic conduit à utiliser des navires de taille moyenne, pour avoir une bonne fréquence de départs : le coût d'exploitation à la tonne qui en résulte sur le maillon purement maritime est largement compensé par les économies faites sur les coûts de manutention.

Plusieurs interrogations peuvent être posées sur l'évolution de l'organisation technique et économique de ces liaisons maritimes. Y aurait-il intérêt, pour le transport de marchandises, au passage du roulage à la conteneurisation ? Y aurait-il intérêt, pour tous les transports, au passage d'une organisation pendulaire à une organisation circulaire des dessertes ? Quel est l'avenir sur de telles relations de « navires à grande vitesse » ?

Avec ces trois questions peuvent être résumés, me semble-t-il, les divers aspects d'une remise en cause radicale des choix actuels.

Je ne crois guère au remplacement des navires transbordeurs par des navires porte-conteneurs, car l'organisation actuelle est celle qui banalise le mieux le maillon maritime dans un transport de bout en bout : les distances et donc les durées de trajets ne sont pas telles que le coût d'immobilisation de la remorque routière devienne rédhibitoire et fasse préférer une autre solution. Il en va à l'évidence différemment sur les liaisons Nord-Europe-Maghreb ou entre ports européens de Méditerranée Occidentale et de Méditerranée Orientale, sur lesquelles des durées de trajet plus élevées ont amené la conteneurisation du trafic. J'ajoute que ce changement technique impliquerait un changement de maîtrise commerciale des trafics, qui est aujourd'hui largement détenue par des transporteurs ou des transitaires routiers internationaux, qui n'ont aucune raison d'abandonner ce fonds de commerce.

De même l'organisation de dessertes maritimes circulaires, comportant par exemple la desserte de plusieurs ports sur la rive européenne et de plusieurs ports sur la rive maghrébine n'a guère de chance d'être compétitive car elle comporte pour ses éventuels utilisateurs une dégradation de la durée d'acheminement – du « transit-time » comme on dit dans la langue maritime – par rapport à la situation actuelle qui rend cette solution inacceptable.

L'évolution devrait donc d'abord se faire par un renouvellement et un léger accroissement de la taille unitaire des navires, pour suivre l'évolution des besoins de la flotte actuelle de transbordeurs, qui a tendance à vieillir. Encore faut-il que la rémunération du service pour les transporteurs dégage de quoi supporter des charges de capital importantes. Les possibilités sur le marché de l'occasion sont réduites ; il s'est en effet construit assez peu de transbordeurs ces dernières années. De même voit-on mal l'utilisation sur des liaisons méditerranéennes suffisamment longues pour impliquer presque tout le temps un couchage des passagers ou des chauffeurs de camion, des ferries du Détroit du Pas-de-Calais qui seront rendus disponibles par l'ouverture du tunnel sous la Manche mais qui sont des navires de jour. Quant aux coûts de la construction neuve, ils ont connu ces deux dernières années une explosion dont chacun connaît l'ampleur. Ainsi, comme bien d'autres secteurs du transport maritime, le transport de lignes régulières de Méditerranée Occidentale est confronté à un problème de renouvellement de son outil naval de plus en plus manifeste mais qui reste incompatible avec le niveau actuel des taux de frêt et la situation financière des opérateurs.

VI – Les navires à grande vitesse en Méditerranée

Que peut-on attendre de la mise en service de « navires à grande vitesse » ?

En extrapolant les prototypes qui existent actuellement, j'entends par « navires à grande vitesse » un engin nautique capable de transporter au moins 200 tonnes à 1 000 tonnes = c'est-à-dire cinq cents personnes et 100 voitures = à 50 nœuds, avec une autonomie d'environ vingt-quatre heures.

Des incertitudes importantes subsistent sur la faisabilité de tels engins, sur leur tenue à la houle, sur leur consommation en carburant, sur leur port en lourd, sur leur distance d'autonomie, sur leur fragilité, sur la nature des dispositifs de sécurité et de sauvetage dont il faut les équiper. Pour autant, le créneau est prometteur dans les dix ans qui viennent. Le navire à grande vitesse devrait constituer, pour le transport maritime, un moyen efficace de concurrencer l'avion pour le transport des passagers, y compris accompagnés de leur voiture – auquel cas il vient en compétition avec la formule avion plus voiture de location sur place – et pour le transport de quelques marchandises fragiles et périssables. Il devrait trouver en priorité son utilisation sur les liaisons les plus courtes, inférieures à 300 km, pour lesquelles le temps de parcours serait abaissé de huit heures en moyenne à trois heures et demie : on peut ainsi penser aux liaisons avec des îles comme la Sardaigne, la Corse ou les Baléares, ou entre l'Espagne et le Maroc. L'avantage en temps de trajet, par contre, me paraît pas suffisamment attractif pour conserver les liaisons entre la France ou l'Italie et le Maghreb.

VII – Les monopoles de pavillon des cabotages nationaux

Dans le bassin méditerranéen, la plupart des transports maritimes sont sous un régime de réservation de cargaison au bénéfice des navires portant un nombre très restreint de pavillons. En effet, les dessertes des îles à partir des ports continentaux nationaux sont, dans tous les pays européens du sud, couverts par un monopole de pavillon, car elles constituent un des créneaux majeurs du cabotage national. Ceci est vrai aussi bien en France qu'en Italie, qu'en Espagne ou qu'en Grèce.

Ces liaisons seraient donc directement concernées par l'établissement de la libre prestation de service en transports maritimes intérieurs dans les Etats membres de la Communauté, pour reprendre le langage technocratique communautaire ; elles cesseraient dans ce cas d'être réservées aux navires arborant le pavillon national pour être ouvertes à tous les navires immatriculés dans les Etats de la Communauté, voire à tous les navires appartenant à des armateurs communautaires, quel que soit leur pavillon d'immatriculation.

Le moins que l'on puisse dire et qu'aujourd'hui l'ouverture des cabotages nationaux se fait pas l'unanimité au sein de la Communauté. Elle est aussi ardemment souhaitée par les Etats du nord de la communauté qu'elle est contestée par ceux du sud (Espagne, Portugal, Italie, Grèce, France). Un des points d'achoppement majeur est justement celui des « dessertes des îles ».

Un accord d'orientation s'est fait entre les Etats-membres pour donner à ces dessertes des dispositions spécifiques et durables, qui tiennent compte de la dimension sociale et d'aménagement du territoire qui leur est attachée, à l'égard de population isolées sur ces territoires. Il y a également accord pour considérer que de telles relations justifient d'obligations particulières de service public,

notamment sous forme de niveau de service minimum, en particulier hors périodes de pointe, ou de politiques tarifaires adaptées, et dès lors que les armateurs qui opèrent sur ces relations peuvent bénéficier en compensation d'aides financières des Etats ou des collectivités territoriales. Une attention toute particulière doit enfin être portée aux problèmes de sécurité, pour tout ce qui concerne les trafics de passagers.

Pour autant, les formulations techniques et juridiques qui permettent la mise en œuvre effective des orientations que je viens d'énoncer, restent à trouver, de façon à ne pas déstabiliser l'organisation de dessertes qui sont sans contexte, politiquement, socialement, voire stratégiquement sensibles.

Il faut en outre que cette évolution se situe dans le cadre global d'une politique maritime communautaire qui ne se traduise pas seulement par l'accroissement de la concurrence entre armateurs communautaires mais qui comporte également l'engagement de moyens coordonnés pour conforter et renforcer l'ensemble des armements à la Communauté face à la concurrence exacerbée de leurs compétiteurs non communautaires, dont la part dans l'industrie du transport maritime mondiale et même dans l'acheminement du commerce extérieur de la Communauté n'a cessé de croître depuis quinze ans.

VIII – Accords maritimes bilatéraux en Méditerranée

Les trafics internationaux entre les rives du nord et du sud de la Méditerranée, au moins Occidentale, font l'objet d'accords maritimes bilatéraux, souvent anciens car ils sont l'héritage de la situation politique des pays du sud. Ces accords réservaient en fait ces transports aux navires immatriculés dans l'un ou l'autre des deux pays de ces relations pendulaires.

Tels sont encore ou ont été organisés pendant longtemps les transports maritimes de la France avec l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ; mais notre pays n'est pas le seul dans ce cas, loin de là.

Leurs obligations communautaires imposent aux Etat-membres de renégocier leurs accords bilatéraux pour les rendre compatibles avec les principes du traité de Rome, et notamment le principe de non discrimination entre ressortissants communautaires, dont la traduction en terme de politique maritime a fait l'objet des quatre règlements adoptés par le Conseil des Ministres des Transports de décembre 1986. S'agissant de trafics de lignes régulières, il faut également intégrer les grands principes du Code de Conduite de Conférences Maritimes de la CNUCED, notamment les principes de participation équilibrée à l'acheminement des échanges (par exemple dans la proportion de 40 %, 40 % et 20 %, entre les armements de chacun des Etats et les armements tiers), dès lors que les Etats-membres de la Communauté comme les Etats du Maghreb ont ratifié le code de conduite.

Dans leur ratification commune du code de conduite en 1979, les Etats-membres de la Communauté ont décidé de communautariser les droits de trafic de leurs armements nationaux, sur la base d'un accord commercial entre les armements.

Tel est le cadre juridique dans lequel doivent évoluer les accords maritimes bilatéraux entre les états européens et les autres états du bassin méditerranéen.

Il est clair que cette évolution passe par une négociation entre signataires, qui ne saurait se limiter à imposer les règles que se sont données les Etats-membres de la Communauté, à leurs partenaires qui n'appartiennent pas à cet ensemble. Dans un tel cas de conflit de droits, seule la recherche résolue d'un compromis équilibré aux yeux des deux parties est constructive et porteuse d'avenir.

La création de l'UMA ouvre du reste des perspectives prometteuses dans ce contexte.

En effet, le vrai support de la coopération maritime internationale entre pays développés et pays moins développés passe de plus en plus par la collaboration des opérateurs maritimes, plutôt que par l'intervention des administrations nationales.

L'existence de l'UMA donne des opportunités nouvelles à la constitution des rapprochements techniques ou commerciaux auxquels participeraient des armateurs de plusieurs pays, de part et d'autre de la Méditerranée.

Sans remettre en cause l'organisation pendulaire des liaisons, dont on a vu qu'elle était la plus satisfaisante pour la qualité des services rendus aux usagers, il serait alors possible d'avoir une approche globale sur un véritable réseau de relations tissées entre plusieurs pays : la mise en commun de moyens navals, dont l'affectation sur les diverses relations exploitées se ferait avec une grande souplesse, de moyens de gestion technique, de moyens de suivi informatique des trafics peut être génératrice de gains de productivité importants.

Bien sûr, de telles configurations de coopération plus technique que tarifaire, ne sauraient évidemment conduire ni à la suppression de toute concurrence, ni à la cartélisation complète des trafics. Elles doivent laisser aux chargeurs des espaces de choix suffisants, gages pour eux de services efficaces à des prix compétitifs.

La mise en œuvre d'échanges de données informatisées entre ports sur les relations maritimes concernées contribuerait à l'évidence à renforcer la crédibilité d'un tel schéma : la rapidité de l'échange des données qui accompagnent le transport est d'autant plus primordiale que la durée du trajet est plus réduite. Des premiers éléments d'EDI existent entre les deux rives de la Méditerranée : on ne peut que leur souhaiter un développement rapide et étendu.

IX – Les transports maritimes littoraux en Méditerranée

Outre les activités touristiques littorales, des possibilités existent de développement de transports maritimes littoraux de marchandises entre ports continentaux voisins, transports qui existent déjà, notamment le long des côtes d'Italie.

Selon le cas, de tels développements doivent permettre de faire face soit à la saturation des infrastructures de transports terrestres, soit à leur insuffisance. Ils supposent que soient résolus au mieux les problèmes de coûts des ruptures de charge, dans la mesure où la plupart des destinataires ou des expéditeurs ne sont pas directement appointés au bord de l'eau.

Par ailleurs, les économies des états voisins, en particulier du sud de la Méditerranée, sont plus concurrentes que complémentaires, ce qui limite d'autant les perspectives d'accroissements de leurs échanges entre elles.

CONCLUSION

Au terme de ce panorama rapide, il apparaît clairement que le bassin Méditerranéen est une zone dans laquelle circulent des trafics maritimes très importants et très variés.

Quelle sera leur évolution ? Elle dépend manifestement de l'évolution des échanges de par le monde, et notamment de ceux qui touchent les pays riverains de la Méditerranée. Ces pays ont atteint des niveaux de développement contrastés et sont confrontés à des difficultés économiques diverses, tant quant à leur nature qu'à leur ampleur.

De grandes potentialités existent, à partir des pays riverains de la Mer Noire qui retrouvent la liberté économique et la démocratie politique, du Proche ou du Moyen-Orient, dès lors que le calme s'y rétablit, de l'Égypte ou du Maghreb. La construction de l'UMA ne peut que constituer un facteur très positif en faveur du développement de cette dernière zone.

Je ne doute pas que les opérateurs maritimes de nos pays sauront répondre aux besoins des chargeurs et sauront faire des transports maritimes, par les prix pratiqués et la qualité, la régularité, la fiabilité des services offerts, non pas un obstacle mais un soutien au développement économique de la zone.

Ils seront ainsi fidèles à la millénaire tradition de marins des peuples riverains de la Méditerranée.

**CONSIDERATIONS SUR L'ECONOMIE
MARITIME MEDITERRANEENNE**

Dr Maurizio GIDONI
Dirigente Societa Finanziaria Marittima p. a.

I – Introduction

Le document se propose d'apporter quelques éléments de réflexion sur l'état des relations maritimes dans la Méditerranée au regard des programmes de réglementation de la Communauté internationale et européenne, de la situation des infrastructures côtières du Bassin et enfin des problèmes liés à l'évolution de la demande de services portuaires au niveau international.

Une référence particulière est faite à la tentative italienne de se donner un « plan directeur » de toutes les interventions publiques sur le territoire national en matière de transport.

A la base de ces considérations le cadre méditerranéen est considéré comme une unité géo-économique au sein de laquelle l'activité maritime représente un instrument très dynamique et concret de liaison entre les pays riverains, entre chaque pays méditerranéen et entre les grands blocs économiques du monde.

A l'heure actuelle cette activité tend à perdre son caractère autonome pour se présenter de plus en plus comme un phase, non plus indépendante, de l'ensemble de l'opération de transport avec une origine ou une destination (O/D) dans la région méditerranéenne, étroitement imbriquée avec les autres moyens de transfert de l'unité de charge.

Dans cette optique apparaît la possibilité de reconsidérer la Méditerranée comme une des zones du monde qui peut récupérer son rôle historique, tant pour le trafic de transit que pour les flux y trouvant leur origine ou leur destination finale dans le commerce mondial : cela est d'ailleurs confirmé par l'attention nouvelle que les grands groupes internationaux lui accordent et qui se traduit de plus en plus dans une révision de schémas traditionnels de présence internationale dans la Méditerranée.

Les signes directs et indirects de cette tendance doivent être exploités par les économies méditerranéennes qui en renforçant leur pouvoir de négociation avec un minimum de cohésion, seront en mesure de négocier convenablement les conditions d'utilisations de leurs ressources côtières.

Des réflexions sur l'état de l'art et sur les conséquences qu'on peut attendre des projets de réforme sur la navigation maritime en Méditerranée, pourront peut-être contribuer à stimuler la recherche d'une ligne de conduite méditerranéenne au sein des pays, régions, provinces riverains qui reconnaissent à l'identité méditerranéenne un valeur non seulement historique mais aussi pratique pouvant entraîner une redistribution internationale des services portuaires le long des côtes du Bassin.

1) Lignes de stratégie méditerranéenne

Le partage traditionnel de la Méditerranée en zones d'influence commerciale diverses reste présent sur le panorama maritimo-portuaire du Bassin : ceci reflète, pour les zones côtières, le caractère économique régional et les destinations com-

merciales privilégiées. si cela est la conséquence directe de l'évolution historique et politique des différents Etats méditerranéens, le partage représente en même temps un obstacle important à une configuration de la Méditerranée comme un espace économique intégré, unitaire et concurrentiel, et favorise au contraire la vision du Bassin en terme de « zone périphérique hétérogène » soit par rapport à la CEE soit vis-à-vis des autres grandes zones commerciales-maritimes du monde.

A cette perception de la Méditerranée contribuent plusieurs éléments qui jouent d'une façon pas toujours positive sur le plan de l'image et de la concurrence internationale : parmi eux la présence de règlements multiples pour la navigation maritime, l'absence de planification au niveau du « range méditerranéen » des services portuaires offerts par l'ensemble du Bassin, le manque d'un réseau d'infrastructures de desserte, dans les hinterlands concernés, adaptées aux exigences des différents systèmes côtiers.

De tout cela découle l'importance d'éviter ou de limiter, dans la mesure du possible, le recours à des approches ponctuelles de la part des différentes autorités nationales et régionales qui, au fond, cherchent à résoudre des problèmes d'ordre local et sectoriel, sans tenir compte du cadre global de la réalité méditerranéenne.

Compte tenu de ces remarques il est particulièrement opportun que, même dans la réalisation d'initiatives de caractère sectoriel soit présente, à la source des différents projets, et dans une optique de long terme, une « logique méditerranéenne » élargie à l'ensemble des intérêts riverains.

2) La navigation maritime en Méditerranée

La présence dans le panorama maritime méditerranéen de différents types de trafics maritimes (le cabotage national, les échanges bilatéraux entre pays méditerranéens, la navigation internationale avec O/D hors les détroits, etc.), chacun étant géré par des accords et normes spécifiques, montre l'existence, encore aujourd'hui, d'une certaine rigidité du système méditerranéen considéré dans son ensemble, vision qui n'est pas en accord avec une large ouverture sur la scène internationale.

Cette caractéristique est mise en évidence dans la comparaison avec les pratiques et les régimes en vigueur en mer du nord où sont affirmés plus nettement les principes de liberté de navigation et du minimum d'intervention publique en ce qui concerne l'organisation et l'offre de services aux navires.

Si l'expirt protectionniste (qui historiquement a caractérisé les différentes présences nationales dans le Bassin et qui a été à la base des accords bilatéraux de navigation) a été dépassé partiellement par les grands intérêts internationaux qui ont poussé vers une nouvelle réglementation fondés sur le multilatéralisme, il est aussi vrai que le chemin vers une libéralisation véritable des trafics en Méditerranée est encore long et que de toutes façons, il ne pourra se faire que dans le respect des exigences socio-économiques des populations riveraines.

Plusieurs étapes qui sont :

- l'introduction du code de conduite en Méditerranée, grâce à sa ratification de la part de plusieurs parlements riverains ;
- l'approbation de part du Conseil des ministres de la CEE du règlement communautaire n° 954/79 (lequel établit les normes d'application du code aux pays membre et tiers concernés par les mêmes relations de trafic) ;
- l'approbation en décembre 1986 du principe de la libre prestation des services maritimes entre les états-membres et entre pays membres et tiers (règlement communautaire n° 4055/86), affectent spécifiquement la zone méditerranéenne.

En particulier le différend au sein du Conseil des ministres des transports sur l'extension de ce dernier principe au cabotage communautaire, a souligné encore une fois les difficultés des pays riverains à renoncer à la traditionnelle réserve de cargaison en faveur du pavillon national pour en admettre l'ouverture aux pavillons des autres pays membres.

Ces mêmes difficultés empêchent encore aujourd'hui la ratification, de la part du même conseil, des dernières propositions de la Commission Européenne¹ pour la libéralisation du cabotage communautaire.

Au cours de la réunion du conseil du 4/5 décembre 1989, et pendant celles qui ont suivi, on a procédé uniquement à des tours de table, sur la base des travaux du COREPER, à la recherche d'une formule acceptable par tous les Etats-membres.

A part le cas de la Grèce, dont l'opposition à la libéralisation du cabotage communautaire peut être rattachée à toute une série de problèmes liés à la situation en mer Egée de désaccords avec la Turquie, les motifs qui justifient les réticences des nations méditerranéennes communautaires à la libéralisation du cabotage national doivent s'analyser dans un contexte de confrontation avec les pays du « Northern Range » qui ont des positions divergentes avec leurs partenaires méditerranéens.

Le principe de la continuité territoriale des îles méditerranéennes avec les territoires métropolitains, la nécessité d'assurer des liaisons régulières pour desservir les populations et les économies périphériques pour des raisons d'ordre social et commercial, l'exigence de garantir aux administrations nationales intéressées un minimum de contrôle stratégique sur les zones maritimes concernées par l'intermédiaires des services du cabotage national, sont les questions soulevées à Bruxelles par les représentants méditerranéens.

Les différences entre pays méditerranéens et pays de l'Europe du Nord se répercutent au niveau des coûts d'exploitation des services maritimes offerts dans

1. COM(89) 266 fin. : proposition de règlement du conseil qui applique le principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats-membres.

la Méditerranée : les conditions de départ (coûts des équipages, coûts des capitaux d'investissement, etc.) n'étant pas les mêmes, cela entraîne des conséquences importantes sur la rentabilité de l'entreprise de transport maritime.

En plus de cette différence d'appréciation de la rentabilité des formes de présence en Méditerranée, les pays communautaires riverains soulèvent quelques objections sur les avantages finaux de l'opération « libéralisation » compte tenu de la disparité des enjeux commerciaux sur des marchés devenus accessibles : à titre d'exemple on peut considérer la situation italienne où le trafic total de cabotage est à peu près de 50 millions de tonnes : un marché important à ouvrir aux armements du nord, avec en échange des très modestes perspectives de récupérer quelques fractions de cargaison le long des côtes du nord de l'Europe.

Le même problème se pose en ce qui concerne la présence de l'armement des pays tiers dans les relations bilatérales de trafic au niveau méditerranéen : la renégociation en termes multilatéraux des anciens accords de navigation entre pays riverains pose non seulement des problèmes de répartition de cargaison entre les deux armement nationaux concernés, mais aussi des problèmes d'élargissement à d'autres armements tiers qui peuvent profiter de leur présence en Méditerranée pour accéder à des trafics, grâce à des conditions de gestion au départ plus favorables.

Les problèmes posés par la libéralisation du trafic de cabotage et l'ouverture multilatérale des relations maritimes dans la Méditerranée tant à la lumière du code de conduite que des règlements n° 954/79 et n° 4055/86, se réfèrent, au fond, aux critères d'admission d'un armement nouveau dans une ligne régulière dont l'accès est restreint à un certain nombre d'opérateurs nationaux. La Commission Européenne a élaboré des propositions à ce sujet, dont l'objectif, fort appréciable du point de vue méditerranéen, est d'éviter une définition, qui serait plus formelle que opérationnelle, d'« armement communautaire ».

La question de l'admission de nouvelles formes d'organisation de transport maritime modifiant les accords de navigation en Méditerranée ne se limite pas, en effet, à un problème d'ordre formel ; elle est indissociable du choix d'une ligne politique d'expansion commerciale du Bassin (multilatéralisme limité ou maximum de libéralisation) et des intérêts des régions côtières concernées par ces mêmes trafics. Cela est d'ailleurs la raison, strictement politique, pour laquelle les ministres des transports de la CEE n'ont pas trouvé jusqu'à présent un accord global sur le problème de la libéralisation du cabotage.

S'il est vrai que, du point de vue des règlements, ils peuvent, en matière de cabotage, voter à majorité qualifiée (avec l'acte unique du février 1986 on a introduit ce système de vote au sein du conseil pour toute décision en matière maritime), ils peuvent aussi se reporter à l'art. 75, par. 1[^] et 3[^], du traité de Rome, qui prévoit la faculté pour chaque Etat-membre de défendre ses régions plus faibles (économiquement) face à des « dispositions qui pourraient porter préjudice sérieusement, au niveau de vie et à l'emploi ».

Cette possibilité, qui réaffirme une liaison importante entre la *politique maritime* (fort « sensible » à la tradition de la mer du nord) et la *politique régionale* (parti-

culièrement centrée sur les intérêts du sud de l'Europe) *de la Communauté*, donne la mesure de l'importance et de la difficulté du problème qui dépasse les termes simples d'admission de nouveaux membres au sein d'une conférence ou d'un accord de navigation en Méditerranée.

Dans ce domaine, il faut aussi souligner que la plupart des relations bilatérales en Méditerranée, surtout centrale et orientale, se développent normalement en absence d'accords formels de navigation (sauf dans le cas de l'Union soviétique avec laquelle l'Italie a signé en 1972 un traité de navigation, de l'Algérie avec laquelle on est en train de négocier le renouvellement de l'accord de navigation et du Maroc, partenaire formellement reconnu à partir de 1987) ; ces relations maritimes bilatérales sont laissées d'abord à l'initiative des armements, publics et privés, concernés qui tentent de consolider leur position vérifiant de leur présence sur le marché.

Un autre aspect fondamental des rapports entre l'activité de transport maritime internationale et les économies côtières méditerranéennes, est celui du rôle des « conférences » qui lient le Bassin méditerranéen avec les autres zones commerciales du monde. Dans ce domaine aussi, il faut souligner deux caractéristiques actuelles de la présence en Méditerranée : *celui* de l'intérêt de la fonction exercée par les conférences en termes de régularité des lignes et des frêts, de l'apport technologique, de la fiabilité des liaisons avec le reste du monde, etc., et *celui* de la dépendance, pour les économies côtières, des décisions prises souvent par des armements étrangers peu liés aux intérêts des régions méditerranéennes.

La tendance générale à la concentration portuaire et au regroupement de la marchandise dans des navires appartenant à des « grands groupes » d'armement, à la recherche d'économies d'échelle peut constituer un facteur négatif pour la Méditerranée ; les flottes riveraines, participant aux grands accords de conférences, ne sont pas en mesure de défendre les intérêts des ports méditerranéens vis-à-vis du « Range Nord-Atlantique ».

3) *Les ports riverains*

Les ports méditerranéens représentent peut-être les points les plus caractéristiques de la situation actuelle du Bassin du point de vue de sa vocation et de l'organisation maritime, en particulier, pour les raisons suivantes :

– la présence dominante de l'autorité publique qui se charge de plusieurs aspects de la « gestion des marchandises », contrairement à ce qui se passe normalement dans les ports du nord où l'administration intervient seulement en matière de gestion des ressources financières, de planification, d'aménagement du territoire portuaire, de sécurité de la navigation à l'intérieur du port et de travail portuaire.

En Méditerranée les procédures décisionnelles d'expansion des zones portuaires et de réalisation des infrastructures se déroulent normalement sur la base des intérêts régionaux ; elles prennent en considération l'équipement total du quai

en utilisant les ressources publiques et en principe ne limitent pas, contrairement à ce qui se passe, dans le « Range de la mer du Nord », aux infrastructures de base (normalement celles nécessaires à la protection de la côte ou à l'expansion primaire de l'avant-port), tout en laissant à l'opérateur commercial la couverture des coûts des superstructures et de l'équipement qui lui est propre.

Les décisions prises, qui concernent l'emploi de ressources publiques toujours insuffisantes, sont souvent appliquées au absence de recherches adéquates de *marketing au niveau méditerranéen*, avec des conséquences souvent négatives en termes de taux d'utilisation des infrastructures ainsi réalisées, ou d'adéquation du niveau technologique à la demande de services provenant de l'armement international.

Cette différence entre la Méditerranée et la mer du nord dans la gestion portuaire globalement considérée, provient d'une différence d'approche administratif entre le sud et le nord de l'Europe dont les origines historiques proviennent d'un type de présence publique sur le territoire national. Le principe de centralisation de l'Etat, introduit à l'époque napoléonienne dans plusieurs états européens, est resté dans la plupart des réalités méditerranéennes, et en particulier dans des secteurs considérés « sensibles » pour la souveraineté nationale, tels que le secteur portuaire. Nettement plus nuancés sont la présence et le rôle des administrations publiques dans des régions maritimes sous influence de la « british rule », où la « raison commerciale » a normalement autant d'importance que « la raison d'état ».

A cet égard il faut se poser la question de l'effet que l'entrée en vigueur du marché unique au 1/1/1993 pourra provoquer dans des situations de gestion centralisées qui caractérisent la plupart des administrations portuaires méditerranéennes et qui, malgré leur dénomination formelle de « Régies autonomes », sont encore en substance soumises à la volonté des pouvoirs centraux.

Le nécessité d'introduire une flexibilité dans la gestion gestionnelle et de faire face à la concurrence des administrations portuaires du nord qui pourrait devenir encore plus fortes dans le cadre d'un marché plus ouvert, comporte dès aujourd'hui la nécessité d'une réflexion très attentive sur les mesures à prendre dans les ports du Bassin¹.

1. Le Northern Range représente le plus grand complexe portuaire de la zone euro-méditerranéenne : les données élaborées par le ISL de Brème indiquent que le trafic total des marchandises manutentionnées en 1986 dans les ports principaux de la mer du nord est voisin de 587 millions de tonnes, tandis que dans la Méditerranée, elles sont autour de 425 millions.

A ce sujet il faut souligner que les ports de « du Range nord » recupèrent, entre autre, un pourcentage non négligeable de marchandises qui naturellement devraient trouver leur point de départ/arrivée dans les ports méditerranéens de la CEE (on calcule que à peu près 5 millions de tonnes/an à O/D Italie évitent les côtes italiennes pour utiliser les ports de Rotterdam, Anvers, Hamburg etc.).

Tout d'abord, il faut souligner que dans l'arc de la côte de la Méditerranée « Nord-Occidentale » (de Algesiras à Livourne), la prolifération de terminaux containers entraîne une offre globale de services sur-dimensionnée par rapport à la demande internationale et nationale.

Dans le même temps, on constate, en général en Méditerranée, un manque d'autres équipements spécialisés pour l'assistance aux navires qu'il faudrait localiser en nombre suffisant le long de la côte du Bassin.

En ce qui concerne plus spécifiquement le trafic containerisé ou celui de manutention horizontale, on observe que le marché international définira, en fonction de sa propre logique, quelques points privilégiés de concentration des grands flux de trafic tout en utilisant les autres infrastructures portuaires méditerranéennes comme pôles subsidiaires, notamment pour le service par « feeders ».

La nécessité, de la part des « grands groupes d'armements » internationaux de réaliser des économies d'échelle (possible seulement avec la concentration, sur une ou deux axes de trafic, de grands volumes de cargaisons au lieu de l'actuelle dispersion sur des nombreuses lignes) sera à la base de ces décisions.

Pour cela le pouvoir d'intervention des autorités méditerranéennes sera fort limité, surtout en ce qui concerne le trafic international avec des origines et des destinations hors des détroits.

Dans ce sens le pouvoir d'orientation des trafics portuaires en Méditerranée peut être exercé avec plus de succès par les pouvoirs publics sur des trafics bilatéraux ou ex-bilatéraux en accord avec les autres partenaires méditerranéens et, bien entendu aussi, dans les cas du trafic de cabotage. Cela justifie aussi l'« attention » particulière que les autorités nationales prêtent à la sauvegarde de leurs compétences traditionnelles dans ce secteur.

Par ailleurs, il faut souligner que la concentration actuelle des infrastructures portuaires méditerranéennes avec leurs hinterlands respectifs représente aussi un facteur de faiblesse soit pour chacun des ports concernés soit pour le système méditerranéen considéré dans son ensemble.

On retrouve avec les acheminements terrestres par chemin de fer et route dans les services de distribution/concentration/triage de la cargaison portuaire un aspect du problème plus général de la réalisation de réseaux d'infrastructures de communication entre les zones portuaires et leurs marchés naturels de l'intérieur. La concurrence entre les modes terrestres semble toutefois de plus en plus liée au rôle que l'importation de marchandises en vrac à vocation industrielle pourra jouer dans les courants des trafics vers l'Europe.

4) L'expérience italienne en matière de « systèmes portuaires » prévus par le « Plan national des transports »

L'interdépendance toujours plus grande entre les économies nationales en termes d'intégration régionale, a entraîné, en matière de transports, un rôle croissant de la part d'organismes internationaux. Si ces organisations ont à l'origine

une mission de cumul, ils prennent néanmoins une importance de plus en plus significative sur le plan mondial : c'est le cas de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres du Transport), IRU (Union Routière Internationale), UIC (Union Internationale du chemin de fer) et, dans le domaine maritime, de l'IMO. La tâche principale de ces organisations est d'arriver à établir des codes de comportement acceptés et valables au niveau international tant pour les organismes publics que pour les entreprises privées.

Les règles d'intégration économique visées par le traité de Rome, et parmi celles-ci les politiques sectorielles de la CEE, se sont traduites par une accélération importante dans l'expression des objectifs publics.

Dans cet esprit les instances communautaires ont été amenées à prendre position sur le développement de la politique commune des transports avec deux actes fondamentaux : le « Master Plan » (approuvé par le conseil des ministres de la CEE en novembre 1985) et le « Plan à moyen terme pour les infrastructures de transport » (élaboré par les services de la Commission Européennes en juin 1986).

Les compétences limitées de la CEE en matière d'aménagement des territoires nationaux accentuent la « valeur politique » des deux documents qui représentent, en tout cas, des exemples importants d'intervention coordonnée sur le territoire communautaire en matière de transports. Dans leur nature très différente (document nettement politique pour le premier, plus technique le deuxième) ces deux prises de position témoignent du sentiment que, avec l'accélération actuelle des phénomènes socio-économiques, il faut donner une réponse en termes de « système » qui dépasse les schémas traditionnels de la planification rigide et qui se caractérise plutôt par une souplesse de fond, permettant le maximum d'adaptation aux changements intervenus dans le cadre territorial de référence.

Au niveau national italien, il faut d'abord souligner que, dans le passé, les tentatives faites pour « mettre de l'ordre » dans le secteur des transports ont plutôt concerné les infrastructures que l'organisation et la gestion. La seule exception a été représentée par le secteur « portuaire » par rapport auquel des nombreux projets législatifs de réforme, déposés au parlement dans l'attente d'être examinés, dénoncent encore aujourd'hui l'approche politique du secteur au désavantage d'une stricte logique de marché.

En général l'expérience italienne d'après-guerre permet de souligner comment l'évaluation des besoins des différents secteurs de transports a été traditionnellement développée d'une façon autonome d'un contexte général à la dimension du territoire national et des relations frontalières.

Un remarquable retournement s'est réalisé avec le « Plan général des Transports », institué avec la loi n° 245 du 15/6/1984 et approuvé avec décret du conseil des ministres le 10/4/1986.

Ce plan est subdivisé en quatre parties :

- 1 – la divisions des compétences ; l'unicité du cadre de décision ;
- 2 – le scénario économique de l'an 2000 et les conséquences sur les demandes de transport nationales et communautaires ;

3 – les normes-cadre ;

4 – l'environnement, la sécurité, etc.,

le PGT veut représenter le support fondamental de l'action de l'Etat pour atteindre les objectifs économiques et sociaux assignés au secteur des transports, dans un effort de rationalisation dont l'absence marque encore aujourd'hui très fortement l'ensemble du cadre économique national.

La multiplicité des centres de compétences (il existe vingt-et-un centres publics de dépenses) ayant des degrés très différents d'utilisation des ressources financières à leur disposition, entraîne la fragmentation des interventions et en général le manque d'un fil conducteur de référence pour toutes les actions entamées dans le secteur : ce sont ces carences de base qui ont fait ressortir l'exigence d'une planification des interventions publiques dans le secteur des transports.

L'idée d'un seul cadre de décision (le comité inter-ministériel pour la programmation des transports, doté de pouvoirs de regroupement des compétences multiples), vise à éviter que l'élaboration du PGT reste un simple moment d'approfondissement de connaissances au niveau purement théorique, mais qu'elle soit l'expression d'un dessein stratégique pour remédier aux carences actuelles en matière de rationalisation des nœuds d'infrastructure et une réponse à la demande de mobilité correspondant à un objectif de développement moyen de 3,5 % par an dans les quinze prochaines années.

Pour se faire l'offre globale de restructuration prévue par le Plan comprend :

– *six couloirs plurimodaux* représentés par les lignes principales de développement des relations internationales et nationales de longue distance comprenant des infrastructures routières, ferroviaires, aériennes, maritimes et fluviales.

– *huit systèmes portuaires*, chacun géré par un « Comité de système », qui recouvrant les zones et les nœuds accueillant les activités portuaires et les équipements de l'arrière-port, de nature commerciale et industrielle.

Parmi ces systèmes, l'axe tyrrhénien, allant de Savone jusqu'à Livourne représentant un total voisin de 28 millions de tonnes de marchandises diverses (le plus intéressant au point de vue de l'économie portuaire), semble se présenter comme le plus important de la Méditerranée, sachant que l'on ne peut oublier que le seul port de Rotterdam enregistre un mouvement en marchandises générales de presque le double de l'axe tyrrhénien avec 53 millions de tonnes, Anvers se situant autour de 42 millions. Cet axe s'appuie sur l'hinterland le plus riche de l'Europe du Sud constitué par la « plaine du Pô » et une partie de marchés suisse et allemand.

A ce propos il faut souligner que les espoirs de cet axe semblent dépendre de plus en plus de la disponibilité d'un réseau ferroviaire apte à la pénétration vers le centre-nord de l'Europe. Le différend entre l'Italie et la Suisse en matière de nouvelles percées de l'arc alpin ne prend que plus d'importance au regard de cette valorisation du système tyrrhénien et de la côte méditerranéenne qui l'englobe. A cet égard il faut rappeler la décision très récente du gouvernement suisse de renoncer à l'hypothèse ferroviaire du tunnel du Spluga pour adopter celle du Gottard et du Lotschberg qui représente un investissement prévu de l'ordre de 10 milliards de SF.

**SYSTEMES DE CONTINUITÉ TERRITORIALE
EN MEDITERRANEE**

**Michel BIGGI IDIM
IDIM**

Les économies insulaires sont particulièrement concernées par les problèmes de transport. Ce secteur de l'activité économique qui fût, et reste encore pour certaines îles qui le maîtrise, un atout économique majeur d'échange et de communication, est souvent ressenti et analysé comme une contrainte et un facteur de disparité pour beaucoup de territoires insulaires.

Les divers « surcoûts » de transport engendrés par l'insularité et sa « distance » par rapport aux « centres » sont gérés de manière très différente en Méditerranée : concurrence internationale, monopoles de pavillon, systèmes compensateurs de continuité territoriale... Notre propos ne concernera ici que cette dernière technique.

L'idée même de « continuité territoriale » repose sur une notion de géographie. L'espace entre le continent et l'île n'est pas « continu ». L'insularité est une discontinuité de l'espace et il faut la réduire. La philosophie qui sous-tend la continuité territoriale est relativement simple (peut-être simpliste ?) : « Les îles sont entourées d'eau et à ce titre souffrent de "désavantages" par rapport aux continents. Pour pallier ces désavantages, on gomme l'eau et donc les "handicaps de l'insularité". La continuité territoriale vise donc, par des systèmes variables de subventions, à aligner les coûts de transports des îles sur ceux des continents : le km bateau est au même prix que le km train ou routier, le km avion au tarif du km train... »

La notion de continuité territoriale est très récente. Elle a entre dix et vingt ans selon les pays. Sa mise en œuvre coïncide avec la prise de conscience d'un retard de développement des territoires insulaires au lendemain de la seconde guerre mondiale.

Il ne faut pas perdre de vue que les transports n'ont pas, toujours et partout, représenté le « handicap » des îles. *Si ce handicap existe, il n'est ni naturel ni permanent. Outre les facteurs politiques ou stratégiques, il correspond à un contexte économique bien précis.* (JO Hache). F. Braudel démontre assez quel atout fut la mer pour les peuples de la Méditerranée, et le développement de certaines îles jusqu'à des périodes récentes témoigne suffisamment que l'insularité n'est pas « sui generi » un obstacle au développement.

En fait *l'insularité n'est un désavantage que dans un certain type d'économie, qui tirant tout au centre, ruine la périphérie* (F. Etori). C'est bien la logique capitaliste et les modifications techniques des transports qui ont placé les îles aux deux extrémités de la chaîne de production : contraintes à la spécialisation dans des productions de base et à devenir des marchés de consommation finaux de produits manufacturés.

L'apparition ou l'aggravation des déséquilibres économiques entre îles et continents, au début du XX^e siècle, ont créé les handicaps de l'insularité. La production locale cesse d'être rentable et décroît, les lignes maritimes font des pertes et s'arrêtent... Le processus n'est pas irréversible mais pour le modifier il convient de repenser l'insularité à la lumière de l'économie moderne. Apparaît alors la continuité territoriale.

I – Fonctionnement de la continuité territoriale

Une remarque liminaire s'impose : la continuité territoriale est une notion politique autant qu'économique. Elle fait référence implicitement à un espace national. Ce n'est pas le continent qui est symboliquement « continu » mais l'espace national. La continuité territoriale n'a pas pour fonction d'équilibrer les rapports avec le continent, selon une logique strictement géographique ou « rationnellement » économique. Elle vise à intégrer l'île, région périphérique, dans une sphère d'échanges nationaux du pays centre. La continuité territoriale ne rapproche pas, à meilleur coût, la Corse ou les Antilles de leur continent naturel, l'Italie ou l'Amérique, mais elle homogénéise l'espace économique français. C'est donc un outil d'intégration politico-économique d'un espace national donné. Chypre ou Malte ne connaissent pas ce mode de lutte contre leur handicap d'insularité. Elles ont recours à d'autres « moyens » (Chypre, par exemple, possède la neuvième flotte marchande de la planète).

La continuité territoriale naît, on l'a dit, de la prise de conscience de retards de développement dans les îles de la Méditerranée. Notre propos n'est pas de revenir sur ces retards bien connus : problèmes démographiques, éloignement des grands centres économiques et retards technologiques, problèmes de taille et d'économie d'échelles, coûts de la vie, spécialisation sectorielle poussée et non intégrée, revenus inférieurs, chômage important...

Mais à ces retards, les années soixante-dix vont ajouter un accroissement des échanges entre les îles et les continents. Le développement du transport aérien, la généralisation du système du roll-on/roll-off qui évite le déchargement des camions et surtout l'explosion du tourisme modifient la nature et la structure des échanges insulaires.

Les gouvernements espagnols, français, italiens et grecs décident donc d'intervenir dans la gestion des transports de leurs îles. Les modalités sont multiples : transporteurs nationaux, sociétés privées subventionnées, licences d'exploitation, infrastructures. Progressivement les autorités insulaires, dont les pouvoirs varient suivant les pays, deviennent des partenaires de plus en plus exigeants et responsables. Ils interviennent dans des domaines aussi variés que les tarifs, les horaires ou le choix des matériels ou des compagnies de transporteurs. Leur véritable objectif est une maîtrise de leur politique régionale des transports, au service d'une politique de développement régionale.

Les principaux acteurs de la continuité territoriale sont, outre les Etats et les régions :

- les compagnies exploitantes dont les statuts varient : monopoles français, compagnies nationales ou régionales subventionnées par l'Etat ou la région insulaire (Espagne, Italie, Grèce), voire compagnies privées non-subventionnées (Italie, Grèce) ;

- les gestionnaires d'infrastructures sont souvent l'Etat ou les collectivités locales. Mais il peut s'agir de chambres consulaires (Corse, Sardaigne) ou d'organismes mixtes communes – chambres autonomes (Sicile) ;
- les organismes représentant les usagers. Ces structures, courantes en Europe du nord, sont peu répandues en Méditerranée. Seule la Corse dispose d'un comité consultatif de la desserte maritime ;
- la CEE au travers des règlements et procédures qu'elle contrôle, ainsi que par l'intervention de ses financements (FEDER, entre autres).

II – Les différentes formes de continuité territoriale

Ce qu'on doit retenir en préambule c'est l'extrême variété et la complexité des systèmes en place. La logique qui sous-tend chaque dispositif n'est pas toujours transparente et, quand elle l'est, bien des objectifs affichés se trouvent « pervers » avec le temps et la rapide évolution des conditions techniques du transport. Un rapide survol des situations rencontrées permet de conforter cette analyse.

1) Transporteur public ou privé non subventionné

Ce cas de figure est de fait hors du champs de la continuité territoriale. Il s'agit des cas où le transport vers les îles est « rentable ». Cette rentabilité peut avoir plusieurs origines :

- marché saisonnier très profitable (charters touristiques, liaisons en période de pointe...) ;
- situation de monopole de fait pour un trajet ou un service donné (ex. : Ali-sarda au départ d'Olbia) ;
- une gestion plus « rigoureuse » permet une meilleure compétitivité face aux concurrents privés ou d'Etat. Cette « meilleure gestion » peut signifier un meilleur service à des prix plus compétitifs (Sicile ou Sardaigne), ou à l'inverse un service de qualité inférieure (matériel vétuste), des pratiques commerciales différentes (pavillons de complaisance, main-d'œuvre du Tiers-Monde...) permettant des prix plus bas (Grèce) ;
- transports spécifiques (ciments, carburants...).

2) Transporteur privé subventionné

C'est la situation la plus fréquente. Elle recouvre l'ensemble des transports assurés par des privés, de façon non rentable, mais rendant un service reconnu d'intérêt public par l'Etat ou les régions.

- la subvention peut avoir pour objectif de maintenir un service que le public n'est pas à même d'assurer. C'est le cas du Dodecanèse où le cadre d'un appel d'offres, sur la base d'un tarif imposé par l'Etat, la subvention est attribuée à la compagnie la moins « chère ».

– la subvention peut servir à réduire le coût du transport dans le cadre d'un cahier des charges limitant les tarifs pratiqués. Ce système fonctionne en Corse, au Baléares et en Sicile. Des modalités particulières peuvent privilégier un des sens des rotations par rapport à l'autre pour certains types de services. Nous y reviendrons en parlant des pratiques tarifaires ;

– certains services particuliers assurés par des compagnies privées sont parfois intégralement pris en charge par les pouvoirs publics : évacuation sanitaires, surveillance contre les incendies, la pollution... Dans un cas au moins, la Dodecanessian Coastal Lines SA, la subvention couvre l'intégralité des coûts de fonctionnement mais la billetterie est laissée à l'entreprise à titre de bénéfice.

3) Transporteur public subventionné

Ici aussi les situations sont très différentes ainsi que le poids de l'Etat et des pouvoirs publics insulaires. Les situations juridiques vont d'une gestion directe par les pouvoirs régionaux ou nationaux (Espagne, Portugal) à des systèmes de gestion par conventions entre les compagnies publiques et un office (Corse, Italie) dans le cadre d'un cahier des charges.

– suivant que la compagnie assure uniquement le transport avec les îles ou bien qu'elle gère un réseau plus vaste, dont les îles ne sont qu'un aspect, la situation diffère. Air France, Air Inter, Iberia ou Alitalia ne consacrent qu'une partie de leurs moyens au transport insulaire, de même que la SNCM. Leur déficit d'exploitation s'inscrit dans une politique globale de l'entreprise. Les subventions ne portent que sur le déficit « bord à bord ». Cette notion est elle-même variable, puisque dans le cas de la Corse elle s'arrête strictement sur le littoral du continent, alors que le « bord à bord » des Baléares s'étend à l'ensemble du territoire espagnol ;

– dans le cas de la SNCM il faut signaler que la compagnie publique bénéficie, en plus de la subvention, d'un monopole de fait sinon de droit. Une telle situation, unique en Méditerranée, ne se retrouve guère qu'en Ecosse pour l'ensemble des pays européens ;

– on peut donner une idée du montant des subventions, des compagnies publiques : en Italie La Tirrenia est subventionnée à 35 %, la Siremar à 50 %, alors qu'en Corse la SNCM l'est à 56 %.

III – Les politiques tarifaires

Le poids final du principal financeur, en général l'Etat, est bien sûr déterminant en matière de définition des tarifs pratiqués. Mais selon les divers systèmes insulaires, la région et, bien évidemment, les transporteurs ont leur mot à dire.

– dans le cas des transports de passagers, les compagnies ont, dans le cadre de la continuité territoriale, certaines pratiques tarifaires de réduction, qui se super-

posent parfois aux réductions classiques (jeunes, personnes âgées, handicapés...). Tel est le cas des tarifs « résidents » accordés à certains insulaires grecs ou sardes ou celui du remboursement d'une partie du billet aux touristes, sous certaines conditions, en Sicile. La gratuité est même offerte aux touristes hivernaux à Rhodes. Des différences tarifaires sont ainsi utilisées pour privilégier ou pénaliser certaines catégories de passagers : tarifs sélectifs en fonction des horaires ou des saisons, à l'égard « des résidents », « des habitués », « des touristes », des « allers-retours »... Chaque catégorie ne recouvrant pas toujours la même réalité d'une île à l'autre ;

– pour les transports de marchandises, la continuité territoriale considère généralement la mer comme « des rails » et les tarifs sont alignés sur ceux du chemin de fer. Un projet de « tarif équivalent routier », envisagé en Grande-Bretagne, a du être abandonné en raison de son coût excessif. Les systèmes retenus sont toutefois variables. La Sardaigne est ainsi fictivement considérée à 100 km de l'Italie (distance réelle 230 km). En Corse la distance tarifaire retenue avec Marseille (320 km réels), varie de 353 km à 419 km suivant le type de marchandises transportées. De plus les prix sont différents selon le tonnage, ou le longueur des remorques. Certaines compagnies grecques facturent le volume, d'autres le mètre linéaire...

En fait les politiques tarifaires obéissent à des logiques différentes suivant les logiques de développement retenus et les objectifs poursuivis, que ce soit explicitement ou implicitement.

– on peut privilégier certaines catégories de marchandises. En Corse, les agrumes bénéficient d'un coût réduit par m linéaire à l'exportation. A l'inverse le ciment, totalement importé et considéré comme vital, est subventionné en provenance du continent. Des îles grecques reçoivent gratuitement leurs carburants. Les sardes exportent à tarif préférentiels certains minerais... Ces mesures vont au-delà du simple retrapage tarifaire de la distance et prennent en compte le rôle économique ou la valeur « sociale » des produits transportés ;

– on peut privilégier un « sens » dans le transport. En Corse, les remorques exportées pleines coûtent moins chères que celles exportées vides ou importées. Un système proche est pratiqué par certaines îles grecques ;

– on peut privilégier certains itinéraires ou l'économie nationale. Les tarifs de La Tirrenia sont moins élevés entre la Sardaigne et la Sicile qu'avec le continent. Mais à l'inverse, au départ de Sicile, les liaisons de la même société avec l'Afrique du Nord sont bien plus chères qu'avec l'Italie.

Pour être le plus complet possible il faut dire un mot des subventions accordées aux infrastructures de transport. Si les systèmes de financement des ports et des aéroports ne diffèrent guère de ce qui se passe sur le continent, on doit toutefois rappeler la spécificité des conditions géographiques ou climatiques de certaines îles qui entraînent des coûts importants sur des équipements dans l'ensemble assez en retard sur le plan technique.

Par contre dans le domaine des matériels navigants, la continuité territoriale recouvre des pratiques diverses :

- subventionnement des chantiers navals visant à réduire le coût d'achat des navires (la majorité des pays européens) ;
- subventionnement ponctuels à l'achat d'un matériel ou à l'occasion de travaux de modernisation particuliers (Baléares) ;
- prise en charge systématique du déficit budgétaire des compagnies. Ce système, le plus courant, inclus de fait les investissements et les amortissements de l'ensemble des matériels (Irrenia, Siremar, SNCM..).

IV – Que penser de la continuité territoriale ?

Les divers systèmes superficiellement évoqués ici dégagent un certain nombre de caractéristiques communes, révélatrices de la « philosophie » des procédures de continuité territoriale.

- les effets de la continuité territoriale sur les tarifs, les fréquences ou la qualité des services offerts est dans l'ensemble positif. Mais des imperfections subsistent et des effets pervers font même parfois leur apparition ;
- les systèmes sont tous très partiels et ne font chacun appel qu'à un tout petit nombre de procédures disponibles, dans un arsenal pourtant très vaste et pourtant peu attrayant par sa complexité même ;
- les stratégies mises en place ou les objectifs recherchés ne sont presque jamais explicites. D'où la difficulté d'une évaluation quantitative de leur impact ;
- le caractère national de la continuité territoriale nuit largement à des échanges avec les pays « étrangers » ou même au développement de liaisons interinsulaires pouvant parfois accroître des situations d'isolement (le cas de la Corse et de la Sardaigne est à cet égard frappant) ;
- les systèmes de subventions retenus ne sont pas toujours synonymes de bonne gestion financière. Dans le cas des compagnies publiques françaises ou italiennes seules une part des subventions bénéficie réellement aux usagers, le reste servant à gérer des équipages ou des matériels à des coûts supérieurs aux coûts mondiaux en contrepartie d'un « service public » que des compagnies privées grecques ou espagnoles assurent de façon plus économique ;
- toutefois le principal grief que l'on peut faire aux politiques de continuité territoriale est leur insuffisante intégration aux politiques de développement et de transport insulaires, quand elles existent de façon explicite, ce qui n'est pas toujours le cas et il faut le regretter. La modulation des tarifs de transport de marchandises par exemple ne permet pas suffisamment de promouvoir des productions ou des activités qui permettraient de réduire les flux de transport. Des procédures plus sélectives par produits permettraient d'éviter le transport de nombreux produits volumineux, comme les boissons par exemple, dans une île où

l'eau abonde comme en Corse. Le développement des énergies alternatives dans les « îles du soleil » limiterait l'importation d'hydrocarbures. Des tarifs plus incitatifs pour les touristes permettraient des étalements des saisons... Les différents systèmes de continuité territoriale n'ont pas non plus permis de réduire depuis qu'ils fonctionnent le degré de dépendance des différentes îles. Alors que la continuité territoriale fonctionne en Corse depuis 1976, le taux de couverture des importations par les exportations est passé de 13,7 en 1978 à 6,1 en 1984 et il est difficile de mesurer l'impact de la continuité territoriale sur une telle situation.

V – Vers un autre système

En pratiquant un retour à l'origine même de la continuité territoriale, c'est-à-dire à l'instauration d'un système qui permette de gommer les disparités entre les espaces insulaires et les espaces continentaux, on doit s'orienter vers des dispositifs qui visent comme premier objectif la « parité » économique.

Les différentes formes de continuité territoriale en vigueur malgré leurs imperfections permettent de réduire les tarifs des transports insulaires « de 30 % à 150 % » selon J.-O. Hache. Leur suppression pure et simple n'est donc pas souhaitable pour les insulaires. C'est de leur évolution que nous voulons parler.

Deux idées simples peuvent servir de pistes de recherche pour réévaluer les procédures actuelles :

– le remplacement de la notion de « continuité territoriale » par celle de la « parité socio-économique » entre l'île et le continent. Les espaces insulaires ne sont pas, même fictivement, « continus » avec le continent. Ils sont différents.

Cette différence implique ses atouts et ses inconvénients . La politique de transport doit être un moyen de valoriser les uns et de compenser les autres, un outil au service du développement insulaire. Ce qu'il faut mettre à parité, ce ne sont pas les conditions ou les tarifs du transport en tant que tels, ce ne sont que des outils, mais bien la finalité de leur existence, à savoir la parité « socio-économique » entre les îles et les continents grâce à une politique de transport rééquilibrante.

Ces affirmations simples ne sont pas gratuites. Il appartient aux collectivités insulaires d'en mesurer les conséquences. Elles seules peuvent, chacune avec ses priorités, définir leur différence, leurs atouts et leurs inconvénients, et affirmer la stratégie de développement. Sans ce travail préalable de réflexion globale, qui nécessite une prise de conscience et une prise de responsabilité, rares à ce jour, la continuité territoriale et sa logique aux conséquences variables continuera à être la règle.

– parmi les différents intervenants du développement insulaire, collectivité insulaire, Etat, transporteurs et éventuellement CEE, la première doit être privilégiée. Les politiques de transport insulaires doivent avoir comme principal

objectif d'assurer de meilleures conditions de vie aux habitants des îles. Cela implique, là encore la reconnaissance d'une différence et l'adaptation de logiques ou de procédures spécifiques, conformes aux vœux des insulaires. Il peut y avoir, ici où là, des conflits de stratégies nationales, de logiques privées ou de procédures européennes mais les arbitrages sont indispensables.

Les modalités techniques, tarifaires, fiscales ou douanières ne manquent pas, on l'a vu. C'est un problème de volonté politique. De la même manière que la continuité territoriale représente les choix « nationaux » des années soixante-dix en matière de gestion des îles, la parité « socio-économique » peut être le choix « européen » des îles à l'horizon de 1992, si elles en manifestent ensemble le souhait.

Ce travail est directement inspiré de l'« Etude de transport des îles périphériques de la Communauté » de la Commission des Communautés Européennes (1975) et des travaux de J.-O. Hache « La notion de continuité territoriale » *in* Les cahiers de l'IDIM 1988.

Le coût des transports

	Trajet	Tarif en km millième d'ECU
Transport maritime passagers		
Corse	Marseille – Ajaccio	86
	Nice – Balagne	146
Sardaigne	Moyenne Tirrenia	33
Sicile	Naples – Palerme	64
	Gênes – Palerme	46
	Milazzo – Stromboli	75
	Porto Empedocle – Lampedusa	81
	Trapani – Pantelleria	95
Transport maritime voitures particulières (longueur 4 m)		
Corse	Marseille – Ajaccio	171
	Nice – Balagne	306
Sardaigne	Moyenne Tirrenia	98-156
Sicile	Naples – Palerme	129
	Gênes – Palerme	87
Transport maritime marchandises remorques		
Corse	Marseille – Ajaccio	80
	Nice – Balagne	145
	Ajaccio – Marseille	48
	Balagne – Nice	85
Sardaigne	Moyenne Tirrenia	36-98
Sicile	Naples – Palerme	31
	Gênes – Palerme	49
Transport aérien passagers		
Corse	Marseille – Ajaccio/Bastia	139
	Marseille – Calvi	152
	Nice – Ajaccio/Bastia	195
	Bastia – Lyon	228
	Figari – Genève	323
	Figari – Marseille	247
Sardaigne	départ Cagliari	140
	Départ Olbia	217

	Trajet	Tarif en km millième d'ECU
Sicile	Trapani – Pantelleria	132
	Palerme – Milan	157
	Palerme – Naples	217
	Palerme – Olbia	328

Ce tableau compare les prix unitaires proposés aux usagers et non les coût réels. Il s'agit d'ordre de grandeur car les tarifs sont variables en fonction des saisons, des types de produits transportés, etc. Les unités tarifaires sont des millièmes d'ECU convertis au taux du 1/1/1985.

Source : Etude de transport des îles périphériques maritimes de la Communauté. Rapport de synthèse. Octobre 1985.

COMMISSION V

**REALITES DE L'ARC LATIN
ET SYNERGIES REGIONALES**

Sous la direction de Jean-Claude JUAN

Chargé de mission « Aménagement »
à la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
de Provence-Alpes - Côte d'Azur - Corse

SYNTHESE

REALITE DE L'ARC LATIN

par **Jean-Claude JUAN**

Le premier travail de la commission a été de préciser le concept d'Arc Latin. Tour à tour ont été présentées les réalités qui sous-tendent l'émergence d'une dynamique, mais en même temps les difficultés rencontrées pour la concrétiser. Ainsi a été souligné le besoin ressenti par des acteurs de plus en plus nombreux de partager l'examen de leurs problèmes et de leurs préoccupations et la recherche de solutions communes. C'est cette volonté commune qui donne de la consistance au concept plus qu'une intégration économique qui reste handicapée par l'insuffisance des communications Est-Ouest.

Partant du principe selon lequel l'Arc Latin est un espace en voie de composition, où commencent à émerger à la fois la conscience d'appartenir à un ensemble culturel distinct de celui de l'Europe du Nord, et la reconnaissance d'un certain nombre de solidarités à partager, la commission a cherché à savoir comment ce concept était perçu et vécu par les acteurs de terrain.

Dans un premier temps, la parole a été donnée aux représentants des collectivités locales pour la présentation des compétences de leurs institutions, l'exercice de ces compétences notamment dans leurs relations avec les différents niveaux institutionnels et la nature des réseaux de solidarité auxquels ils participent sur la façade méditerranéenne.

Les témoignages présentés ont permis d'approcher les différentes échelles spatiales : la région Lombardie, le département des Bouches-du-Rhône et l'aire métropolitaine de Barcelone, mais toujours à partir d'une approche régionale.

Trois points ont été particulièrement soulignés :

– la faiblesse de la présence communautaire, voire sa passivité, dans la création et l'animation des dynamiques locales ;

– la difficile coordination des actions des villes-centres et des régions aussi bien dans les programmes de gestion de l'espace que dans l'établissement des réseaux de coopération. La recherche de synergie dans les actions menées par les collectivités territoriales est un facteur favorisant l'exercice des solidarités entre les régions de l'Arc ;

– en Italie comme en Espagne, le niveau régional dispose de compétences législatives et réglementaires dans un certain nombre de domaines qui s'imposent aux autres partenaires infra-régionaux. Cet état de fait favorise une certaine efficacité alors que ce n'est pas le cas en France.

Le débat a bien montré que la volonté de partenariat existait chez les acteurs des institutions politiques mais qu'elle devait s'imposer face à l'autorité de l'Etat central dans un combat quotidien. Par ailleurs, quand bien même il serait favorable à ce type de démarche, l'Etat, du moins en France, n'a pas les moyens de favoriser le dialogue interrégional.

La passation d'accords de coopération interrégionaux est reconnue comme nécessaire, les exemples fournis par la Communauté de travail des Pyrénées ou Alpe-Adria le prouvent. Elle permet de peser aussi bien sur les Etats qu'au niveau européen, mais elle n'est pas suffisante. D'autres conditions doivent s'y rajouter :

– le besoin d'éclaircir la répartition des compétences entre les différents niveaux de collectivités locales qui ne peuvent pas indéfiniment jouer à la marge de celles que leur reconnaît le droit ;

– la concrétisation des accords sur des projets particuliers au-delà de la signature protocolaire de déclarations d'intention à caractère politique ;

– la mise en concordance des moyens financiers nécessaires à l'exécution de la décision, avec la déclaration d'intention surtout lorsque celle-ci dépasse les compétences reconnues.

Le cas des Iles a aussi été évoqué à travers le témoignage de la Corse. Si celles-ci ont souvent servi de laboratoire expérimental à l'innovation institutionnelle, elles ressentent néanmoins, plus peut-être que les autres régions, le besoin de couper le cordon ombilical avec l'Etat continental et d'amplifier la solidarité inter-insulaire.

Si, d'une façon générale, une volonté réelle de coopération s'est trouvée affirmée par l'ensemble des participants, la difficulté à la concrétiser ne doit pas être sous-estimée, compte tenu de l'importance des problèmes internes à résoudre pour chacune des régions.

Il apparaît nécessaire de rompre avec les schémas de pensée habituels. On continue à fonctionner selon des schémas de pensée traditionnels, nationaux, alors que les facteurs de mutations auxquels nous sommes confrontés sont beaucoup plus globalisant et mettent en cause l'ensemble de l'Europe et de la Méditerranée. Les priorités géographiques et économiques analysées à cette échelle sont plus difficilement prises en compte et traduites en options politiques.

C'est une prise de conscience qui peut devenir collective si l'on change d'approche et que, au lieu de s'en tenir aux conflits de compétence inter-institutionnels, on s'appuie sur le travail effectué par les réseaux et les initiatives de la société civile.

Si, en effet, nos régions offrent des profils très diversifiés voire contrastés, l'animation, la concertation, la promotion de ce qui fait notre originalité par rapport à l'Europe du Nord sont autant de facteurs d'intégration que celle des économies en présence.

Dans un second temps, la commission a donc pris connaissance d'un certain nombre d'expériences de réseaux bâtis autour du partage d'intérêts communs.

Cinq exemples ont été présentés :

– la Conférence permanente des Chambres de commerce et d'Industrie du Sud de la France et du Nord et de l'Est de l'Espagne (COPEF) ;

– Alpe-Adria qui couvre dix-huit régions au contact de l'Europe de l'Est et de la Communauté Européenne ;

– l'Association de l'Arc Méditerranéen qui réunit les régions littorales de Valence à Florence ;

– l'Association de la Route des Hautes Technologies du Sud de l'Europe animée par le Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;

– l'Association des Chambres de Commerce et d'Industrie de la Méditerranée dans laquelle les institutions consulaires de seize pays sont représentées.

Ces réseaux constituent des laboratoires d'expériences au niveau interrégional et tirent leur efficacité du fait que les intérêts qu'ils traitent sont plus directement ceux des populations concernées, même si les résultats ne sont pas toujours à la mesure des ambitions affichées comme l'ont souligné un certain nombre d'intervenants dans le débat.

Le propos n'était pas bien sûr de porter un jugement sur l'efficacité intrinsèque de chacun des témoignages présentés mais plutôt d'examiner les conditions permettant de favoriser, autant que faire se peut, la prise en charge collective de la connaissance des enjeux communs et de l'action par des acteurs solidaires dans les régions de l'Arc Latin.

Parmi ces conditions, les débats ont particulièrement mis l'accent sur plusieurs d'entre elles :

- tout d'abord la communication qui a été abordée sous deux aspects :
 - celui de la collecte et de la transmission du savoir sur ce qui existe, ce qui se fait, les réseaux qui fonctionnent de façon à éviter les redondances et les duplications et utiliser les compétences là où elles sont,
 - celui de l'efficacité de la communication qui passe par une approche méthodique de la conception et de la formulation du message et par un meilleur choix des cibles et des vecteurs,
- ensuite, l'amorce de la définition des enjeux communs dans les mêmes termes reconnus par chacun. Il est en effet important que le dialogue sur les enjeux s'appuie sur des préalables communs ;
- enfin le pouvoir de faire est partagé entre de nombreux acteurs institutionnels, entreprises et particuliers. Aucun n'a le monopole de l'action et aucun ne doit intervenir dans les champs de compétence des autres.

Cette approche sans complaisance de la « mémoire » et du « pouvoir » est apparue comme une condition impérative de l'efficacité.

L'efficacité est aussi dépendante de la capacité à réunir le plus grand nombre de partenaires autour d'intérêts communs et, selon les acteurs, l'objectif peut être de nature institutionnelle ou opérationnelle.

Parmi ces objectifs, l'un d'entre eux apparaît comme primordial, c'est celui qui consiste à bâtir des systèmes de référence selon des normes qui correspondent à nos critères culturels.

Un projet solidaire des régions de l'Arc Latin peut s'exprimer au travers d'une vision collective et culturelle de l'aménagement du territoire de nos régions dans une double perspective :

- identification et prise en compte de l'espace Arc Latin au sein de la Communauté Européenne ;
- affirmation du rôle spécifique que cet espace a l'intention de jouer dans une politique de co-développement avec les pays du Sud de la Méditerranée.

Pour construire l'Arc Latin, nous devons nous forger une conscience collective.

COMMISSION V
CONTRIBUTIONS ECRITES FIGURANT DANS CE RECUEIL

J.-C. JUAN

« *L'Arc Latin : Réalité et synergies régionales* »

Présentations de :

- La Route des Hautes Technologies
- La Conférence Permanente des Chambres de Commerce, d'Industrie et de Navigation du Sud-Ouest de la France et du Nord et de l'Est de l'Espagne (COPEF)
- L'Association Régionale pour le Développement de la Coopération Industrielle Internationale (ADECI)
- L'Assemblée des Chambres de Commerce et d'Industrie en Méditerranée (ASCAME)

Gabrielle BORGHI

Région Lombardie

« *L'originalité d'Alpe Adria, son fonctionnement et les synergies qui se sont créées entre les régions concernées* »

Docteur Massimo GORLA

« *Expériences et perspectives d'Alpe Adria* »

François DE CASABIANCA et Eric FAUCON

« *Entreprises en milieu insulaire méditerranéen* »

A. DE MAGISTRIS

Polytechnique de Turin

« *Turin, une zone industrielle avancée en transformation* »

L'ARC LATIN
RÉALITÉ ET SYNERGIES RÉGIONALES

Jean-Claude JUAN

L'Arc Latin, c'est-à-dire les régions européennes qui bordent la Méditerranée, est à la fois une réalité et un espace potentiel.

C'est à coup sûr une ambition que doivent partager les populations qui y vivent si elles ne veulent pas se fondre dans le moule uniformisateur d'une Europe anglo-saxone.

Comment transformer ce potentiel en une réalité bien concrète ?

Des initiatives multiples existent, mais partielles et surtout manquent les éléments fédérateurs qui rendront cohérentes les actions des hommes sur cet espace dont l'identité finira par s'imposer.

I – Les réalités

La notion d'Arc Latin n'est pas une vue de l'esprit ou le résultat du découpage de l'espace selon la fantaisie du géographe. Si la carte du GIP RECLUS Tissus des villes – voir annexe I. – identifie le Nord du Sud c'est en s'appuyant sur l'analyse des fonctions urbaines.

Cette notion repose sur des réalités physiques et humaines, mais aussi économiques et culturelles qui délimitent un espace complexe.

1) La géographie

Constituent l'Arc latin au sens restrictif du terme, les régions européennes situées en bordure de la Méditerranée. La partie centrale de cet arc en constitue le noyau dur. Il s'agit des régions de Valence, de Catalogne, de Languedoc-Roussillon, de Provence-Alpes-Côte d'Azur, de Ligurie, de Toscane. Elles concentrent 20 millions d'habitants soit 7 % de la Communauté.

Outre cet aspect littoral et maritime, elles ont en commun des espaces tourmentés difficiles à gérer (l'espace utile y est rare et convoité), dont la fragilité est accentuée par les contraintes du climat.

Cette similitude des contraintes de la gestion du territoire n'est pas un facteur secondaire. Il est même particulièrement déterminant dans les choix des modes de vie et de développement.

Pour bien apprécier la situation de l'espace qui nous intéresse, il faut aussi tenir compte de régions comme Castilla la Mancha, Aragon, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes, Piémont, Lombardie, Emilie-Romagne, Latium, situées en couronne autour du noyau central et dont la puissance et le dynamisme ne nous permettent pas de les ignorer.

Elles pratiquent toutes un partenariat avec la région littorale voisine, même si le partenariat n'est pas exclusif tant s'en faut.

Mais, dans cet espace élargi, certaines régions parmi les plus importantes appartiennent aussi, de par leurs relations économiques, à l'espace Nord-Européen. On ne peut donc les associer exclusivement à la frange méditerranéenne de

l'Arc Latin même si l'on peut imaginer entretenir avec ces régions des relations privilégiées.

2) *Facteurs humains*

Les régions de l'Arc Latin partagent avec les autres régions du Sud deux caractéristiques particulières qui les différencient des régions du Nord :

- la croissance démographique largement positive dont la persistance tend, à terme, à modifier les équilibres internes à l'Europe et qui, se concentrant dans les métropoles, conforte leur place et leur rôle dans cet espace ;
- des phénomènes migratoires actifs temporaires ou définitifs qui s'expliquent par une attractivité par rapport aux populations du Nord de l'Europe ou du Sud de la Méditerranée.

A ces aspects, s'ajoute la concentration linéaire de la population sur une étroite bande littorale comme en témoigne la carte annexe II. Cette continuité est un facteur distinctif de l'espace Arc Latin.

Les forts taux de chômage traduisent le présage d'une main-d'œuvre disponible le plus souvent très qualifiée.

3) *Les économies en présence*

Elles représentent toujours un poids relatif inférieur à leur poids démographique au sein de la Communauté Européenne. Ceci est valable aussi bien pour les six régions du noyau que pour le groupe des quinze qui intègre pourtant des régions parmi les plus fortes d'Europe.

Ce poids économique n'est pas négligeable puisque selon le cas de figure retenu, il évolue entre 5 et 15 % de l'ensemble européen. (cf. tableaux 1 et 2 en annexe III). La répartition géographique de la valeur ajoutée totale souligne encore une fois sur la carte (annexe IV) une concentration très nette sur le littoral méditerranéen.

La répartition de la valeur ajoutée (tableau 3 – annexe V) montre des économies à structure très différenciée : l'industrie se situe à chaque extrémité ou en périphérie, les services sont prédominants dans la zone centrale. On peut trouver là des éléments d'une meilleure symbiose si par ailleurs les communications est-ouest sont complétées et rendues aussi aisées que dans le sens nord-sud.

Un autre facteur de rapprochement réside dans le tourisme qui pèse d'un poids considérable sur les économies des régions littorales et pose de ce fait des problèmes multiples communs : concurrence face aux nouvelles destinations, organisation et promotion par rapport aux régions émettrices du nord de l'Europe, intégration dans le reste de l'économie régionale, etc.

Enfin, un dernier facteur de rapprochement économique réside dans l'orientation résolue vers les technologies nouvelles qui marque les nouvelles créations d'activité dans cet espace.

Ce phénomène nouveau, initié par les grands investisseurs internationaux, poursuivi par les acteurs économiques régionaux et favorisé par les collectivités locales qui multiplient les capacités d'accueil et améliorent l'environnement de l'entreprise, connaît dans nos régions une ampleur qui n'a pas d'égal ailleurs en Europe – la qualité de l'environnement n'en est pas le moindre argument.

4) Des composantes culturelles originales

Sans insister sur la latinité et la « méditerranéité » des comportements et des modes de vie, il convient cependant de rappeler le poids des facteurs culturels qui rendent homogène l'arc méditerranéen nord-occidental.

Mais l'unité culturelle initie plus souvent les concurrences alors que la différence favorise les échanges.

Si nul ne nie que l'Europe du Sud s'est renforcée depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté, ce sont cependant les pays du Nord qui ont construit un marché commun qu'ils dominent largement.

Reprenant à notre compte le propos de M. P. D'Iribane ¹ : « Dans une époque où l'on voit apparaître avec plus de rigueur que jamais la force des enracinements culturels, pareille prétention (... transcender les structures nationales) paraît quelque peu naïve ».

On peut dire qu'il est naïf d'imaginer pour l'ensemble des régions européennes une forme d'organisation économique unique qui ne respecterait pas les cultures bien vivantes qui la composent. Celles du sud ont à faire le ou les modèles qu'elles souhaitent développer.

Tous ces éléments sont biens réels, et identifient un espace plus ou moins vaste selon les critères retenus. Pour autant cet espace ne fonctionne pas de façon intégrée. Il est nécessaire de créer en son sein un certain nombre de synergies.

II – La recherche de synergies régionales : une nécessité

Pour plusieurs raisons :

1) Le rapprochement des régions européennes est inéluctable

- L'affirmation des identités régionales est une attitude qui va en se renforçant. Elle est plus traditionnelle en Italie et en Espagne, plus récente chez nous. Mais, même si les projets de loi en cours de préparation ne vont pas aussi loin que l'on peut le souhaiter dans nos régions françaises, la démarche engagée va bien dans ce sens.

1. Cultures nationales et économies internationales in « Futuribles » - Février 1990 - n° 140.

- La politique communautaire conforte les pouvoirs de ces entités régionales (programmes, fonds structurels, procédures, etc.).

- La montée en puissance des échanges, attestée par le taux de croissance des trafics internationaux intra-européens, se fait entre acteurs locaux. La mise en œuvre du marché unique européen accélère la disparition des effets frontières.

- L'organisation spatiale européenne s'appuie sur des pôles de développement forts constitués par les grandes métropoles qui commencent à créer des réseaux de proximité : Barcelone/Toulouse/Montpellier, Grenoble/Turin, Nice/Imperia/Cuneo.

Ou à plus grande échelle des réseaux métropolitains : Barcelone/Lyon/Milan/Francfort auxquels Marseille devra s'associer.

2) Trouver d'autres polarités pour l'Europe

L'organisation spatiale privilégie un axe fort : Londres/Milan qui s'appuie sur les régions peuplées, riches et bien organisées de l'Europe du Nord-Est.

Si l'on n'y prend pas garde, et parce que les forces centripètes prédominent, le risque est grand de voir toutes les potentialités de développement se concentrer sur la dorsale européenne au détriment des autres régions.

Cette tendance risque d'être accentuée avec la prise en compte de l'ouverture à l'Est.

La dorsale européenne jouant pleinement son rôle de « centre », son attraction sur les périphéries sera encore plus forte. Il n'est pas question de refuser ce fait, il s'agit d'amorcer une nouvelle polarité au sein de l'espace européen.

3) Préparer l'avenir de la Méditerranée

Les scénarios du Plan Bleu pour la Méditerranée prévoient, à l'échéance de quinze à vingt ans, une distribution de la population telle que les données actuelles seront complètement bouleversées.

L'accuité des problèmes va aller croissant et toucher les domaines les plus variés : éducation, formation, emploi, alimentation, urbanisation, redéploiement économique, environnement.

Nous sommes directement concernés et en premier rang par ces problèmes ; l'avenir ne se fera pas sans nous, autant le prendre en charge dès le présent. Ainsi les régions de l'Arc latin peuvent devenir un « Centre » entre l'Europe et la Méditerranée.

Le potentiel existe et les raisons d'agir ne manquent pas, encore faut-il que l'« Arc latin » devienne une ambition partagée pour pouvoir s'imposer.

III – L'Arc latin : une ambition à partager

La condition préalable à toute action de rapprochement entre nos régions est la prise de conscience de notre situation de Méditerranée sur cet axe latin de l'Europe et notre nécessaire solidarité.

Cette conviction semble gagner de plus en plus de monde, et les déclarations des présidents des Chambres de commerce et d'industrie de Barcelone et de Milan, récemment à Marseille, sont là pour en témoigner.

Mais la prise de conscience et la déclaration d'intention ne sont pas suffisantes.

Pour valoriser le potentiel existant, il faut densifier les échanges d'hommes, d'idées, de biens.

Travailler ensemble pour préparer nos décisions ou orienter celles que d'autres prendront pour nous.

Pour que l'Arc Latin ne reste pas potentiel mais devienne une réalité, il faut que cet espace soit animé.

Depuis longtemps des réseaux se sont constitués qui ont fonctionné de façon partielle. Ils peuvent être mobilisés pour servir cette ambition, mais il est sans doute nécessaire d'aller encore plus loin de façon volontariste et créer de véritables synergies.

1) Au niveau des institutions

Les disparités de compétences des institutions régionales sont en partie compensées par la mise en œuvre de politiques d'aménagement du territoire ou de développement économique.

Dans ce domaine, il est vain d'imaginer un mode unique de fonctionnement des institutions régionales. En revanche le dialogue et le partenariat dans la définition de certaines politiques peuvent obtenir de bons résultats.

Il en va de même au niveau des métropoles considérées comme les véritables moteurs de stratégies d'internationalisation.

Il s'agit là autant de rechercher le maximum de cohérences pour éviter les discontinuités dans l'espace ou dans la programmation, que d'organiser la mobilisation autour des revendications communes en direction du niveau étatique ou communautaire.

A l'initiative des régions ou des villes, peuvent être développés des programmes comme ceux qui ont déjà été initiés :

- des participations croisées dans les sociétés de capital risque afin de favoriser l'innovation ;
- des accords de coopération dans les domaines de la recherche comme cela se fait au sein de la route des Hautes Technologies.

2) Au niveau des entreprises

Leur rapprochement est un des éléments essentiels de l'intégration économique.

Une grande entreprise à caractère multinational développe sa propre stratégie qui nous met parfois en concurrence.

En revanche, nos régions sont caractérisées par la prédominance des PME qui n'ont pas toujours les moyens de connaître, de comprendre les nouvelles conditions du marché et d'y entrer dans de bonnes conditions. Il appartient aux organismes et aux institutions qui en ont la compétence de favoriser ces rapprochements.

3) *Au niveau des hommes*

La mobilité des hommes favorisant les contacts et les échanges est aussi un facteur d'intégration. Elle peut être aidée par la facilité du déplacement mais aussi par une meilleure compréhension mutuelle grâce à la pratique des langues, et l'intégration facilitée par des formations professionnelles communes ou reconnues.

Il faut ajouter à la mobilité, la formation, le savoir-faire, la capacité à innover qui sont des qualités reconnues, mais au service desquelles il est, sans doute, possible de faire plus et mieux.

4) *Au niveau de l'organisation des échanges*

Les infrastructures de communications matérielles et immatérielles sont une condition *sine qua non* favorisant la mobilité et le dialogue. Les hommes, les idées et les marchandises sont également concernés.

Mais il ne suffit pas des infrastructures pour que le courant passe, il faut aussi favoriser les flux, les connaître et les gérer.

Sans de bonnes infrastructures et les moyens de les exploiter, les communications ne pourront s'établir. Il paraît nécessaire de commencer par là, surtout si l'on veut rompre le cercle vicieux, décrit par Quinet et Reynaud¹ :

« Là où sont les personnes et les activités, sont les besoins de transport et donc les axes et les flux qui, à mesure de leur développement, attirent de nouvelles populations et activités qui, elles-mêmes, augmentent les flux et suscitent l'agrandissement des voies ».

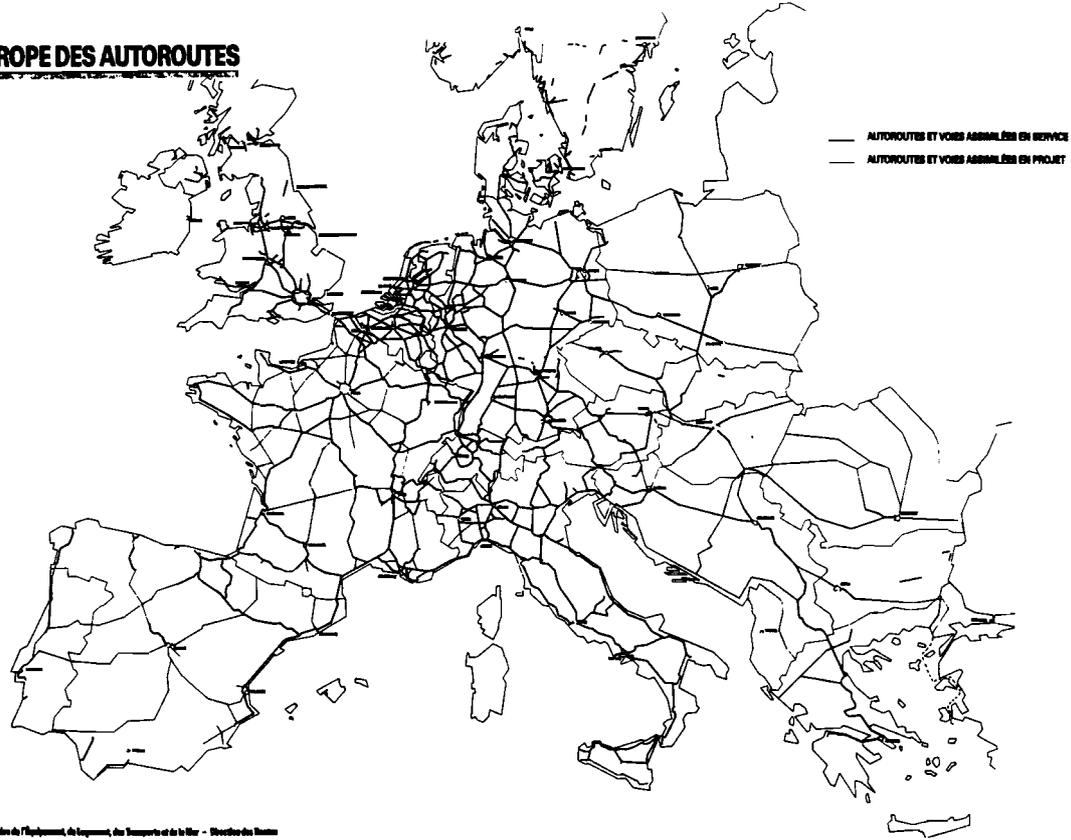
C'est donc un véritable scénario de rupture qu'il faut bâtir et mettre en œuvre, favorisant l'équipement des régions du sud sur l'axe est-ouest.

Ce n'est pas parce que l'Arc Latin ne pèse pas aujourd'hui le poids de la dorsale européenne qu'il n'a pas vocation à exister.

Le projet est simple, il a été formulé par R. Brunet au 1^{er} Forum de l'Arc Méditerranéen le 5 décembre 1989 à Avignon : « Mettre en place les bases d'un auto-développement ». Mais la tâche est ardue, si nous la faisons chacun de notre côté.

1. Les flux des transport en Europe : continuités et mutations in « Futuribles » n° 145 – juillet/août 1990.

L'EUROPE DES AUTOROUTES



LE PROJET DE SCHEMA FRANCAIS
DANS LE RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN
A GRANDE VITESSE

- Lignes nouvelles existantes, en construction ou décidées
- Lignes nouvelles à l'étude
- - - Lignes nouvelles à l'étude (itinéraire non arrêté)
- Lignes existantes aménagées ou à aménager (1)
- Lignes existantes empruntées ou susceptibles d'être empruntées par les trains à grande vitesse
- Dessertes en cours d'étude

(1) en France pour des vitesses ≥ 200 km/h comme Le Mans-Nantes ou Paris-Vierzon

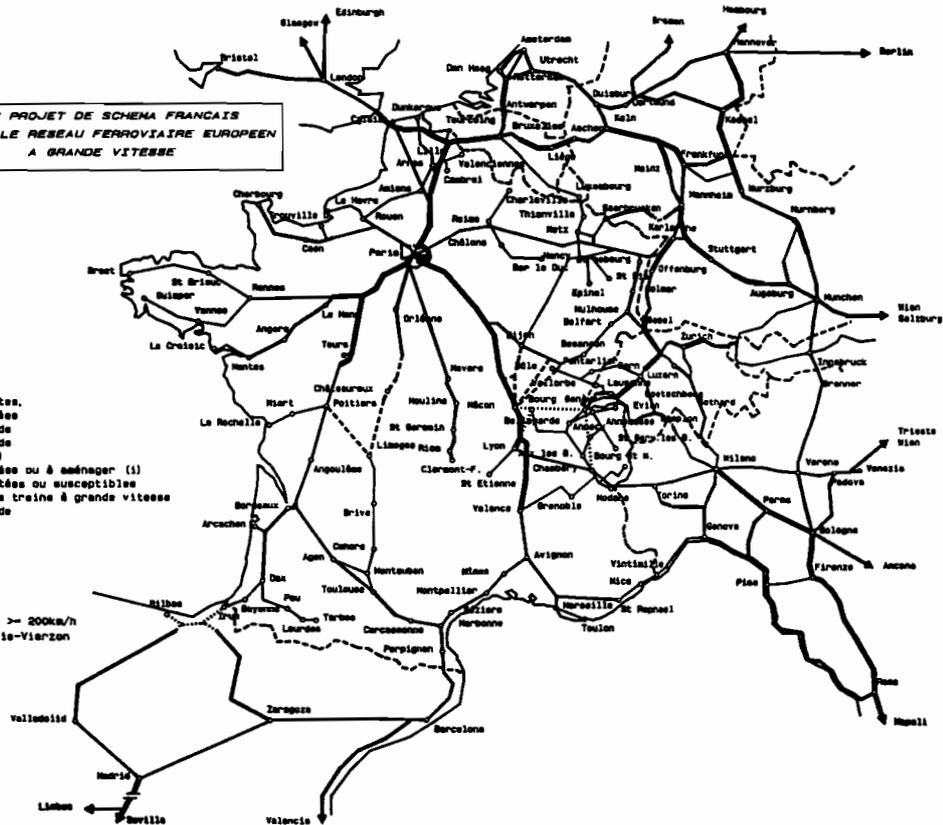


Tableau 1

	Population (en milliers)	Population active (en milliers)	Valeur ajoutée (en millions d'écus)
VALENCE	3 750	1 100	19 100
CATALOGNE	6 050	1 800	35 700
LANGUEDOC- ROUSSILLON	2 000	650	16 500
PACA	4 200	1 450	40 600
LIGURIE	1 800	640	17 200
TOSCANE	3 600	1 370	30 030
TOTAL	21 300	7 010	159 400
EUROPE DES 12	322 000	124 000	3 000 000
TAUX %	6,6	5,7	5,3

*Sources diverses***Tableau 2**

	Population (en milliers)	Population active (en milliers)	Valeur ajoutée (en millions d'écus)
MADRID (Communauté)	4 850	1 400	27 800
ARAGON	1 220	450	6 800
VALENCE	3 750	1 100	19 100
CASTILLA MANCHA	1 690	580	6 900
CATALOGNE	6 050	1 800	35 700
LANGUEDOC- ROUSSILLON	2 000	650	16 500
MIDI-PYRENEES	2 400	920	20 700
PACA	4 200	1 450	40 600
RHONE-ALPES	5 200	2 160	53 200
LIGURIE	1 800	640	17 200
PIEMONTE	4 400	1 750	40 100
LOMBARDIE	8 900	3 620	87 000
EMILIE-ROMAGNE	4 000	1 650	37 500
TOSCANE	3 600	1 370	30 300
TOTAL	53 910	19 540	439 400
EUROPE DES 12	322 000	124 000	3 000 000
TAUX %	16,7	15,8	14,6

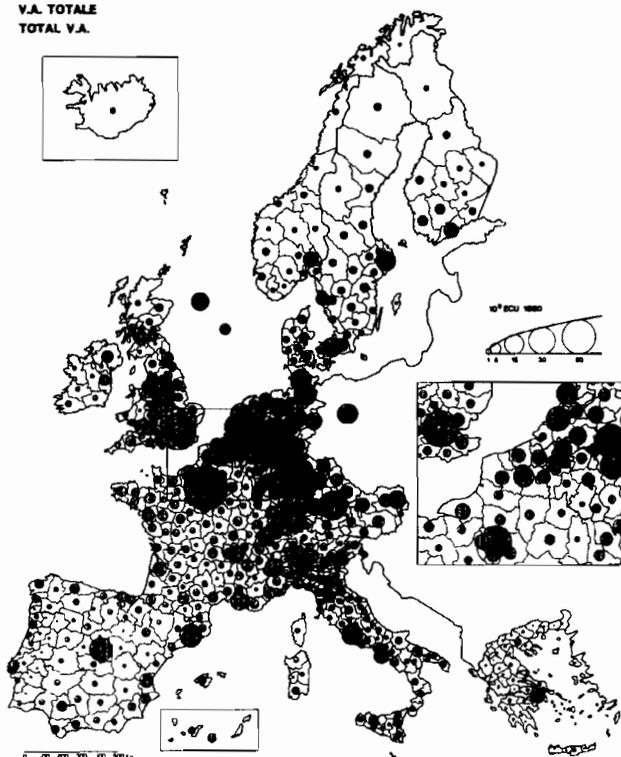
Sources diverses

**Structure de la production
en % de la valeur ajoutée brute en 1984
Tableau 3**

	Ligurie	Toscane	PACA	L.R.	Catalogne	Valence
Production agricole et pêche	2,4	3,4	3,1	7,4	2,7	5,6
Energie	6,1	4,8	4,9	4,4	5,1	2,6
Industrie	17,7	29,5	13,3	12,9	33,1	27,3
BGCA	5,1	6,3	6,7	7,1	5,1	6,4
Services marchands	54,4	42,0	50,9	47,0	46,3	47,8
Services non marchands	14,3	14,0	21,1	21,3	7,7	10,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Sources : Eurostat.

V.A. TOTALE
TOTAL V.A.



Le poids du travail : les valeurs ajoutées

Les cercles sont proportionnels aux valeurs ajoutées, toutes activités confondues, en milliards d'écus 1980. Le poids de la dorsale est écrasant ; encore les cercles s'y chevauchent-ils, se masquant quelque peu.

L'agglomération parisienne fait bonne figure, mais un peu à l'écart. Le reste de la France est bien « moyen », certes plus consistant que l'Espagne, la Grèce ou l'Irlande.

La dorsale se prolonge vers le sud jusqu'à Naples ; on voit s'esquisser une antenne, par Marseille, en direction de Barcelone.

Calculs par une équipe de l'Université Libre de Bruxelles, carte extraite de l'*Atlas économique de l'Europe* publié en 1986 sous la direction de J.R. Sortia, C. Vandermodten et J. Vanlaer.

**Toutes les grandes avancées
sur une même voie**

en Provence-Alpes-Côte d'Azur



I – La plus grande technopole européenne

1) L'origine de la Route des Hautes Technologies

La Route des Hautes Technologies repose sur un constat économique : aujourd'hui, la matière première, c'est la matière grise.

Dans les pays industrialisés, ce sont les technologies avancées qui constituent le vecteur principal de la relance des activités productives donc de l'emploi. La compétitivité des entreprises passe par la modernisation des outils de production existants et par la création de nouveaux process et produits à haute technologie.

Rapprocher les entreprises des centres de formation, favoriser le transfert de technologies entre les laboratoires de recherche et les établissements industriels est décisif.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a tous les atouts pour remporter ce challenge qui n'est déjà plus celui de demain.

Ces atouts sont de premier ordre :

- un potentiel scientifique remarquable,
- un système d'éducation et de formation performant,
- un tissu d'entreprises en pleine mutation, souvent leaders dans des domaines de pointe,
 - des structures de commerce international éprouvées,
 - des réseaux de communication modernes en plein développement,
 - un gisement nature (climat, sites...) et une qualité de vie incomparables.

C'est pourquoi le Conseil régional s'est fixé, dès 1986, l'action économique comme priorité et, en complément d'une série inégalée d'outils d'aide à l'innovation et à la modernisation des entreprises (aides financières...), a lancé une opération de développement fondée sur les technologies avancées : *la Route des Hautes Technologies*.

2) Un programme volontariste d'action économique

La Route des Hautes Technologies est un programme d'action volontariste, destiné à mettre en place la totalité de l'environnement nécessaire pour accélérer l'implantation d'entreprises et le développement d'activités à technologie avancée dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ce programme, lancé en 1986 par le Conseil régional, soutenu par de nombreux acteurs (entreprises, laboratoires, etc.) et institutions (Etat, CEE, collectivités locales, etc.) se concentre sur l'aménagement des pôles technologiques de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Sur ces sites, s'opère le mariage réussi entre l'industrie, la recherche et la formation.

Ces pôles sont actuellement au nombre de six :

- Nice Sophia Antipolis (leader des pôles technologiques européens),
- Toulon Var Technopole,

- Marseille Provence Technopole (Château-Gombert, Luminy),
- Aix 2000,
- Manosque-Cadarache,
- Avignon-Montfavet Agroparc.

Se développant sur plus de 5 000 hectares, cet ensemble forme la plus grande technopole européenne.

Cette fédération de pôles technologiques dans un puissant réseau préfigure ce que sera le développement territorial de demain.

Les actions du programme mobilisent des moyens financiers importants (plus de 250 millions de francs en 1988) ; elles s'organisent en quatre volets principaux :

- l'enseignement et la formation supérieurs technologiques,
- la recherche valorisable dans le domaine industriel,
- le transfert de technologies,
- les services communs et les infrastructures des technopoles.

3) *Un puissant réseau de pôles technologiques*

La Route des Hautes Technologies forme un réseau puissant de pôles technologiques qui développe des activités souvent complémentaires. Ces pôles ont un rôle moteur et structurant pour le développement économique.

Ce réseau d'infrastructures, de services et de compétences humaines offre aux entreprises l'environnement nécessaire pour l'implantation et le développement d'activités à haute technologie.

Ainsi, chacun des pôles dispose de ses propres éléments d'environnement : Centres de formation supérieure technologique, laboratoires de recherche publics ou privés, structures d'accueil et de services pour les entreprises et les laboratoires, infrastructures d'aménagement...

La Route des Hautes Technologies, c'est aussi un ensemble d'infrastructures, de services et de compétences, commun aux différents pôles technologiques, augmentant considérablement la force opérationnelle du réseau.

a) Réseau d'infrastructures

Les infrastructures de transport constituent un facteur d'environnement important pour les entreprises. Toute une série d'actions vise leur développement.

De même, les télécommunications sont décisives pour les activités de haute technologie. Une des actions principales du programme est la réalisation d'une liaison permanente à haut débit, de type RNIS ou IBC.

Celle-ci irriguera chaque pôle technologique, reliera les pôles entre eux, assurera les liaisons avec les centres relais extérieurs et sera ouverte sur les autres régions de l'Europe du Sud.

b) Réseau de services communs

La Route des Hautes Technologies, c'est aussi un ensemble de services communs aux différents pôles.

Le programme prévoit des opérations importantes : centre interrégional de calcul scientifique, réseau de médiathèques scientifiques et techniques...

c) Réseau de compétences

La Route des Hautes Technologies est, par ailleurs, un réseau remarquable de compétences humaines, essentiel pour la collaboration entre la recherche, le transfert de technologies et les entreprises. C'est, par exemple, dans le domaine du transfert de technologie, le réseau de Conseillers technologiques.

Ce dispositif structuré s'appuie en particulier sur les IRCTECH : Interfaces Régionales de Conseil et de Transferts Technologiques. Ils agissent dans les domaines tels que les matières plastiques et matériaux, qualité-mesure-instrumentation, mécatronique, génie biologique et médical, technologies para-nucléaires, agro-alimentaire, informatique industrielle...

La Route des Hautes Technologies est donc un puissant réseau de pôles technologiques et constitue déjà la plus grande technopole européenne.

L'objet du programme est la réalisation, au sein des pôles technologiques, d'opérations complémentaires, destinées à mettre en place tous les éléments d'environnement favorables au développement optimal de l'entreprise de haute technologie. A l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur tout d'abord, puis au profit de l'Europe du Sud.

4) Une structure souple de concentration et d'animation

La mise en œuvre de ce programme s'appuie sur l'Association Route des Hautes Technologies, créée en 1987 à l'initiative du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cette association regroupe, de manière souple, autour d'élus régionaux, l'ensemble des partenaires institutionnels et des autres acteurs concernés par l'opération (hommes d'entreprises, chercheurs, enseignants...).

Ainsi, chacun des six pôles technologiques de Provence-Alpes-Côte d'Azur est représenté au sein de l'association par un délégué de la structure d'animation du pôle et par un délégué des entreprises implantées sur ce site.

Les chercheurs sont partie prenante de l'association par le biais d'un Conseil d'orientation et d'animation scientifiques.

La mission de l'association est triple :

- définir et évaluer les actions du programme « Route des Hautes Technologies »,
- animer la collaboration entre les différents acteurs du développement de la « Route » pour la mise en œuvre d'actions concertées,
- promouvoir ces actions et l'ensemble du potentiel technologique de la région, aux niveaux national et international.

L'Association Route des Hautes Technologies, au champ d'action limité, pour l'instant, à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, a pour perspective d'engendrer une Fédération « Route des Hautes Technologies du Sud de la France » (à l'échelle du Grand Sud Français) puis, ultérieurement une structure internationale, la « Route des Hautes Technologies de l'Europe du Sud », associant l'Espagne et l'Italie.

Pour cela, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur propose aux autres régions méditerranéennes à fort potentiel technologique (Catalogne, Languedoc,- Roussillon, Ligurie, Piémont, Lombardie) de s'associer et de créer, en 1989, le premier GEIE : Groupement Européen d'Intérêt Economique.

5) Une attitude nouvelle favorisant l'innovation et la création

L'Association Route des Hautes Technologies favorise la concertation entre les différents acteurs du développement technologique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur : pour préciser les actions à mener dans l'application du programme, pour inciter à une collaboration sur des projets concrets.

Cette concertation se déroule dans le cadre de groupes de travail thématiques portant sur des fonctions telles que : transfert de technologie.

Formation et nouvelles Technologies, recherche et développement, infrastructures et services communs des technopoles, financement de l'entreprise, ainsi que sur des secteurs économiques tels que :

Travail en milieux extrêmes...

Chacun des ces groupes définit des actions communes qui s'inscrivent le plus souvent dans le cadre des grands programmes européens de recherche, de développement et de formation. Cela permet aux acteurs économiques régionaux d'accéder largement aux financements liés à ces programmes.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est, par exemple, particulièrement impliquée dans le programme COMETT.

COMETT-PACA permet de développer, à l'échelle européenne, la coopération entre établissements d'enseignement supérieur et entreprises pour la mise en place de formations aux technologies avancées.

6) Une politique active de promotion

La promotion constitue un objectif important de l'Association Route des Hautes Technologies.

Celle-ci s'attache à la valorisation, à l'échelle nationale et internationale, du potentiel technologique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que des actions « Route des Hautes Technologies », par le moyen de congrès, colloques, conférences...

Avec la « Route des Hautes Technologies de l'Europe du Sud », cette politique de promotion prendra sa pleine dimension. (*)

() Une équipe à votre disposition*

Pour en savoir plus, pour recevoir une documentation détaillée sur la Route des Hautes Technologies (potentiel technologique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, fiches « mode d'emploi » de la Route des Hautes Technologies...), téléphonez ou envoyez votre carte de visite à :

Monsieur Jacques DORNE, Délégué Général Adjoint de l'Association Route des Hautes Technologie CMCI 2, rue Henri-Barbuss, 13241 Marseille Cedex 01 – Téléphone. : 91.57.50.5 Télex. : 430 313 F – Téléfax. : 91.57.51.51

copef



**Conférence Permanente des Chambres de Commerce
d'Industrie et de Navigation du Sud-Ouest de la France et
du Nord et de l'Est de l'Espagne**

PARC INDUSTRIEL AEROPORTUAIRE DE TOULOUSE-BLAGNAC
5, rue Dieudonné-Costes - 31701 BLAGNAC Cedex - Tél. : 67.71.11.71

La Conférence permanente des Chambres de commerce, d'industrie et de navigation du sud de la France et de l'est de l'Espagne, ou COPEF, fondée en 1965 est une instance internationale de concertation et d'intervention économique, rassemblant des institutions consulaires françaises et espagnoles qui conservent chacune leur statut respectif.

Les quarante-huit compagnies consulaires françaises sont regroupées au sein d'une entente interconsulaire dénommée Collège français de la COPEF. De leur côté les Chambres de commerce et d'industrie espagnoles sont regroupées dans un collège espagnol qui comprend aujourd'hui trente membres.

I – Objectifs généraux

A l'origine, il s'agissait essentiellement de rapprocher deux pays et de faciliter la négociation des accords CEE-Espagne.

Depuis 1986, il s'agit de faciliter l'application du traité d'adhésion, de sensibiliser les entreprises (à travers les CCI) aux potentialités du marché voisin, de rapprocher les réglementations, de favoriser les partenariats (notamment dans un cadre sectoriel) : de rechercher tous les types de collaboration, les matières et les sujets où elle peut se concrétiser ; enfin d'obtenir que soit privilégiée – au sein de la CEE mais aussi de chaque côté des Pyrénées – la collaboration économique, sociale et culturelle entre la France et l'Espagne.

Compte tenu de la proximité des régions concernées, les collaborations recherchées doivent prendre la forme d'un partenariat associant étroitement les hommes et favorisant les actions communes.

II – Les types d'actions

Cadre de réflexion, lieu de concertation et de proposition d'actions précises en charge par les Chambres de commerce et d'industrie elles-mêmes, le Collège français mène ses actions dans les quatre directions suivantes :

– l'information des Chambres et des entreprises sur le marché espagnol et sur la réglementation des échanges (directives européennes) ;

- par l'accueil dans le sud de la France de délégations espagnoles (foires, rencontres sectorielles, colloques divers) ;

- par la rencontre avec les services compétents des CCI espagnoles et françaises, par la participation à quatorze salons dans les deux pays au cours du dernier exercice ;

- par les réponses aux questions posées par écrit ou par téléphones ou au cours de visites, par des entreprises françaises ou des CCI ;

- par la rédaction et à la diffusion d'un bulletin trimestriel ;

- par la participation aux assemblées de Chambres départementales, de CRCI ou d'organismes divers (clubs d'exportateurs, etc.).

– *L'intervention auprès des Pouvoirs publics* (collectivités territoriales et gouvernementales) sur de nombreux sujets où l'opinion de la COPEF est sollicitée ou doit être affirmée : problèmes de réglementation, douaniers ou frontaliers ; harmonisations techniques, fiscales et sociales ; transports et communications, problèmes spécifiques à certains secteurs (agro-alimentaire, textile, chimie, etc.), organisation de foires, salons colloques, séminaires : collaboration avec nos partenaires naturels (Chambres de commerce françaises en Espagne, postes d'expansion, CFCE et bien entendu ACFCI à Paris et Eurochambres à Bruxelles).

– *L'organisation de rencontres sectorielles franco-espagnoles* : elles permettent après analyse des résultats, de présenter des propositions utiles et spécifiques à chaque secteur (voire produit).

– *Enfin, formulation de propositions diverses* pour faire privilégier les relations entre les deux pays, dans les domaines les plus divers,

- soit au niveau des ministères ;
- soit à Bruxelles ;
- soit dans chacune des régions du sud.

La préparation et le suivi de ces action est assuré par un secrétariat permanent et par quatre commissions qui fonctionnent de façon mixte au moins une fois par an :

- aménagement du territoire – transport ;
- affaires communautaires ;
- coopération économique sectorielle, par filière ou par produit ;
- coopération économique et technique : environnement, formation, transfert de technologie.

Une des dernières actions de cette commission a été l'organisation d'échange de personnel entre les Chambres de commerce et d'industrie espagnoles et françaises.

ASSOCIATION DE L'ARC MEDITERRANEEN®



CATALOGNE, LANGUEDOC ROUSSILLON, PROVENCE ALPES COTE D'AZUR, LIGURIE, TOSCANE

I – Historique

Pendant trois ans, le Forum d'Avignon s'est tenu dans le Centre de Congrès du palais des Papes. Ville de Culture, Avignon, située à la charnière du sud-est et sud-ouest méditerranéen, est idéalement placée pour drainer et unir les régions de l'Arc Méditerranéen.

Poursuivant sa vocation de rencontres, de réflexion et d'échanges sur l'urbanisme, l'aménagement du territoire et l'environnement, le Forum d'Avignon s'est donc ouvert à toutes les régions d'Europe concernées par l'essor de la façade méditerranéenne.

Pour concrétiser sa dimension européenne, le Forum d'Avignon devient, dès 1989, la Biennale Européenne de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et de l'Urbanisme.

Ce Forum Européen sera accueilli alternativement par Avignon et une autre ville européenne au sein d'une région motivée par la valorisation de l'identité méditerranéenne.

II – L'objectif : parier sur l'Europe

– Informer et sensibiliser les élus et autres acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement aux enjeux multiples liés à la mise en place des grands équilibres régionaux de dimension européenne ;

– contribuer à la mise en œuvre de politiques soucieuses d'harmoniser le développement économique des régions de l'Arc Méditerranéen, de valoriser tout en protégeant leurs cadres d'accueil urbain et naturel ;

– établir des synergies de compétences grâce à des actions communes et constituer des réseaux d'experts européens ;

– favoriser les échanges d'étudiants et les actions de formation en matière d'aménagement du territoire, d'environnement et d'urbanisme.

III – Un moyen – L'association de l'Arc Méditerranéen

1) La constitution d'une association internationale

Sur la base des accords d'Avignon en mai 1989, a été créée l'Association de l'Arc Méditerranéen.

L'objectif est de mettre en relation dimension culturelle de l'aménagement du territoire et fonds culturel méditerranéen, afin de démontrer la nécessité d'un aménagement global des territoires sud européens dans la perspective de l'intégration européenne. Cette association cherche donc à mettre en valeur les éléments conceptuels qui compteront comme outils de réflexion pour la mise en place des décisions stratégiques.

L'association de l'Arc Méditerranéen est ouverte à tous les acteurs – institutions territoriales, associatives, administratives et techniques : organismes économiques, sociaux et culturels ; entreprises ; professionnels – concernés par le concept de l'Arc Méditerranéen et impliqués dans une synergie de stratégie et de développement passant par un positionnement sur la façade méditerranéenne.

Un conseil d'administration de renommée européenne.

Le 4 décembre 1989, accueillie par la municipalité de Rochefort du Gard, s'est réunie au Castelas, l'assemblée générale constitutive. Ont été élus le conseil d'administration et le bureau de cette association présidée par Philippe Lamour.

IV – Des actions

1) Les rencontres des 5 et 6 décembre 1989

Le lendemain 5 décembre, la ville d'Avignon accueillait à son tour l'association au Centre de Congrès du Palais des Papes. Le débat a porté sur l'Arc Méditerranéen et sur le positionnement des territoires sur la question des infrastructures et de l'aménagement du territoire à l'échelle sud-européenne.

Étaient notamment représentés autour de la commune d'accueil, les régions Toscane et Ligurie, la généralité de Catalogne, les Conseils régionaux PACA et Languedoc-Roussillon, le ministère de l'Équipement, la commune de Gênes, la commune de Nîmes, la Chambre de commerce et d'industrie d'Avignon et de Vaucluse.

Le 6 décembre, Montpellier, qui s'est vu confier la présidence de la commission culturelle d'Eurocité, a accueilli l'association pour la clôture de ces premières rencontres.

2) Les rencontres des 21-22-23 mars 1990

Trois commissions composées des représentants des cinq régions et des principales villes adhérentes ont fonctionné à Avignon, Nîmes et Marseille sur les thèmes suivants :

- les grandes infrastructures ;
- l'eau ;
- liaisons centre ville-port.

Ces journées ont été ponctuées par une intervention de Jean-Louis Guigou, Directeur de la DATAR.

3) Un programme de travail sur cinq ans

1989-1993 Les Euro-Thèmes

Pour atteindre les objectifs que s'est fixé le Forum d'Avignon dans sa dimension européenne, trois Euro-Thèmes ont été définis.

1986

ADECI

Association Régionale pour le Développement de la Coopération Industrielle Internationale

Ils constituent le cadre général des actions engagées sur cinq ans en relations avec les différentes régions de l'Arc Méditerranéen.

Chaque année, différents sujets correspondant aux préoccupations communes des régions de l'Arc Méditerranéen seront illustrés d'exemples concrets.

Chaque sujet, rapporté à la problématique des Euro-Thèmes, fera l'objet d'une synthèse et d'une série de propositions valorisant la force des échanges dans l'Europe méditerranéenne des régions.

a) Mise en place du nouveau système d'économie intégrée

Place des grandes infrastructures dans l'aménagement de l'Europe du Sud.

Dimension européenne du développement local.

Apport des technologies nouvelles au positionnement européen des collectivités locales.

b) Rôle des acteurs dans le dialogue européen

Stratégie européenne des élus et aménagement urbain.

Pratiques professionnelles des urbanistes en Europe du Sud.

Cohérence des structures administratives face à l'enjeu européen du développement local.

c) Intervention des forces économiques dans la valorisation et la gestion des espaces protégés

Protection active des espaces naturels par une valorisation économique.

Identité méditerranéenne et dynamique touristique.

Gestion des ressources naturelles européennes.

I – Le partenariat industriel international inter-entreprises, champ d'action de l'ADECI

1) Le transfert de technologie et le partenariat industriel, vecteurs d'exportation des PMI de la région PACA

En raison sans doute de la proximité géographique et d'un certain héritage historique, les PMI de la région PACA orientent souvent leur recherche de marchés à l'exportation vers les pays du Bassin Méditerranéen et de l'Afrique.

La demande industrielle de ces pays tend, de plus en plus, à substituer à une importation de produits finis, une importation de technologie et de savoir-faire, leur permettant de développer un tissu de PME locales.

Des PMI régionales détiennent ce savoir-faire et une expérience qui correspondent à cette nouvelle demande.

En fait, l'implantation directe ou indirecte à l'étranger, le partenariat local constituent, de plus en plus, le seul moyen de rester sur les marchés extérieurs.

2) Le rapprochement international d'entreprises

La coopération entre entreprises européennes représente pour les PME un moyen de se développer, d'innover et de conquérir de nouveaux marchés.

La partenariat inter-entreprises constitue une recherche d'occasions de rapprochement et de création de complémentarité entre des opérateurs économiques qui sans renoncer pour autant à leur originalité propre, souhaitent au contraire se renforcer pour accroître leur compétitivité et leur efficacité.

Le champ ouvert par ce rapprochement d'entreprises constitue des opportunités d'affaires pouvant prendre la forme d'un :

- partenariat financier ;
- partenariat technologique ;
- partenariat commercial.

3) Zones géographiques prioritaires de l'ADECI : la CEE, le Bassin Méditerranéen et les pays en voie de développement

En 1989, près de 65 % des activités de l'ADECI ont été orientées vers l'ensemble des pays de la CEE et principalement en direction de l'Espagne, la Grèce, les Pays-Bas et le Portugal.

Les pays du Maghreb, de l'Afrique noire francophone, de l'Océan Indien, ont constitué les principales actions de l'ADECI en direction des pays en voie de développement.

L'ADECI a été créée fin 1980 à Marseille, à l'initiative de responsables de PMI de la région PACA et a bénéficié, dès son origine, du soutien de fonds publics pour le développement de ses initiatives (Conseil régional PACA, ministère de

l'Industrie, ministère de la Recherche et de la Technologie, ministère de la Coopération, ministère des Affaires Etrangères).

Association loi 1901, l'ADECI regroupe en 1989, cent vingt membres dont plus de cent PMI de la région PACA, ouvertes au montage et à la réalisation d'opérations de partenariat industriel et de transfert de technologie avec des entreprises étrangères.

4) Objectifs généraux de l'ADECI

- sensibiliser les entreprises de la région PACA à l'intérêt d'une démarche centrée sur le partenariat et la coopération industriels avec des partenaires de pays en voie de développement et/ou de la CEE,
- mobiliser un potentiel de PMI disponibles pour des opérations de partenariat ; assister les PMI dans la formulation de leur offre technologique,
- repérer et identifier sur le terrain des partenaires industriels étrangers et établir la mise en contact,
- détecter des projets et demandes de partenariat industriel émanant d'opérateurs étrangers et les diffuser auprès des PMI de la région PACA,
- assister les PMI régionales dans le montage et la réalisation d'opérations de partenariat industriel,
- mettre en relation les PMI avec des organismes nationaux et internationaux (publics ou privés) qui interviennent dans les opérations de coopération industrielle, au titre de l'aide financière et/ou technique, comme au titre de la circulation d'informations.

Outre ses moyens propres, l'ADECI dispose d'un réseau d'experts associés spécialisés géographiquement.

L'ADECI a mis à la disposition des PMI régionales, dans la phase de pré-montage ou de montage d'un accord de coopération industrielle, des experts associés dans différents domaines : juridique, assurance, financier...

Enfin, l'ADECI a identifié et entretenu des relations de travail permanentes avec des organismes publics susceptibles d'intervenir financièrement, pour des actions de coopération industrielle ou d'apporter des informations/conseils aux PMI (banques, caisse centrale de coopération économique, Proparco, Onudi, CDI...).

II – Les partenaires de l'ADECI

Pour mener à bien son action, l'ADECI réunit des ressources financières en provenance de trois types de partenaires qui contribuent, environ pour 1/3 chacun, au budget de l'ADECI :

- les entreprises de la région PACA,
- les collectivités locales (Conseil régional PACA),
- l'Etat français (quatre ministères concernés).

1) Cent six PMI régionales membres de l'ADECI

Les PMI régionales membres de l'ADECI sont des entreprises exerçant une activité industrielle ou offrant certains services à l'industrie et qui souhaitent entrer en contact avec des partenaires étrangers pour :

- une acquisition ou une cession de licence,
- un transfert ou un échange de technologie,
- une coopération commerciale (complément de gammes),
- des participations financières croisées,
- des accords de co-production,
- une sous-traitance internationale.

Les entreprises membres de l'ADECI réalisent au total : 4,5 milliards de F de chiffres d'affaires dont 40 % à l'exportation, pour huit mille cinq cents emplois.

Elles sont réparties géographiquement, dans la région PACA, de la manière suivante :

- | | |
|--|------|
| • Bouches du Rhône
(dont 30 % pour Marseille) | 61 % |
| • Alpes Maritimes | 15 % |
| • Vaucluse | 12 % |
| • Var | 8 % |
| • Alpes de Haute-Provence et Hautes Alpes ... | 4 % |

2) L'ADECI partenaire privilégié du Conseil régional PACA

Le Conseil régional PACA a conclu plusieurs accords de coopération avec des partenaires de pays en voie de développement et de pays européens.

Le contenu du programme de ces différents accords prévoit la promotion et l'accompagnement d'opérations de transfert de technologie et de partenariat inter-entreprises.

L'ADECI participe à la réalisation de ces actions en relation étroite avec PROMO-PACA.

En effet, le Comité régional des relations extérieures Provence-Alpes-Côte d'Azur (PROMO-PACA) a notamment pour vocation de stimuler et de rechercher la cohérence des opérations de promotion et d'accompagnement menées à l'étranger par les opérateurs privés ou publics de la région.

3) L'ADECI partenaire de quatre ministères français concernés par la coopération industrielle internationale

Depuis sa création en 1980, l'ADECI bénéficie du soutien du ministère de l'Industrie, du ministère de la Recherche et de la Technologie, du ministère de la Coopération et du ministère des Affaires Etrangères.

L'ADECI entretient donc des relations étroites de travail avec les services compétents des ministères dans le domaine :

- de la promotion de la technologie française à l'étranger,
- de la coopération industrielle internationale inter-entreprises.

III – Le réseau international de l'ADECI

1) L'ADECI, correspondant pour la région PACA du service de l'ONUDI en France

L'ADECI est, depuis septembre 1982, le correspondant régional de l'organisation des Nations-Unies pour le Développement Industriel (ONUDI) en France.

Ce service qui a été créé en 1980, a mis en place un programme d'accueil de représentants de pays en voie de développement, dont le rôle est de promouvoir et d'accompagner les PMI françaises susceptibles de s'engager dans la réalisation de projets industriels avec des partenaires de leur pays respectif.

2) L'ADECI, membre du réseau européen BC-NET

L'ADECI a été sélectionnée par la CEE, en janvier 1988, comme membre du réseau européen BC-NET (Business Cooperation Net-Work).

Ce réseau est constitué par trois cent cinquante conseillers d'entreprises qui sont habilités à consulter l'organe central du système à Bruxelles où se trouvent regroupées les offres et demandes de partenariat émanant des entreprises des divers pays de la Communauté.

Les opérations inter-entreprise recherchées concernent la coopération commerciale, technique et financière.

3) L'ADECI, relais d'information du Fonds Européen de Développement (FED) et de la Banque mondiale

L'ADECI est destinataire depuis septembre 1987, de l'ensemble des avis d'appels d'offres internationaux concernant des marchés de travaux et de fournitures, financés par le FED et par la Banque mondiale.

Ces avis d'offres sont diffusés, après examen, aux entreprises régionales concernées.

4) L'ADECI, partenaire privilégié du CDI Bruxelles

L'ADECI a signé le 8 juin 1989, à Marseille, un accord de coopération avec le Centre pour le Développement Industriel (CDI), à Bruxelles.

Grâce à cet accord, les entreprises régionales ont accès plus facilement aux procédures d'accompagnement financier proposées par le CDI de Bruxelles pour des accords de partenariat inter-entreprises, dans le cadre de la Convention de Lomé qui lie les pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique) à la CEE.

compétents des ministères dans le domaine :

- de la promotion de la technologie française à l'étranger,
- de la coopération industrielle internationale inter-entreprises.

III – Le réseau international de l'ADECI

1) L'ADECI, correspondant pour la région PACA du service de l'ONUDI en France

L'ADECI est, depuis septembre 1982, le correspondant régional de l'organisation des Nations-Unies pour le Développement Industriel (ONUDI) en France.

Ce service qui a été créé en 1980, a mis en place un programme d'accueil de représentants de pays en voie de développement, dont le rôle est de promouvoir et d'accompagner les PMI françaises susceptibles de s'engager dans la réalisation de projets industriels avec des partenaires de leur pays respectif.

2) L'ADECI, membre du réseau européen BC-NET

L'ADECI a été sélectionnée par la CEE, en janvier 1988, comme membre du réseau européen BC-NET (Business Cooperation Net-Work).

Ce réseau est constitué par trois cent cinquante conseillers d'entreprises qui sont habilités à consulter l'organe central du système à Bruxelles où se trouvent regroupées les offres et demandes de partenariat émanant des entreprises des divers pays de la Communauté.

Les opérations inter-entreprise recherchées concernent la coopération commerciale, technique et financière.

3) L'ADECI, relais d'information du Fonds Européen de Développement (FED) et de la Banque mondiale

L'ADECI est destinataire depuis septembre 1987, de l'ensemble des avis d'appels d'offres internationaux concernant des marchés de travaux et de fournitures, financés par le FED et par la Banque mondiale.

Ces avis d'offres sont diffusés, après examen, aux entreprises régionales concernées.

4) L'ADECI, partenaire privilégié du CDI Bruxelles

L'ADECI a signé le 8 juin 1989, à Marseille, un accord de coopération avec le Centre pour le Développement Industriel (CDI), à Bruxelles.

Grâce à cet accord, les entreprises régionales ont accès plus facilement aux procédures d'accompagnement financier proposées par le CDI de Bruxelles pour des accords de partenariat inter-entreprises, dans le cadre de la Convention de

PRESENTATION DE L'ASCAME

**Assemblée des Chambres de Commerce
et d'Industrie en Méditerranée**

Pendant ces dernières quatre années, l'Assemblée des Chambres de commerce et d'industrie de la Méditerranée – créée à Barcelone au mois d'octobre 1982, par initiative de cette Chambre de commerce – a donné suite, et même intensifié, sa tâche d'établir des contacts entre ses membres, persuadée de l'importance du rôle à jouer par les Chambres de commerce dans la promotion des échanges internationaux et le développement économique de leurs respectifs pays.

Dans le cadre de sa compétence, elle a toujours en vue l'importance historique des relations commerciales dans la région méditerranéenne, sa capacité potentielle de développement basé sur la disponibilité de matières premières et de sources d'énergie, et, très spécialement, leur offre touristique de premier ordre.

La récupération de la position géoéconomique qui correspond au Bassin Méditerranéen, au travers d'un développement plus équilibré des pays du bassin – qui constitue la finalité basique et permanente des travaux de l'association – peut et doit s'achever par une coopération plus étroite entre les chambres associées et la réalisation d'actions conjointes.

Cette tâche se réalise particulièrement dans le domaine d'amélioration des infrastructures du transport et les communications ; la promotion du tourisme ; la coopération industrielle et technologique ; l'environnement ; la formation et l'information ; et l'attention constante vers la politique méditerranéenne des Communautés Européennes ; l'évolution de mouvements d'intégration économique des pays riverains – spécialement la CEE et l'UMA – et une étroite coopération avec la Chambre de commerce internationale, laquelle, de même que la Communauté Européenne, le Conseil d'Europe, Eurochambres, et les Nations-Unies, considèrent l'Ascame comme un interlocuteur valable et comme organisme consultatif pour leurs affaires méditerranéens.

I – Le cadre géographique et les entités associées

Avec l'adhésion à l'Ascame de la Fédération des Chambres de commerce de l'Egypte et la Chambre de commerce de Malta (assemblée de Tunis, juin 1987), le nombre de pays méditerranéens représentés dans l'association est déjà de quinze, sur un total de dix-sept pays riverains.

De sa part, la Chambre de commerce de la RPS d'Albanie a participé, en qualité d'observateur, à la VI^e assemblée de l'Ascame (Opatija, avril 1990), – c'était la première fois que la chambre albanaise participait à un congrès international de Chambres de commerce – et a présenté officiellement sa candidature comme membre de plein droit, ce qui fait augmenter à seize le nombre de pays. La fédération des chambres de commerce d'Israël a réitéré, récemment, sa demande d'adhésion.

Tout au long des successives assemblées on a accepté les demandes d'admission de diverses Chambres de commerce (d'Egypte, Espagne, Italie, Liban, Malta et Maroc), de chambres mixtes, foires internationales et d'autres institutions

méditerranéennes à caractère économique, ce qui fait que le total d'associés est proche à cent cinquante membres.

Avec cela, l'Ascame devient la fédération ou institution la plus large parmi celles, à caractère divers – politique, économique, scientifique ou culturel – représentant des intérêts communs dans la région méditerranéenne.

II – Les organes directifs

1) *L'assemblée générale*, – laquelle, d'après les statuts, doit se réunir tous les dix-huit mois – a tenu, pendant cette période, trois séances plénières :

– IV^e assemblée, Tunis (Tunisie), les 11 et 12 juin 1987, ayant comme sujet : « Répercussions de la première année d'élargissement de la CEE ».

– V^e assemblée, Gênes (Italie), les 29 et 30 septembre 1988. Sujet : « Le rôle des CCI de la Méditerranée face au marché intérieur Européen de 1992 ».

– VI^e assemblée, Opatija (Yougoslavie), les 26 et 27 avril 1990. Sujet : « La Méditerranée et la politique de l'Est de l'Europe ».

Ont participé aux mêmes, avec d'importantes interventions, les représentants de la Chambre de commerce internationale, de la CEE, Eurochambres, les Associations nationales de chambres et l'Association des Chambres de commerce de la mer du Nord. Les importants discours du président de l'Ascame sont inclus dans les procès-verbaux.

Pour les prochaines assemblées, on a accepté les invitations des Chambres de commerce, industrie et navigation de Palma de Mallorca (VII^e assemblée, octobre 1991) et Marseille (VIII^e assemblée, printemps 1993).

2) *Le comité exécutif*, – intégré par une Chambre de commerce de chacun des pays représentés – a tenu des réunions ordinaires dans les chambres et dates indiquées ci-après :

- 9^a Tunis, le 10 juin 1987 ;
- 10^a Gênes, le 2 octobre 1987 ;
- 11^a Alicante, le 24 mai 1988 ;
- 12^a Gênes, le 28 septembre 1988 ;
- 13^a Ajaccio, le 2 juin 1989 ;
- 14^a Barcelona, le 20 novembre 1989 ;
- 15^a Opatija, le 25 avril 1990.

La prochaine réunion (16^e se tiendra à Tunis le 27 octobre 1990).

III – La présidence et les vice-présidences

Le président et les vice-présidents sont élus pour une période de trois ans séparant deux assemblées non consécutives. D'après les statuts, la présidence et deux

vice-présidences doivent se renouveler dans les séances de nombre impair, et les deux autres vice-présidences, dans celles d'ordre pair. La cinquième vice-présidence correspond à la chambre en charge de l'organisation de la prochaine assemblée plénière.

Avec la réélection du président en occasion de la V^e assemblée (Gênes, septembre 1988), et avec les rénovations statutaires des vice-présidences, et jusqu'à la prochaine assemblée (Palma de Mallorca, octobre 1991), ces postes correspondent aux Chambres de commerce et personnes indiquées ci-après.

Présidente : CCIN de Barcelone, M. Josep M. Figueras ;
Vice-présidences : CCI de Tanger, M. Mohamed El Abbassy ;
CCI de Marseille, M. François Le Bars ;
CCI du Pirée : M. Manolis Niadas ;
CCI de Beyrouth : M. Adnan Kassar.

La cinquième vice-présidence, qui correspond à la Chambre économique de Rijeka (M. Tomislav Blazic), sera transférée à la CCIN de Palma de Mallorca (M. Pablo Catala) – qui organisera la VII^e assemblée – à partir de la seizième séance du Comité exécutif (Tunis, octobre 1990).

En qualité d'amphitryonnes de la IV^e et de la V^e assemblées, respectivement, ont occupé, de même la cinquième vice-présidence pendant cette période les CCI de Tunis (M. Mahomed Zerzeri) et la CCIAA de Gênes (M. Franco Rampone).

En reconnaissance de leur constante et efficace dédicace aux activités de l'association depuis sa création, l'assemblée – dans ses IV^e et V^e séances générales – a nommé « *Membres d'Honneur de l'Ascame* », M. Paul Fabre et M. Mahmoud Zerzeri, Présidents Honoraires, respectivement des CCI de Marseille et de Tunis, qui avaient été vice-présidents de l'association. A cet effet, on leur a décerné le diplôme accreditatif.

IV – Le secrétariat permanent

A cause de son attachement à la présidence, il demeure toujours à la CCI de Barcelone. Son titulaire est le vice-secrétaire de la même, M. José M^a Suris, qui compte avec la coopération permanente de Melle Sofia Rodés.

De même, et depuis l'Assemblée de l'Ascame, tenue à Tunis, (1987), et en qualité de conseiller, M. Aurelio T. Rosés, ancien fonctionnaire technique de la Chambre de commerce de Barcelone, et expert en sujets maghrébins, collabore avec l'association. Il a représenté l'Ascame en divers congrès internationaux et participé activement dans toutes les assemblées plénières, auxquelles il a présenté un important rapport sur la situation géopolitique de la région méditerranéenne.

Le secrétariat, en plus, prend soin des convocatoires, documentation, organisation, rédaction et distribution des procès-verbaux des séances des organes de

direction et des réunions de travail ; de la correspondance avec les associés ; de l'encaissement des cotisations ainsi que de l'administration des fonds ; et de l'édition périodique du bulletin « *lettre de l'Ascame* », ainsi que du « Guide des associés ».

V – Les commissions de travail

Ascame a constitué, depuis la IV^e assemblée (1987), quatre commissions permanentes de travail, dont les présidences et secrétariats sont occupées par une des Chambres de commerce qui intègrent le comité exécutif :

- Commission I : « Transports et communications » (CCI Marseille) ;
- Commission II : « Tourisme » (CCI de Tanger) ;
- Commission III : « Coopération industrielle et technologique » (CCI du Pirée) ;
- Commission IV : « Relations avec la CEE » (CC de Tunis).

Durant la VI^e assemblée (1990), la création d'une nouvelle Commission V, « Formation », a été accordée, dont la présidence se trouvera à la CR de Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse.

De même, et à partir de la IV^e assemblée, un groupe de travail, dont le titre était de « Communications particulières » et postérieurement, « Affaires Générales », réalise des réunions afin de traiter sur des sujets qui ne sont pas compris dans la spécifique compétence des commissions permanentes (échanges commerciaux, foires, relations financières, investissements, arbitrage, écologie, etc.) (CCI de Barcelone).

Les commissions s'occupent – en des réunions tenues pendant les périodes entre les assemblées – de sélectionner les sujets prioritaires de leurs respectives compétences ; étudient et rédigent les rapports correspondants, qui sont soumis au Comité exécutif, auquel ils proposent leurs initiatives de réalisation d'activités ou la prise de décisions, critères et positions concernant des problèmes et situations concrètes.

Pendant les assemblées générales, les commissions examinent et discutent successivement les rapports et communications de leur compétence – dont le nombre est de cinquante, approximativement, pour chacune des assemblées – et rédigent leurs propositions de conclusions, qui seront soumises, de suite, à la séance plénière pour approbation.

Le nombre extraordinaire de sujets desquelles l'Ascame s'est occupée pendant ces dernières quatre années, à travers ses commissions et groupes de travail – dont les rapports et conclusions sont à disposition des intéressés dans le secrétariat permanent – nous empêchent de les mentionner toutes dans ce résumé d'activités. Cette documentation constitue, sans aucun doute, le plus large recueil de documents et antécédents qui concernent la situation économique-social du monde méditerranée, pendant les dernières années.

Mais, en tout cas, il faut mettre l'accent – en les groupant par matières –, sur les sujets ayant eu un spécial relief, une plus grande dédicace ainsi qu'un intérêt commun, ou bien ayant devenu source d'initiatives, réalisations et propositions, sujets dans lesquelles la Chambre de commerce de Barcelone a eu une spéciale intervention.

1) En matière d'infrastructures, transports et communications

Le transport maritime de passagers en périodes de haute-saison ; l'aménagement de l'environnement urbain (Nice, novembre 1987) ; la fluidité des transports maritimes en Méditerranée Occidentale (Marseille, octobre 1987 et Gênes, mars 1989) ; les transports, support dynamique du marché intérieur européen (La Haye, septembre 1987) ; le marché intérieur européen en matière de transport (Gênes, septembre 1988) ; le développement des communications dans la région méditerranéenne (Marseille, septembre 1988) ; journées portuaires maghrébines (Alger, octobre 1988) ; les conseils de chargeurs maritimes, (Tunis, juin 1987 ; Gênes, septembre 1988 ; et Opatija, avril 1990) ; le Comité de transports de la Chambre de commerce franco-arabe (Casablanca, septembre 1989) ; et la liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar (Barcelone, novembre 1990).

2) Spécialement importantes ont été les activités en matière de *promotion du tourisme en Méditerranée*, en soulignant la coordination et réalisation de l'étude sur le tourisme nautique en Méditerranée, confiée par l'Ascame à la CCI de Nice et financée par la CEE. Le comité d'experts s'est réuni à Barcelone (janvier 1987), Palma de Mallorca (mars 1987), Nice (juillet 1987) et Gênes (octobre 1987). Postérieurement à l'avancement, face à la CEE, pendant la conférence sur le « Tourisme Horizon 92 » (Bruxelles, novembre 1987), il y a eu une dernière séance à Nice (février 1988) et sa présentation officielle a eu lieu à Barcelone le 11 avril 1988 dans l'inauguration des I^{er} journées internationales sur le tourisme nautique en Méditerranéen de la part du directeur général de transports de la CEE, M. Eduardo Pena et le président de l'Ascame, M. Josep M. Figueras.

Le prix Ascame pour le tourisme a été convoqué et décerné dans chacune des IV^e, V^e et VI^e assemblées et le règlement a été modifié (Gênes, septembre 1988).

Le projet de création d'un salon méditerranéen de tourisme a été approuvé. A organiser par la CCI de Nice, ce salon se tiendra en novembre 1991.

La promotion du tourisme entre l'Espagne et la Corse (Barcelone, juillet 1987 et Ajaccio, octobre 1987) ; le Salon Franco-Espagnol d'Innovations Technologiques rattachées au tourisme (Tarbes, septembre 1988 ; Gerona, octobre 1989 ; et Tarbes, septembre 1990).

Etude sur la tourisme dans les villes d'art (Malte, novembre 1987), postérieurement transformé en projet de guide touristique de la Méditerranée (Gênes et Novara, mars 1988 ; Alicante, mai 1988 ; Marseille, septembre 1988 et Barcelone, novembre 1989).

Etude pour la création d'un Institut méditerranéen de tourisme (Milan, mai 1989 ; Barcelone, novembre 1989 et Opatija, avril 1990).

Finalement, la création d'un prix pour un programme de TV, en occasion de l'Année européenne du tourisme (Opatija, avril 1990).

3) En ce qui concerne la *coopération industrielle et technologique, la formation et l'innovation*, outre les activités permanentes du réseau « Cointech » concernant le transfert de technologie, il faut mentionner spécialement les journées de coopération industrielle et technique des entreprises tunisiennes (partenariat 1987, Tunis, juin 1987), en collaboration avec l'Agence de Promotion des Investissements, (API), ; le programme de formation de nouveaux entrepreneurs (Gênes, octobre 1987) ; le projet de banque de données ; la mission technologique Forum 1988, (Marseille, octobre 1988). Séminaire sur la coopération en matière de recherche et industrie en Méditerranée, (Marseille, octobre 1988) ; échange de projets de coopération entre entreprises ; mission d'entrepreneurs à Tunis, (Barcelone, janvier 1989) ; délégation au Maroc et Algérie (février-mars 1989) pour des projets de coopération avec le Maghreb ; participation à la convention nationale Assefor et le séminaire pour les services aux entreprises de récente création, (Florence, mai 1989) ; mission d'étude au Maghreb de la part des Chambres de commerce espagnoles, françaises et italiennes, à charge de la CEE et les rencontres organisés pour la coopération entre entreprises méditerranéennes, sous les auspices de la CEE, le premier lesquels aura lieu à Tunis les 25 et 26 octobre 1990. A cet effet, une centaine de projets de coopération ont été sélectionnés parmi les plus de deux cents reçus.

4) *Les relations avec la communauté économique européenne* se tiennent, à niveau technique et opératif, à travers du comité d'experts résidant à Bruxelles, intégré, basiquement, par les délégués des CCI espagnoles, françaises, grecques et italiennes, lesquels préparent les sujets de la commission IV de l'Ascame, dont le secrétariat est à leur charge.

Le comité a des rencontres périodiques avec d'importants fonctionnaires de la CEE, dans le siège de la commission, à Bruxelles, (avril 1989, mai 1988 et septembre 1989).

On suit avec une particulière attention les répercussions, pour les pays méditerranéens, de l'élargissement de la CEE, les négociations d'adhésion de nouveaux membres, telles que la Turquie (Barcelone, janvier 1989) ; les protocoles commerciaux, financiers et techniques des pays associés et, en général, la politique méditerranéenne de la CEE et le marché intérieur méditerranéen.

VI – Congrès, séminaires et journées internationales

Dans le but de divulguer les objectifs et les activités de l'Ascame, le président, M. Josep M. Figueras a présenté des rapports dans les réunions du BICC de la

Chambre de commerce internationale, dont il préside le Comité espagnol depuis mai 1988, étant intégré dans son comité de direction depuis novembre 1988 (huitième conférence de la CCI, Istanbul, septembre 1988 ; conseil à Paris, novembre 1988 et trentième congrès de la CCI à Hamburg, juin 1990).

De même, l'Ascame a participé activement – représentée par son président, vice-présidents (M. Le Bars et M. Niadas), délégués, experts, ou le secrétaire permanent – en de nombreuses réunions internationales traitant des sujets méditerranéens, parmi lesquels il faut mentionner, chronologiquement : le partenariat 1987 (API, Tunis, juin 1987) ; deuxième Conférence de régions du Bassin Méditerranéen (Conseil d'Europe, Malaga, novembre 1987) ; soixante-deuxième Assemblée générale d'Eurochambres, (La Haye, septembre 1989) ; troisième Congrès sur les transports maritimes en Méditerranée Occidentale (Marseille, octobre 1987) ; septième Séminaire européen pour les PME (Assefor-Unioncamère, Gênes, octobre 1987). Conférence sur le tourisme – Horizon 1992 (CEE, Bruxelles, 1987) ; Premières journées internationales sur le tourisme nautique en Méditerranée (Barcelone, avril 1988) ; Coopération recherche-industrie en Méditerranée, (Marseille, octobre 1988) ; premier Séminaire international sur les croisières nautiques en Méditerranée (Barcelone, décembre 1988) ; Séminaire « Turquie et la CEE », (Barcelone, janvier 1989) ; cinquième congrès international sur « La fluidité des transports en Méditerranée Occidentale » (Gênes, mars 1989) ; délégation officielle de la CCI de la RPS d'Albanie à Barcelone (avril 1989) ; Séminaire sur les services à de nouvelles entreprises, (Assefor, Florence, mai 1989) ; deuxième Forum sur les réalités et perspectives des relations entre les pays européens de la Méditerranée Occidentale et les pays de l'UMA, (Tanger, mai 1989) ; séance sur les transports maritimes franco-maghrébines, (Casablanca, septembre 1989) ; visite à l'Albanie du président de l'Ascame, (septembre 1989). Deuxième Séminaire international de croisières nautiques en Méditerranée (Barcelone, décembre 1989) ; les premières rencontres des CCI du Maroc (Rabat, février 1990) ; « Change et sécurité dans l'Europe des 1990 », (Madrid, février-mars 1990) ; première rencontre Al-Bougaz (Le Déroit), Tanger, Horizon 2000, (Tanger, mars 1990) ; Colloque sur le futur de la coopération entre l'UMA et la France, dans le sein de la CEE (Marseille, juin 1990) ; liaison fixe Europe-Afrique, à travers le Déroit de Gibraltar, (Barcelone, novembre 1990).

VII – Prix « Ascame » pour le tourisme

Sous la décision préalable du comité exécutif, lequel en agissant comme jury, et après avoir examiné les conditions des candidatures présentées, en occasion des IV^e, V^e et VI^e assemblées générales de l'Ascame, ont reçu le prix les Chambres de commerce, organismes et personnalités indiquées ci-après :

– *Premier prix*, Tunis, juin 1987 :

Des plaques en argent aux CCI d'Impéria, Nice-Alpes Maritimes, Perpignan-Pyrénées Orientales, Groupement interconsulaire des CCI de l'Hérault, Chambre économique de Rijeka.

Des diplômes aux CCI d'Ajaccio-Sartène, Bastia-Corte-Balagne, Gap-Alpes supérieures, Malaga, Pescara, Savona et Venice.

– *Deuxième prix*, Gênes, septembre 1988 :

Une plaque à la CCI de Ajaccio-Sartène, Bastia-Haute Corse, Gerona et Digne-Alpes de la Haute Provence.

– *Troisième prix*, Opatija, avril 1990 :

Des plaques en argent aux CCI du Dodécanèse, Sète-Frontignan-Mèze et Tanger.

Des diplômes aux CCI d'Alicante et Marseille.

VIII – Les publications

Le secrétariat permanent de l'Ascame publie, chaque trimestre, – depuis octobre 1986 – un bulletin informatif sur les sujets méditerranéens, qui constitue l'organe de diffusion des activités de l'association : la « *Lettre de l'Ascame* », de laquelle, pendant les quatre dernières années, ont été publiés les numéros deux à dix-sept. Nous nous reportons au même pour un information plus détaillée des activités mentionnées dans le présent rapport.

Sa diffusion dépasse largement le domaine des Chambres de commerce et entités associées, et un grand nombre d'exemplaires a été inclus dans la documentation des participants aux assemblées, conférences, congrès et séminaires internationaux dans lesquels l'association a participé.

Nous devrions faire mention ici des procès-verbaux des assemblées et des réunions du comité exécutif ; et le nombre de rapports et communications présentés aux assemblées plénières, qui dépasse les cent cinquante. Parmi les mêmes, nous attachons une singulière importance aux trois éditions du « rapport sur la situation géopolitique de la Méditerranée », et très spécialement à l'« étude sur le tourisme nautique en Méditerranée », confié en 1987 à l'Ascame par la Commission des Communautés Européennes

Finalement, et à l'occasion de la VII^e assemblée (Opatija 1990), la deuxième édition du « *Guide des chambres et entités associées à l'Ascame* », par le système de feuilles interchangeables, qui doit permettre la mise à jour permanente de toute l'information contenue dans chaque fiche, concernant la propre chambre ou entité, et les caractéristiques économiques de sa démarcation.

**L'ORIGINALITE D'ALPE ADRIA,
SON FONCTIONNEMENT
ET LES SYNERGIES QUI SE SONT CREEES
ENTRE LES REGIONS CONCERNEES**

**Gabriella BORGHI
Regione Lombardia**

La Communauté de travail Alpe Adria a été plusieurs fois définie comme « un pont entre l'Est et l'Ouest », car en elles ont convenu, dès son constitution en 1978, se sont réunies des régions appartenant à des systèmes politiques tout à fait différents au point de vue idéologique aussi bien qu'économique, qui ont su tout de même trouver, à leur intérieur, une capacité de dialogue et de coopération qui en a favorisé le développement. De plus, pour les régions orientales de l'Europe, ce travail en commun à l'échelon public transnational, avec la reconnaissance de leurs gouvernements nationaux, pourrait même avoir contribué à l'avènement des changements profonds auxquels nous sommes en train d'assister.

A l'heure actuelle, la Communauté de travail Alpe Adria est constituée par dix-huit régions, appartenant toutes à l'Italie, l'Allemagne Fédérale, l'Autriche, la Yougoslavie, la Hongrie et la Suisse.

Elle représente la coopération entre les régions de la chaîne des Alpes Orientales et de la Haute Adriatique et elle accueille des régions qui appartiennent à des aires économiques différentes : les régions italiennes et la Bavière font partie de la CEE, tandis que les régions autrichiennes et le canton du Tessin adhèrent à l'EFTA (Association européenne de libre échange). Les régions hongroises appartenaient au COMECON et les Républiques yougoslaves, bien qu'elles n'en fassent pas partie, ont des rapports étroits avec cette association.

Cette Communauté de travail est caractérisée aussi par le fait que, dès sa constitution, elle a continué de s'accroître : les membres initiaux n'étaient en effet que le Frioul-Vénétie-Julienne, la Carinthie, la Croatie, la Haute-Autriche, la Slovénie, la Styrie et la Vénétie. A ceux-ci d'autres régions se sont ajoutées, peu à peu.

Les régions de l'Alpe Adria présentent quelques traits communs qui, avec toute probabilité, en ont facilité l'entente et les rapports : un passé historique et des traditions culturelles similaires, périphéricité vis-à-vis du centre décisionnel politico-administratif, nécessité d'intégration dans les communications et dans les politiques environnementales.

Toutefois, elles se ressentent du rôle différent qu'elles remplissent dans leur pays d'appartenance, et ce pour ce qui concerne aussi bien l'économie que le degré d'autonomie et les secteurs de compétence différents.

Les régions qui font partie d'Alpe Adria comprennent 300 000 km² environ de territoire et près de 40 millions d'habitants. Les tableaux et les illustrations ci-joint (tab. 1,2, fig. 1,2,3,4) montrent le rapport existant entre les seize régions qui font partie de la Communauté ; deux régions n'ont pas été prises en considération, car elles n'ont adhéré que récemment avec le statut d'observateurs actifs, et notamment la province hongroise de Baranya et le canton du Tessin pour la Suisse.

Quelques-unes d'entre elles sont aussi insérées dans des réalités nationales auxquelles elles participent activement. On doit à ce propos souligner l'incidence démographique de l'Etat libre de Bavière (18 %) vis-à-vis de la République Fédérale d'Allemagne, et des régions italiennes (27 %) et autrichiennes (45 %) par rapport au total national.

Tout aussi important est le rôle économique qu'ont ces régions, même s'il existe encore des difficultés méthodologiques de comparaison des produits intérieurs, à cause des modalités de calcul différentes, dues aux structures économiques diverses.

De plus, on peut observer qu'à cause des déséquilibres territoriaux de leurs nations, quelques régions d'Alpe Adria appartiennent à la catégorie des régions entraînant (Lombardie, Slovénie, Croatie, Haute-Autriche) aussi bien qu'à celle des régions qui, pour des périodes ou des raisons différentes, ont utilisé des interventions de rééquilibrage (Bavière, Frioul-Vénétie Julienne, Trentin-Haut-Adige, Vas, Somogy, Tala).

En tout état de cause, le degré d'inégalité à l'intérieur de la Communauté Alpe Adria est probablement inférieur à l'inégalité que l'on observe quelquefois au sein des nations.

D'une étude récente¹ qui a analysé le développement économique des régions de l'Alpe Adria vis-à-vis du développement européen au cours de trois derniers décennies, des éléments caractéristiques ressortent, comme l'importance de l'occupation agricole, dépassant la moyenne communautaire (à l'exception de la Lombardie) ; l'industrialisation assez récente qui a eu lieu dans la période d'après-guerre ; une diminution la part de l'activité industrielle à partir de la crise pétrolière de 1973. On peut affirmer tout de même¹ que « depuis le fin des années soixante-dix, le rattrapage du retard du développement industriel et économique des régions de l'Alpe Adria vis-à-vis des régions à industrialisation ancienne du nord de l'Europe s'est définitivement accomplie ».

I – Organisation et fonctionnement

La Communauté est constituée à présent par dix-huit participants : quinze Länder, régions et républiques ont le rôle de membres et trois participants ont le rôle d'observateurs actifs. Le nombre de participants de départ (sept) pouvait être étendu, à l'origine, à d'autres régions intéressées.

Au sommet de la Communauté, il y a l'assemblée des présidents des gouvernements régionaux, qui est le pouvoir décisionnel auquel revient l'orientation globale et stratégique de la Communauté.

Le Président de la Communauté reste en fonction pour deux ans et il est nommé selon une succession alphabétique parmi les régions. Deux réunions plénières au moins sont prévues pendant le mandat de chaque présidence, à qui reviennent aussi les fonctions de secrétariat de la Communauté.

1. R. Cappellin, « Internazionalizzazione delle piccole e medie imprese e mercato unico europeo : prospettive e problemi nell'Alpe Adria » in : ISPI, Alpe Adria una regione europea, Milano, 1988.

La Communauté est présidée jusqu'à la fin de 1990 par le président du Conseil régional de Lombardie.

L'assemblée des présidents peut se servir de la contribution, même sous forme de proposition de commissions techniques ; en particulier, la commission hauts-dirigeants a la tâche de traduire en actes opérationnels les orientations de l'assemblée des présidents, en coordonnant les commissions techniques et toutes autres activités de la Communauté.

L'allemand, l'italien, le croate, le slovène sont les langues officielles.

Comme actuellement la Communauté n'a pas de budget à elle, chaque région finance l'organisation de ce qui lui revient (par exemple, réunions de groupes ou de commissions présidés par elle) en décidant chaque fois de sa participation et, pas conséquent, du financement des initiatives communes. Sont naturellement à la charge de chaque région les frais de transport et de séjour de ses représentants aux réunions.

Le protocole d'entente signé à Venise le 20 novembre 1978 spécifiait que la Communauté avait la tâche de « traiter en commun, à titre d'information et technique, et de coordonner les problèmes qui intéressent ses membres ».

Les sujets reconnus dans l'accord concernent ce qui suit : communications transalpines, activité portuaire, production et transport d'énergie, agriculture, économie forestière, économie des eaux, tourisme, protection de l'environnement, protection de la nature, sauvegarde du paysage, conservation du paysage culturel et de loisir, aménagement du territoire, développement urbain, rapports culturels, contacts entre les instituts scientifiques.

Comme on le voit, on avait arrêté une gamme d'intérêts très vaste, et sur cette base furent ensuite instituées les commissions de consultation technique.

A présent, il y a six commissions techniques (voir schéma ci-joint) : aménagement du territoire et sauvegarde de l'environnement, transports, culture, économie, agriculture et santé.

Des représentants désignés par chaque région sont présents dans toutes les commissions, avec des compétences spécifiques. Même la présidence des commissions est renouvelée tous les deux ans et la région à qui revient la présidence se doit d'organiser les réunions et d'identifier les directives d'orientation qui seront ensuite soumises à la commission des dirigeants et approuvées par les présidents.

Les commissions devraient couvrir tous les domaines d'intérêt commun et peuvent s'organiser, à leur tour, en « groupes de travail » s'occupant des problèmes saillants ou de « groupes de projet » pour l'activation d'initiatives spécifiques. C'est pourquoi tandis que les commissions n'ont pas d'échéance, les groupes de travail et encore plus les groupes de projet en ont une.

La commission des dirigeants peut, elle aussi, disposer de groupes de travail aux compétences « transversales ». Il s'agit actuellement du « groupe d'information » qui concerne tous les responsables des bureaux de presse, dans le but de créer et de promouvoir une image uniforme de la Communauté ; du « groupe de

prévention des calamités » , qui coordonne les moyens dont chaque région dispose dans ce domaine ; et du « groupe banque de données » qui a la tâche d'arrêter un recensement des sources d'information en soutien de l'activité des commissions.

Nombreuses sont désormais les initiatives qui ont été prises par les commissions, qui sont en fait la force motrice de la Communauté.

Les commissions ont, par exemple, la tâche d'arrêter des rapports communs sur la planification territoriale, la gestion des eaux, la sauvegarde de l'environnement, les grandes infrastructures de communication, les centres historiques, le développement des coopératives qui opèrent dans le domaine agricole et forestier ; un rapport sur l'économie est en cour d'élaboration.

Ce sont toujours des commissions ou des groupes qui organisent les séminaires et les congrès communs sur le tourisme en tant que force vitale de l'Alpe Adria, sur la greffe d'organes et les transports, ou qui promeuvent des expositions et des festivals de théâtre ; depuis des années, on organise les jeux d'hiver et d'été de l'Alpe Adria, auxquels prennent part de nombreux jeunes de différentes disciplines sportives ; on publie, dans le but de promouvoir l'activité touristique, des informations sur les « fêtes » ou sur la gastronomie dans l'Alpe Adria.

Ce ne sont que quelques exemples, qui font comprendre la multiplicité des synergies amorcées par l'Alpe Adria, car toute initiative est le résultat de la contribution des différentes régions.

Il va sans dire que cette coopération ne se borne pas aux responsables politiques et aux administrations régionales ; bien au contraire, elle intéresse la réalité économique et sociale, d'une façon informelle aussi bien qu'avec des modalités organisées.

Par exemple, a côté de la Commission culture et de la Commission économie, respectivement, il y a les Conférences annuelles des recteurs des universités de l'Alpe Adria et des présidents des Chambres de commerce. Des réunions des directeurs des Offices des foires ont été organisées depuis quelque temps.

La contribution de ces organismes est sûrement remarquable et permet à la Communauté de se prévaloir directement de leur coopération pour quelques initiatives.

Grâce à ces rencontres, des informations sont échangées et des rapports sont entamés favorisant les connaissances sur les sujets d'intérêt commun, mais des rapports personnels s'organisent aussi, qui ont un poids remarquable dans la connaissance réciproque des cultures et des façons de travail différents.

Les rapports avec les autres communautés interrégionales revêtent eux-aussi une importance particulière, notamment avec celles de la chaîne des Alpes, et en particulier avec la Communauté de l'Arge-Alp, créée en 1972 entre les régions des Alpes Centrales. Les contacts réciproques se sont renforcés tout spécialement dans quelques secteurs dans lesquels elles sont plus directement intéressées, à savoir celui des grandes infrastructures de transport et le domaine de la gestion du territoire.

L'expérience positive de l'Arge-Alp et de l'Alpe Adria a certainement influencé la constitution en 1982 de la Communauté de travail Cotrao, qui réunit les régions des Alpes Occidentales.

Presque toutes les régions des Alpes font partie des trois communautés de travail, qui ont signé entre elles un accord de coopération réciproque, en confirmation de ce que la coopération interrégionale répond aujourd'hui à une exigence des gouvernements régionaux et des populations.

II – Synergies

Les régions qui font partie de ces communautés ont donc créé entre elles un réseau de rapports, entamé sur une trame très large, qui a donné lieu ensuite à des sous-systèmes spécifiques de rapports pour les différents secteurs d'intervention de la communauté.

On a écrit beaucoup sur la grande actualité et l'aspect positif de ces systèmes de rapports¹, car ils pourraient devenir une possibilité valable d'interconnexion entre la sphère locale et la globalisation de l'économie.

Les réseaux, qui peuvent assumer des configurations différents, aussi bien par rapport aux sujets qui y participent (entreprises, administrations publiques, professionnels), qu'à l'objet des rapports des réseaux mêmes (rapports productifs, commerciaux, technologiques, culturels, etc.), peuvent être à leur tour un support physique des activités ou bien peuvent-ils être, eux-mêmes, un langage de communication.

Ils se servent souvent de rapports, même informels, entre les participants, et cela crée des liens de confiance réciproque, qui renforcent l'efficacité du réseau.

De plus, la présence de ces réseaux, promus par des administrations publiques, entre des systèmes économiques régionaux, contribue à créer ce qui a été défini un « espace de soutien », surtout pour le système d'entreprises petites et moyennes qui caractérisent dans l'ensemble l'Alpe Adria.

Ils peuvent devenir des opportunités pour stimuler la politique innovatrice locale ou pour introduire des formes d'organisation nouvelles pouvant être plus économiques si elles ne sont pas gérées singulièrement. Ils permettent aussi aux « systèmes locaux » de réduire l'incertitude vers des perspectives de globalisation.

Globalisation de l'économie, voyant une compétition croissante parmi les systèmes territoriales, en entendant par là le contexte culturel environnemental entier où opèrent les entreprises.

1. L. Senn, « Sfera locale e globalizzazione dell'economia », in : « Modelli di analisi e politiche regionali per gli anni 1990 » – 11. Corso CNR – Carpi 6-12 maggio 1990.

Comme il s'agit ici d'horizons de référence, on comprend bien que la constitution de la Communauté de l'Alpe Adria ait été une intuition clairvoyante, aussi bien par rapport au contenu que dans la configuration ample des domaines d'intervention.

La coopération économique dans l'Alpe Adria peut donc représenter un modèle et, en tant que modèle, il sera analysé au cours du congrès « Coopération économique dans l'Alpe Adria et intégration des économies européennes », qui aura lieu les 9 et 10 novembre prochains.

De plus, selon les résultats d'une recherche récente¹ qui analysait les échanges commerciaux des régions italiennes de l'Alpe Adria, un « réseau de rapports privilégiés » s'est consolidé au cours des dernières années, dépassant la faible intégration soulignée par le « rapport Kramer » de 1986, et cet entre-l'aire occidentale et les pays de l'Est surtout.

D'autres formes d'intégration sont aussi en train de s'amorcer, et notamment des joint-ventures à capital paritaire avec la Hongrie et la Yougoslavie, qui à l'heure actuelle représentent certainement la composante la plus dynamique, compte tenu des dispositions récemment publiées par les deux gouvernements.

Les perspectives de développement de la Communauté doivent donc se situer dans le courant des changements radicaux qui sont en train d'avoir lieu et qui seront mis en œuvre au cours des années prochaines, compte tenu aussi de l'intégration économique de la CEE, qui sera accélérée et selon toute probabilité élargie. Ce processus ne va pas être facile et va souligner davantage les déséquilibres entre les pays européens aussi bien qu'à l'intérieur de ces mêmes pays, en remettant en question les rapports entre l'Europe et le reste du monde.

Dans cette perspective l'on devra parvenir à une autonomie plus grande des régions, de façon à leur permettre d'atténuer les conflits entre ethnies devant cette appartenance européenne commune avec des différenciations culturelles régionales.

Les régions de l'Est vont donc pouvoir trouver dans l'Alpe Adria une coopération pour constituer un équilibre entre les instances de l'économie de marché et les nouvelles exigences sociales et politiques.

C'est pourquoi l'on devra continuer à mettre à l'épreuve dans l'Alpe Adria des formes de coopération économique pouvant mettre en valeur les potentialités de chaque région et le réseau de rapports qui s'est formé au cours de ces années entre les régions.

La tâche de l'Alpe Adria sera donc de créer les conditions favorables pour que les projets qui vont au-delà de ces capacités deviennent plausibles et intéressent les pays d'appartenances diverses et les communautés supranationales respectives. La Communauté devra donc solliciter et promouvoir des initiatives, en

1. Regione Lombardia - CDRL, La Lombardia nel contesto dell'area Alpe Adria, Milano, novembre 1989.

comptant sur une intégration intérieure forte et effective, et ce parce qu'elle connaît de plus près les exigences des citoyens et peut donc donner à celles-ci un contenu concret de propositions.

EXPERIENCE ET PERSPECTIVES D'ALPE ADRIA

Docteur Massimo GORLA
Traduite de l'italien en français

Le 20 novembre 1978, à Venise, un protocole d'accord sanctionnait la naissance de la Communauté de travail Alpe Adria. Y adhéraient les Lander, régions et Républiques des Alpes Orientales, les régions italiennes Friuli-Venezia Giulia et Vénétie, les Lander autrichiens, Carintie, Haute-Autriche et Styrie, les Républiques Yougoslaves de Croatie et Slovénie. A ces membres fondateurs s'ajoutèrent dans les années suivantes d'autres adhésions significatives : en 1981, les régions du Trentin Haut-Adige, en 1987, le Burgerland, en 1988 la région Lombardie, l'Etat libre de Bavière et les Comités hongrois Gyor-Sopron et Vas. Aujourd'hui Alpe Adria compte dix-huit membres dont quinze membres effectifs (Bavière, Haute-Autriche, Styrie, Carintie, Burgerland, Gyor-Sopron, Vas, Zala, Somogy, Croatie, Slovénie, Friuli-Venezia, Guilia, Vénétie, Trentin-Haut Adige et Lombardie) et trois observateurs actifs (Salsbourg, canton du Tessin et Baranya). Le dialogue est-ouest et une plus grande coopération entre pays, et pas seulement proches géographiquement sont les objectifs que Alpe Adria a voulu. Et que ses motivations historiques, politiques, économiques, culturelles ainsi que ses objectifs relatifs à son programme aient été dès le début justes et conformément poursuivis, sont prouvés, soit par les changements récents et soudains dans les rapports est-ouest nés au cœur même de l'Europe, soit par l'initiative entreprise dès que possible par les gouvernements italien, autrichien, yougoslave, hongrois, et tchécoslovaque et formalisée à Vienne le 27 mai 1990 et appelée Pentagonale. Ironie du sort, le fait même d'avoir atteint des résultats pour lesquels elle s'est battue, risque maintenant de compromettre le futur de Alpe Adria. Il y a par exemple le risque que les Gouvernements nationaux en étouffent les fonctions et en annulent les perspectives à travers la Pentagonale, les cinq gouvernements nationaux se fixent pour but de contribuer d'une façon nouvelle et solidaire à améliorer ultérieurement l'atmosphère existant en Europe et à renforcer le processus CSCE. En se basant sur les relations amicales qui existent déjà, y compris le rôle de « pont » de la coopération entre « les perspectives régions de frontière » (dans le premier document de Budapest du 11 novembre 1989, les ministères des Affaires Etrangères ne citaient pas explicitement Alpe Adria) les Gouvernements désirent encourager la collaboration dans les différentes sphères de la vie sociale et économique, compte tenu des héritages historiques et culturels des cinq pays. Même les groupes de travail constitués (protection de l'environnement, développement de la petite et moyenne entreprise, transports, information, culture) et formés par les directeurs des ministères intéressés et par les experts se superposent à l'activité de Alpe Adria. En outre se qui préoccupe Alpe Adria c'est l'exclusion (au moins temporaire) du pacte de coopération du gouvernement allemand. De fait, la Bavière est un membre influent de la communauté, le Baden-Wurtemberg se montre toujours plus intéressé à suivre les activités et le gouvernement allemand a souscrit avec les autres gouvernements des pays représentés à Alpe Adria à un document qui en fait représente une reconnaissance formelle de Alpe Adria (Millstatt, 4 juin 1988). En outre, il ne faut pas oublier que l'Allemagne reste le principal partenaire économique de tous les autres pays. Voilà pourquoi, selon

Alpe Adria, l'Allemagne devrait être très vite invitée à collaborer. Il fallait dès maintenant faire attention à l'activité des gouvernements nationaux parce que c'est le premier éclaircissement indispensable aux perspectives de travail de Alpe Adria (thème du dernier chapitre de la relation). Il faut par conséquent souligner tout de suite que le processus démocratique heureusement ébauché dans les pays de l'Europe de l'Est et les rapports prometteurs rétablis entre gouvernements nationaux, sont un résultat auquel Alpe Adria a certainement contribué, mais en même temps, ce processus impose de modifier les objectifs et les modalités de travail de la communauté elle-même ainsi que de trouver des motivations nouvelles et plus actuelles.

I – La contribution de Alpe adria

Depuis le début de son activité, Alpe Adria s'était proposée comme instrument de dialogue entre des régions appartenant à des aires économiques et politiques différentes.

Tout en étant conscients des différences (de pouvoir, de nombre d'habitants, de poids économique, etc.) tous les membres ont toujours eu le sens des responsabilités propre aux régions limitrophes, celui justement de promouvoir à travers une compréhension majeure chez les populations qui vivent les unes à côté des autres à la frontière des États, des échanges féconds sur le plan culturel, la tutelle de l'environnement, du commerce, de tourisme et de la recherche et des entreprises. C'est dans ces domaines qu'en douze ans de coopération, Alpe Adria s'est engagée jusqu'à devenir soit une référence valable dans les relations entre gouvernements nationaux, soit un modèle exemplaire de coopération interrégionale, par exemple pour les pays de la Baltique et les régions côtières suédoises, finlandaises, soviétiques et allemande.

Le 4 juin 1988, à Millstatt, les ministres des Affaires Etrangères d'Allemagne, d'Italie, d'Autriche, de Hongrie, de Yougoslavie souscrivaient un bref document qui donnait acte à la Communauté de travail de Alpe Adria d'avoir démontré les possibilités et l'utilité de la coopération entre régions appartenant à différents pays et différents systèmes et d'avoir également contribué d'une façon significative « à l'ouverture des frontières, à la libre circulation des personnes et des idées et à la coopération économique et culturelle ».

Ainsi donc le fait de revoir à nouveau la brève histoire de Alpe Adria et d'analyser le bilan politique et le programme de douze ans d'activités, signifie entrer dans l'histoire récente de l'aire vaste comprise entre le Danube et l'Adriatique. De cette histoire Alpe Adria peut se définir un laboratoire politique de la coopération européenne, désireuse d'aller au-delà des schématisations et des subdivisions traditionnelles.

Aujourd'hui, devant un scénario complètement changé par rapport à celui de 1978 et à une « Unité Européenne » qui devient toujours plus urgente et possible,

Alpe adria est à la recherche d'une nouvelle identité. Arrivés là, il est utile de se référer au contexte social et économique de Alpe Adria et à ses modalités de fonctionnement. A ce sujet, j'entends me référer à la relation que Madame Borghi de la région Lombardie a préparé pour ce séminaire et intitulée : « L'originalité d'Alpe Adria, son fonctionnement et les synergies qui se sont créés entre les régions concernées. » Il est utile en particulier de prendre en considération les fiches jointes à cette relation qui illustrent les données les plus saillantes de la communauté.

II – Le débat actuel au sein de Alpe Adria

La région Lombardie, dans le déroulement de son mandat de présidence de la Communauté de travail Alpe Adria pour les deux années 1989-1990 est en train d'organiser un congrès international sur le thème « la Coopération économique au sein de Alpe Adria et l'intégration des économies européennes ».

L'utilité du congrès est de fixer les préliminaires à un échange majeur entre les différentes « économies » de la Communauté européenne et de Alpe Adria, capable d'exploiter au maximum les opportunités. Si, en fait, à l'intérieur de la Communauté de travail, ne se créaient pas de canaux de collaboration systématiques et organiques, pourraient se creuser par la suite les différences entre les systèmes producteurs des régions impliquées dans le processus d'achèvement du marché unique et les systèmes des entreprises opérants dans les autres régions membres toujours plus désireuses de s'approcher de la Communauté et en même temps, toujours plus préoccupées d'en être écartées.

Parmi les formes principales de coopération, il n'est pas difficile d'en repérer certaines qui sont prioritaires et qui peuvent garantir une complémentarité des rôles et des fonctions entre les entreprises qui opèrent en régime communautaire et celles qui opèrent en régime non communautaire.

Les milieux dans lesquels une telle complémentarité devrait advenir sont :

- la recherche et l'innovation technologique,
- la production et la commercialisation,
- la collaboration entre les différentes formes associatives et les représentations des catégories productives.

Le congrès qui aura lieu à Milan, les 9-10 novembre prochain devra s'occuper aussi de cela. Il sera structuré sur trois thèmes fondamentaux :

- opportunité et liens pour le développement régional dans la phase actuelle d'évolution des rapports internationaux en Europe,
- rôle des entreprises dans la croissance de l'intégration économique européenne,
- compétition et coopération : l'incidence des normes techniques dans l'échange européen.

Ce sont également certains des thèmes à l'ordre du jour de la Commission économique de la Communauté de travail Alpe Adria, appelée plus que jamais à proposer et développer des projets capables d'impliquer les gouvernements nationaux.

La portée des projets, même ceux qui ont trait aux secteurs des transports, de l'écologie, de la culture et de la santé, dépasse désormais les possibilités et les pouvoirs régionaux.

C'est la raison pour laquelle Alpe Adria est aujourd'hui en face d'une double option : se dissoudre à cause de la disparition de son rôle le plus fondamental de « pont » entre l'est et l'ouest de l'Europe, ou bien devenir le « bras opératif » de la coopération politique et économique aujourd'hui possible entre Etats et Gouvernements intéressés.

Certaines régions membres, surtout les régions « orientales » en vérité, pourraient indiquer une troisième possibilité, toute politique, celle de peser avec une force plus grande que la force habituelle pour une communauté interrégionale, les valeurs de liberté, bien-être et innovation, qui trouvent dans la demande d'autonomie, d'« indépendance », dans certains cas, une constante avec laquelle il faut compter. Si en Yougoslavie, cette demande assume des tons drastiques et en Europe Centrale s'insère dans une tradition de fédéralisme, en Italie, le phénomène est utilisé et « drogué » par des lois et des partis locaux ; en Allemagne et en Autriche, elle caractérise par contre des forces et mouvements conservateurs, en ce sens que ceux-ci représentent plus un élément régressif d'égoïsme et de provincialisme qu'une impulsion à l'internationalisation. Tout ce qui a été décrit jusqu'ici, y compris les dernières et brèves réflexions de caractère politique (et comme tel, certainement discutable) a déjà été amplement débattu au cours de plus récentes réunions de la communauté de travail.

La conscience de la « crise d'identité » dans laquelle en peu de mois est tombée Alpe Adria, ressort, mais reste que prévaut nettement la thèse que le « rôle historique » n'est pas terminé.

La coopération active et journalière entre les Etats (Pentagonale-Allemagne) est à peine commencée et ne peut pas tenir compte des intérêts des populations et des « pouvoirs locaux » qui sont le plus impliqués (l'aire de Alpe Adria) et par contre, il faut répondre à la demande dominante, à l'est comme à l'ouest, au nord comme au sud, même avec des accents différents, d'autonomie, de régionalisme et de fédéralisme. C'est une constante dont il faut tenir compte et que les présidents des régions membres semblent décidés à ne pas ignorer, en ces sens, disent-ils qu'elle doit être « guidée » : Alpe Adria, avec un rôle international renouvelé et plus adapté, représente déjà une réponse positive.

Autrement dit, en ce moment, Alpe Adria vit certainement un « crédit » extérieur positif pour son activité passée et en même temps, une confrontation intérieure difficile en ce qui concerne des formes neuves et plus adaptées d'organisation et de profil politique. De l'issue de cette confrontation à laquelle sont bien entendu étrangers les gouvernements nationaux, dépendra le futur de Alpe Adria.

III – Le futur de Alpe Adria

Mise à part la crise du Golfe et la possibilité d'une guerre au Moyen-Orient (au moment où l'on écrit, les développements en sont imprévisibles) presque tous sont convaincus, et pas seulement en Europe, qu'est en train de s'ouvrir une époque extraordinaire pour notre continent. Dans les quinze prochaines années, on pourrait enregistrer une croissance moyenne de 4 ou 5 % par an, c'est-à-dire le double de ce qui est prévu pour l'économie mondiale. L'Europe est destinée à accroître son poids économique et avec celui-ci son pouvoir politique. L'unité allemande et l'effective « Union européenne » sont les premières conditions fondamentales de développement, conditions qui devraient se réaliser grâce à une formidable impulsion donnée non seulement par les événements mais aussi par les citoyens européens. Il suffit de penser au referendum sur l'Union européenne qui s'est tenu en Italie, à la grande participation au vote pour les élections au Parlement européen, à l'enthousiasme des populations de l'Allemagne pour son unité.

Mieux, dès maintenant on peut affirmer que les processus corrélatifs d'unité dans lesquels nous sommes plongés et la perspective de 1992 ont déjà été des éléments attractifs très efficaces et sans aucun doute un des facteurs qui ont déchaîné les révolutions pacifiques que nous avons vu dans les pays de l'Est.

Ces « nouveautés » élargissent énormément les perspectives et les possibilités de l'Union européenne. Le « Marché unique » avec comme référence principale et naturelle celle de l'ancien rideau de fer, affaibli autant qu'on veut, mais fort de 430 millions de personnes qui ont un bon niveau d'instruction des « qualités » de travail et riches de tradition et de volonté d'agir.

Dès maintenant le PIB des dix-huit pays européens est supérieur à celui des USA et du Canada (6 000 milliards de dollars) mais avec de plus grande possibilités de croissance. Jusqu'à il y a deux ans en arrière, on parlait d'une aire du Pacifique (USA plus Japon) qui aurait pris la place d'aire « remorqueuse » de l'économie mondiale, de celle de l'Atlantique (USA plus Europe) : maintenant au contraire le vieux continent est en train de « refaire surface ».

Dans ce contexte Alpe Adria trouve l'occasion d'une « remise à jour » et trouve de nouveaux stimuli et objectifs.

Si l'on pense par exemple à la similarité qui existe entre les populations slovènes et corates et celles du Friuli et de la Giulia, à la façon dont elles partagent non seulement des valeurs culturelles mais aussi celles de l'entreprise, du travail, il est facile de conclure que ces aires sont quelque chose de plus que des marchés potentiels. En réalité ce sont des partenaires potentiels. En réalité ce sont des partenaires potentiels, capables d'établir un pont sur des marchés bien plus vastes de l'Europe Centre-Orientale.

Des considérations semblables valent pour les Hongrois déjà en phase de collaboration avancée avec les Autrichiens, qui, à leur tour homologués dans l'économie de l'Allemagne et de l'Europe Occidentale.

Le passage vers les logiques de marché des économies yougoslaves et hongroises se fera selon des modalités spécifiques à leurs populations et graduellement parce qu'aussi la matière première indispensable (les entrepreneurs) ne peuvent être ni importés, ni inventés. Un tel passage peut toutefois être facilité par l'acquisition d'infrastructures et de ressources plus certaines et « vérifiables » et plus rapides à trouver dans le cadre de la solidarité interrégionale déjà expérimentée plus positivement au sein de Alpe Adria.

Il s'agit d'infrastructures qui sont aujourd'hui indispensables pour accéder aux marchés européens, mais également pour s'affirmer sur les marchés internes. Je fais allusion par exemple aux infrastructures télématiques qui pourraient faire l'objet d'ambitieux et clairvoyants projets internationaux ; pour ne pas parler des exigences de la mobilité et des infrastructures de transport, de marchandises, de personnes, dans la mesure où un système de transport efficace est déjà un facteur de compétitivité.

Je me réfère en outre aux grands réseaux de distributions commerciaux qui pourraient faire l'objet d'accords ou bilatéraux ou au niveau régional. Mais aussi à des centres de « certification » reconnus pour garantir la qualité. La ressource stratégique pour les entreprises, dans les prochaines années, est l'information et, en particulier, celles qui a trait aux marchés des débouchés et des approvisionnements. La commission économique travaille depuis longtemps en collaboration avec les Chambres de commerce de Alpe Adria pour créer un laboratoire de validation des informations sur les entreprises et pour les entreprises, des banques de données publiques et privées selon les standards européens à l'usage surtout des petites et moyennes entreprises. Un autre exemple d'infrastructure relationnelle indispensable est l'infrastructure financière qui en Lombardie, en Bavière, en Vénétie peut déjà trouver un pivot de liaison avec les marchés financiers internationaux, en établissant par exemple un réseau qui relie la Bourse de Milan avec celles de Lubiana, Budapest, Venise, ce que la Chambre de commerce de Milan a compris, et elle travaille sur ce projet avec diligence. Ces réseaux relationnels d'information, distribution et finance constituent le tissu connectif dans lequel les entreprises « occidentales » trouveraient les conditions pour établir des rapports de collaboration et d'échange avec les systèmes de production yougoslaves, hongrois, tchécoslovaques qui dans beaucoup de domaines avancent de très bons niveaux qualitatifs même à l'échelle internationale.

Nous devons plutôt nous attendre à ce que les relations entre entreprises, surtout de taille petite ou moyenne, même organisées en groupe, soient destinées à rester des faits épisodiques en l'absence de ce tissu connectif.

Partout, même dans les régions plus développées, il y a l'exigence d'investir dans des services réels au système productif, avec une référence particulière aux petites entreprises industrielles et artisanales. La complexité croissante des technologies utilisées et les investissements considérables qui sont nécessaires empêchent les petites et moyennes entreprises d'obtenir des positions de marché appropriées.

Par conséquent, la compétitivité de ces entreprises dépendra toujours plus du genre de milieu dans lequel elles sont intégrées.

C'est pour cette raison que sont pleinement justifiées les interventions publiques comme soutien et service à l'entreprise.

Il est souhaitable en outre que tout ce que les régions plus développées de Alpe Adria réalisent dans ce domaine soit « transférable » aux autres régions de Alpe Adria. Nous ne pouvons pas penser que ce soit les entreprises qui prennent en charge les grands projets d'infrastructure des réseaux télématiques, distributifs et financiers. Ces projets relèvent nécessairement de l'initiative publique et peuvent constituer aujourd'hui, en ce lieu, un objet de coopération entre les états engagés dans la Pentagonale et les régions engagées au sein de Alpe Adria.

Plus généralement Alpe Adria devrait travailler pour que les marchés de l'Europe « Orientale » soient considérés comme marchés de « débouchés » et les entreprises des régions « occidentales » soient mises en condition non seulement de « vendre » mais aussi de « produire » à l'est, en y transférant leurs propres connaissances technologiques, organisatrices et managériales.

Il est certain qu'aujourd'hui, pour une entreprise de dimension moyenne, il faut une dose de courage considérable pour mettre en route les investissements adéquats dans l'est de l'Europe ou pour conclure un joint-venture. Un tel courage doit être reconnu et là où existent les conditions, récompensé.

Pour les entreprises capables de ce saut de qualité dans leurs stratégies, les avantages sont de deux sortes :

- d'un côté elles peuvent obtenir des tarifs différentiels dans les coûts de production suite à l'utilisation de matières premières et de main-d'œuvre à moindre coût (et ceci pour les entreprises qui opèrent dans les secteurs où la « variable prix » joue un rôle fondamental peut constituer un avantage compétitif sur les marchés internationaux) ;

- de l'autre, ces entreprises commencent avant d'autres un processus d'apprentissage et de connaissances de ces marchés qui peut constituer un avantage significatif aussi bien au niveau de la concurrence que de la crédibilité.

C'est ainsi que se justifie l'intérêt accentué de nos entreprises pour ces nouvelles lignes de développement et un champ d'action très utile s'ouvre pour certaines régions européennes qui, en vertu de leur place géographique, politiques et économique, peuvent intervenir avec leurs propres initiatives du support d'information et de promotion, afin de faciliter la rencontre entre demande et offre de technologie.

Alpe Adria représente donc soit « un marché intérieur » dans lequel inciter les joint-ventures possibles, soit un niveau institutionnel dans lequel expérimenter utilement une structure plurirégionale qui se donne comme objectif de valoriser ces joint-ventures dans des marchés tiers.

IV – Les perspectives de travail de Alpe Adria

Au-delà de la communauté de travail dans laquelle elles se reconnaissent, il ne fait aucun doute que les régions de Alpe Adria ont joué un rôle important dans le processus d'intégration du continent européen, étant donné qu'elles représentent un « pont » dans les relations entre l'Europe Méridionale et Septentrionale, entre l'Europe Occidentale et l'Europe Orientale et facilitent les relations entre les différents pays. Il est utile de rappeler que dans ces régions vivent et opèrent différentes minorités nationales dont certaines qui ont une entité importante. Apparaît donc légitime la demande faite par ces régions aux gouvernements nationaux respectifs d'être ultérieurement valorisées dans cette fonction de « pont » et d'être en même temps objet et sujet (en étroite collaboration avec les gouvernements) des projets de coopération. La référence spécifique revient à l'initiative Pentagonale à laquelle on a fait allusion au début de cette relation.

Les régions soutiennent, probablement à raison (un cas bien plus remarquable qu'est celui des Républiques yougoslaves qui au sein de Alpe Adria ont « investi » politiquement et il faut en tenir compte) que la coopération interrégionale est aujourd'hui la formule la plus moderne et incisive pour développer une intégration effective à l'échelle européenne. En effet, celle-ci permet non seulement d'atténuer les conflits de type ethnique mais aussi de stimuler une plus grande coordination entre les politiques des différents pays.

Le « régionalisme » se propose donc comme élément essentiel d'une stratégie d'intégration internationale valable pour les défis que l'Europe rencontre. Ce n'est pas un hasard si aujourd'hui les rapports entre régions semblent s'intensifier et se renforce toujours plus le rôle de l'ARE (Assemblée des Régions d'Europe). La perspective réaliste pour Alpe Adria est celle de proposer et soutenir, avec les gouvernements nationaux, un rapport de confiance réciproque et de collaboration. Les activités de collaboration entre les régions membres qui ont principalement touché les domaines de la culture et de l'information doivent maintenant rapidement concrétiser des initiatives plus importantes comme le financement conjoint des infrastructures et services communs et comme la concertation conjointe avec les institutions nationale et communautaire.

Pour des régions comme la Bavière, la Lombardie, la Vénétie, la Crintie et les Républiques yougoslave, il ne serait pas difficile de démontrer que le but de l'intégration internationale peut être atteinte plus efficacement à travers l'usage intégré des instruments des ressources régionales avec ceux des nations plutôt que de n'utiliser que ces derniers. En fait le développement des services en réseau comme le commerce, les assurances, les banques, la formation professionnelle, etc., joue un rôle crucial dans le processus de développement économique de toutes les régions.

Face à un signal politique fort, il est très probable que l'on trouverait des alliances à des ressources, même de la part des privés, aujourd'hui inimaginables. La collaboration entre Chambres de commerce, associations et représentations

d'intérêts économiques, universités, centres de recherches peut et doit être ultérieurement stimulée. Les secteurs qui déjà voient un intérêt majeur à la coopération sont ceux du tourisme, le secteur bancaire et commercial. Dans cette perspective il est donc indispensable que Alpe Adria fasse un choix politique précis, renforce sa structure organisationnelle par exemple à travers la création d'un Fonds de développement régional et la constitution d'une financière régionale.

Ce serait déjà un signe d'un saut de qualité dans les rapports internes et une plus grande crédibilité attribuée à Alpe Adria. De cette façon il serait par la suite plus facile d'y associer des instituts de crédit régional et d'autres investisseurs jugés opportuns.

A travers ces instruments, il serait également possible de recourir au financement d'instituts internationaux comme la BEI (Banque Européenne des Investissements), la BERS (Banque d'investissement pour les pays de l'Est) la Banque mondiale.

Un objectif prioritaire à atteindre devrait être que sur un programme d'interventions qualitatives et d'investissements significatifs, Alpe Adria et les régions membres sachent rechercher sur le terrain le maximum de consensus et de collaboration soit de la part des institutions opérantes (Chambres de commerce, universités, associations, banques et sociétés financières de caractère régional) soit de la part des privés porteurs d'exigences et d'intérêt compatibles avec les nouvelles politiques de la Communauté.

CONCLUSION

Alpe Adria ne peut justifier son présent en se référant à son passé.

D'un autre côté la coopération interrégionale est en train de s'affirmer progressivement comme une forme moderne et souple de collaboration internationale.

Le processus de « dérégulation » et « d'harmonisation » en cours au sein de la CEE favorise la valorisation d'un rôle autonome des régions. Comme à l'est « refléurit » le « fédéralisme régional ».

Tout ceci devra avoir une conséquence logique même pour les pays qui n'ont pas encore pleinement développé le rôle des régions. C'est de toutes façons un fait que dans les relations internationales, les rapports entre régions et gouvernements nationaux sont destinés à passer du niveau « hiérarchie » au niveau « coopération ».

Dans ce cadre Alpe Adria a un futur soit parce qu'elle est formée de régions soit parce que ces régions sont au centre du Continent européen.

Il faut cependant valoriser ce potentiel à travers une action décisive face aux Etats et Institutions internationales.

Cette action n'est ni facile ni brève et, en ce moment on ne voit pas qui puisse et veuille la développer à fond. De toutes façons, il faut que des expériences de coopération interrégionale comme Alpe Adria survivent et se développent. Raison de plus aujourd'hui, spécialement dans l'espace méditerranéen, où, recousue la « fracture » entre l'est et l'ouest, persiste et s'aggrave celle entre le nord et le sud.

En fait, alors que les pays au nord de la Méditerranée s'intègrent toujours plus, au sud on assiste à un phénomène de division et de contrastes qui prennent la forme de micronationalismes, différemment motivés.

Encore une fois l'Europe et l'Espace méditerranéen indiquent la direction des nouveaux défis : celui du futur très proche concerne le rapport nord-sud.

Alpe Adria et toutes les autres communautés interrégionales devront en tenir compte et surtout trouver sur ce plan-là une collaboration positive.

Tab. 1 – Superficie e popolazione delle regioni appartenenti ad Alpe Adria (1986)

	Superficie	%	Popolazione	%
Lombardia	23 856	8,61	8 876 000	23,38
Trentino Alto Adige	13 620	4,92	880 000	2,32
Friuli Venezia G.	7 847	2,83	1 214 000	3,20
Veneto	18 364	6,63	4 372 000	11,51
Tot. Reg. Italiane	63 687	22,99	15 342 000	40,41
Alta Austria	11 980	4,32	1 285 000	3,38
Burgenland	3 695	1,43	267 000	0,70
Carinzia	9 534	3,44	540 000	1,42
Salisburgo	7 154	2,58	456 000	1,20
Stiria	16 387	5,91	1 183 000	3,12
Tot. Reg. Austriache	49 020	17,69	3 731 000	9,83
Baviera	70 553	25,47	10 973 000	28,90
Croazia	56 538	20,41	4 672 000	12,31
Slovenia	20 251	7,31	1 937 000	5,10
Tot. Reg. Iugoslave	76 789	27,72	6 609 000	17,41
Gyor-Sopron	3 837	1,38	426 000	1,12
Vas	3 337	1,20	227 000	0,60
Somogy	6 036	2,18	349 000	0,92
Zala	3 784	1,37	311 000	0,82
Tot. Reg. Ungheresi	16 994	6,13	1 313 000	3,46
Alpe Adria	277 043	100,00	37 968 000	100,00

Tab. 2 – Regioni di Alpe Adria : prodotto interno lordo (in miliardi di \$) e tasso di industrializzazione (1986)

	PIL ¹	Tasso di industrializzazione ²
Lombardia	104,6	158
Trentino AA	8,7	80
Friuli VG	16,9	104
Veneto	44,3	108
Alta Austria	11,1	106
Burgenland	1,3	41
Carinzia	3,7	59
Salisburgo	3,9	53
Stiria	7,9	78
Baviera	158,7	123
Gyor-Sopron	1,5	159
Vas	0,8	139
Somogy	1,2	89
Zala	0,8	142
Slovenia	8,5	197
Croazia	11,9	122

1. I tassi di scambio utilizzati non traducono i rapporti esistenti tra poteri d'acquisto interni alle singole monete.

2. Addetti all'industria in senso stretto ogni 1 000 abitanti.

**ENTREPRISES EN MILIEU INSULAIRE
MEDITERRANEEN**

**François DE CASABIANCA
Eric FAUCON**

Lorsque l'on observe les économies insulaires des Baléares de la Corse et de la Sardaigne le premier élément qui saute aux yeux est l'hypertrophie du secteur tertiaire. Or la préoccupation de l'industrialisation est constante dans l'histoire économique de ces îles.

Dans le cas de la Corse cela apparaît de façon permanente dans la presse insulaire et les délibérations des élus régionaux. Pour la Sardaigne, l'un des objectifs fondamentaux du « Piano di Rinascità » était le développement industriel.

Enfin aux Baléares depuis 1987 le Gouvernement autonome a initié un plan de réindustrialisation.

Faut-il en déduire que les îles sont des espaces particulièrement rebelles à l'industrialisation ?

I – Bref éclairage historique

Un appel à l'histoire économique de la Corse, île particulièrement peu développée sur le plan industriel, nous éclaire sur ce point.

En effet la Corse a connu un début d'industrialisation au XIX^e siècle avec de nombreuses expériences dont certaines furent des succès et même des exemples : il faut citer les activités de fonderie, avec des unités de production qui ont employé jusqu'à quatre cents personnes, les exploitations minières, les industries agro-alimentaires et d'autres encore (usines à gaz, huileries, exploitation des résines du pin, etc.).

Mais fin XIX^e l'ensemble de ces industries, qui apparaissait plutôt prometteur, périlclitera sous le poids des handicaps : facteurs limitants à la fois internes et externes.

En fait la fin du XIX^e siècle marque l'ouverture de l'économie Corse sur le reste du monde. Et la concurrence est aggravée par une législation douanière dont les tarifs conduisent à une surtaxation de la production locale.

L'industrie corse est également affectée par la crise de l'économie française suite à la guerre de 1870-1871.

Les moyens de transport internes et externes sont source de déséconomies importantes : leur qualité est déplorable, lorsqu'ils ne font pas tout simplement défaut.

Les entrepreneurs ont également beaucoup de difficultés à se procurer les capitaux qui leur sont nécessaires sur un marché financier contracté suite à la guerre.

Mais l'attraction des élites intellectuelles par les hautes fonctions administratives dans la Métropole et aux colonies aura sans doute joué un rôle aussi déterminant..

Du début du siècle aux années soixante, d'autres expériences industrielles auront cours mais toutes seront vouées à la disparition : déséconomies d'échelle, transports, étroitesse du marché financier et contraintes externes furent les pierres d'achoppement les plus évidentes de l'industrie corse.

Pourrait-on faire un constat analogue dans les autres îles ? Les difficultés de l'industrie corse sont elles des constantes caractérisant les milieux insulaires ou plus généralement les zones périphériques ? Est-il possible d'y remédier ?

Le but de ce travail est de fournir quelques éléments de réponse à partir de l'étude des systèmes industriels de trois régions insulaires : Baléares, Corse, Sardaigne.

Après une présentation des caractéristiques générales des industries de ces îles notre réflexion s'axera tout particulièrement sur deux *a priori* opposés la Sardaigne et les Baléares.

II – Structure des industries insulaires

Après avoir considéré rapidement deux éclairages de l'activité industrielle, à travers la contribution de l'industrie à la valeur ajoutée régionale, et à travers un bref examen de l'emploi industriel nous tenterons d'analyser les principaux secteurs en considérant la structure des entreprises qui s'y activent.

1) L'importance de l'industrie dans le produit régional

L'importance du secteur industriel en termes de valeur ajoutée reste limitée dans les îles face au poids très important du secteur tertiaire.

Dans le cas des Baléares et de la Sardaigne la contribution du secteur industriel au produit régional s'est accrue jusqu'au début des années quatre-vingt pour décroître ensuite.

En Corse la valeur ajoutée du secteur secondaire connaît une légère augmentation.

Mais cette observation doit être tempérée en tenant compte de l'indigence du tissu industriel au point de départ : cela monte en épingle le moindre mouvement de création venant capter un marché lié à la demande interne – notamment dans le domaine agro-alimentaire (comme celui de la panification...).

Les activités du bâtiment et des travaux publics sont prépondérantes dans les trois îles.

Valeur ajoutée par secteur en % Baléares

	1964	1979	1987
I	15.60	3.95	3.53
II	25.40	27.38	21.66
III	59.00	68.67	74.81

Corse

	N-D	1978	1984
I		11.60	3.50
II		16.80	17.50
III		71.60	79.00

Sardaigne

	1963	1978	1987
I	23.00	8.90	6.20
II	26.00	33.90	26.46
III	51.00	57.20	67.34

2) L'emploi industriel

Relativement aux économies nationales, l'emploi industriel est faible, une grande partie des actifs étant absorbée par les activités de l'administration.

Les îles ont connu une diminution de l'emploi industriel qui confirme le repli du secteur déjà évoqué plus haut.

En Corse des emplois ont été créés, mais uniquement dans les secteurs déjà cités (pour mémoire : les activités de boulangerie représentent 30 % des emplois industriels hors BTP).

Part des actifs occupés dans le secteur industriel

	1960	1980
Baléares	32.6	30.5
Corse	22.5	22.8
Sardaigne	30.8	28.5

Après 1980, le secteur industriel continue à perdre des actifs aux Baléares (- 6 % sur la période 1980-1987) et particulièrement en Sardaigne (- 22 % sur 1983-1987). La Corse confirme sa tendance à l'expansion (+ 7 % sur 1983-1987).

Il faut souligner l'importance des emplois industriels de la construction et des travaux public qui représentent 32 % en Sardaigne, 41 % aux Baléares et 68 % en Corse.

3) Grands secteurs et caractéristiques des entreprises

a) Les grands secteurs

La répartition des établissements industriels par branche dans les trois îles nous confirme l'importance des activités de construction et travaux publics. Ceci est particulièrement net en Corse où les établissements de cette branche d'activité représentent 70 % des établissements industriels. La faiblesse de l'appareil industriel explique l'importance relative de cette branche.

Plus généralement ce secteur a été stimulé dans les trois régions étudiées par des demandes d'origine publique au induites par le développement touristique. En Sardaigne les retombées de la politique d'industrialisation ont également été bénéfiques.

Le développement du secteur s'explique par la protection dont ont pu bénéficier les entrepreneurs. Cette protection des marchés est due à la nature de l'activité et à l'insularité. En effet, il est souvent nécessaire de déplacer énormément de matériel (dont des engins lourds) ce qui pénalise les entreprises extérieures tentées d'intervenir dans l'île : en dessous d'un seuil donné, les marchés ne sont plus rentables pour les entreprises venant du continent. L'insularité aide donc les entrepreneurs à éliminer la concurrence extérieure. Cette barrière a toutefois été contournée par certains concurrents extérieurs qui ont racheté des entreprises locales en difficulté.

Les industries légères produisant des biens de consommation finale constituent le second secteur important pour ce qui est du nombre d'unités de production. Ces industries s'inscrivent souvent dans le cadre de productions traditionnelles (fromagerie, peaux cuirs...) leur production s'écoule sur le marché régional et en partie grâce à la demande touristique.

Enfin l'industrie lourde est surtout représentée en Sardaigne où elle s'est implantée à la faveur de la politique d'industrialisation conduite dans les années soixante. Ailleurs elle se concentre dans le secteur énergie et eau et est souvent le fait d'entreprises publiques.

L'industrie insulaire est donc fondée sur des activités assez traditionnelles, à contenu technologique faible. C'est également le cas dans d'autres îles non Méditerranéennes¹.

1. Nous avons employés jusqu'ici le terme d'établissement qui n'est pas synonyme d'entreprise : un établissement ne possède pas la personnalité juridique et est un élément de l'entreprise toutefois lorsqu'on traite de petites unités il est fréquent que les deux se confondent c'est pourquoi dans la suite nous nous permettrons d'assimiler entreprise et établissement.

b) Caractéristiques des unités de production

L'étude structurelle des établissements industriels fait apparaître l'importance du nombre d'établissements occupant moins de cinq salariés (cf. tableau V) qui représentent au moins huit établissements sur dix.

A l'opposé les grands établissements sont très minoritaires et nombre d'entre eux appartiennent à des entreprises publiques. C'est le cas aux Baléares où parmi les établissements de plus de cent salariés deux sont la propriété d'entreprises publiques. En Corse la seule entreprise de plus de cinq cents salariés est également publique. En Sardaigne les entreprises publiques sont également nombreuses mais on rencontre également de grosses entreprises privées, filiales de groupes nationaux et implantées grâce à une politique d'industrialisation fondée sur l'industrie lourde.

L'importance des entreprises de petite taille³ marque profondément le système industriel insulaire.

Ces petites entreprises implantées majoritairement dans des secteurs traditionnels sont souvent peu dynamiques. Leur taille réduite suppose un effectif d'encadrement nul ou très faible. Souvent il se limite au seul chef d'entreprise dont la formation n'est pas toujours de bon niveau, notamment dans les domaines de la gestion et de la vente. Les sources de financement sont également d'accès plus difficile pour des entreprises dont le capital est réduit et qui présentent souvent de *faibles garanties*. De même ces entreprises ont souvent *des difficultés à obtenir des financements publics*. Une mauvaise maîtrise du marché et des financements insuffisants sont rédhibitoires pour l'entreprise qui souhaite accéder à une production en série et bénéficier ainsi d'économies d'échelle. L'impossibilité de croître conduit souvent l'entreprise à la faillite. Enfin la petite taille de l'entreprise contribue fatalement à rétrécir l'univers des choix possibles pour elle et ce dans tous les domaines (achat, vente, financement, recrutement...).

Une grande partie des entreprises industrielles insulaires ne peuvent donc, vu leurs caractéristiques, contribuer à un développement de l'industrie insulaire fondé sur une croissance des exportations. Ces entreprises restent limitées au marché régional, à moins d'être « pilotées » par des entreprises « locomotives » comme cela s'observe dans les industries du liège en Sardaigne (Gallura).

La situation de l'industrie dans les trois îles présente donc des similitudes même si elle n'a pas le même poids partout.

III – Quelle dynamique des industries insulaires ?

A partir de l'exemple des Baléares et de la Sardaigne nous tenterons d'analyser deux expériences industrielles différentes mais qui débouchent *in fine* sur une problématique similaire.

1) Baléares, vers un recentrage sur le marché régional

Sur la période 1970-1987, la valeur ajoutée produite par l'industrie des Baléares s'est continuellement accrue. Les plus forts taux d'accroissement se constatent dans les secteurs liés au tourisme (énergie, eau, minéraux non métalliques, bijouterie...). Les secteurs traditionnels connaissent eux une régression (textile, peaux, chaussure, confection..).

Globalement l'industrie des Baléares produit une valeur ajoutée supérieure à la moyenne nationale. Toutefois, une productivité du travail inférieure à cette même moyenne vient tempérer ce constat. L'industrie locale ne parvient pas à couvrir la totalité de la demande et ne couvre en 1983 que 43 % de celle-ci. Le reste de la demande est couvert par des importations en provenance d'Espagne (50 %) et du reste du monde (7 %). De même les inputs utilisés par les industries régionales proviennent seulement à 32 % du marché régional.

Les industries des Baléares présentent donc un faible caractère de complémentarité. La couverture de la demande locale en biens intermédiaires serait donc une voie de développement pour l'industrie toutefois la demande locale n'est pas assez importante, et, du fait de la situation d'insularité ne peut permettre l'installation d'unités compétitives. Les voies de développement de l'industrie devraient donc être recherchées dans l'accroissement des exportations ou de la demande interne.

Les secteurs exportateurs au Baléares sont des secteurs traditionnels tels que celui de la chaussure qui représente plus de 40 % des exportations. L'alimentation, la bijouterie et les produits métalliques sont d'autres activités exportatrices. Il faut toutefois noter que ces secteurs sont en perte de vitesse au niveau de leur contribution à la valeur ajoutée régionale. Cette contribution est en régression pour le secteur de la chaussure et des produits métalliques alors que ceux de l'alimentation et de la bijouterie stagnent. Le développement à court terme des exportations paraît donc compromis puisque les secteurs concernés sont en difficulté.

L'évolution de l'emploi industriel confirme la position délicate des industries exportatrices qui ont connu pour certaines d'entre elles des réductions drastiques d'effectif sur la période 1970-1987. C'est le cas du secteur des transformations métalliques qui perd sept actifs sur dix et de celui de l'industrie de la chaussure (- 16.75 % d'actifs sur la même période). La vive concurrence à laquelle sont soumises les industries exportatrices sur le marché national et international n'est peut être pas étrangère à leurs difficultés. Cette concurrence oblige les industries insulaires à revoir leurs techniques de production et à augmenter l'intensité capitaliste de celles-ci. Des investissements importants seraient nécessaires à de telles restructurations mais le secteur industriel investit moins que les autres activités et le stock de capital industriel est en baisse.

Une grande partie des investissements sont réalisés par le secteur énergie et eau ce qui confirme encore le peu de dynamisme des secteurs exportateurs. Ceux-ci ne peuvent ni créer d'emplois ni investir, alors que l'augmentation de la demande

est subordonnée à des investissements importants. Ces industries sont donc engagées dans une spirale qui remet en cause leur avenir.

Compte tenu de leurs difficultés elles perdent régulièrement des marchés à l'exportation et l'industrie régionale se recentre donc sur la demande interne. C'est là un marché fluctuant et saisonnier car conditionné par le tourisme. Ainsi l'appareil industriel se fragilise encore.

Malgré une industrialisation significative les Baléares sont en proie à des problèmes de financement de l'activité, de productivité et de dimension des unités de production. Ces difficultés sont liées les unes aux autres et hypothèquent de façon cumulative l'avenir de l'industrie des Baléares.

2) Sardaigne : faible succès de la politique d'industrialisation

a) Les industries lourdes

La Sardaigne a bénéficié de l'intervention spéciale de l'Etat italien en faveur du Mezzogiorno car sa structure économique de l'époque apparaissait comme étant celle d'un pays mal développé. L'un des objectifs centraux des plans de développement était de dynamiser la structure économique à partir de pôles de développement industriel. C'est ainsi que s'est développé un important secteur pétrochimique et par induction une série d'activités dans la mécanique, la transformation des métaux et la construction.

Cette industrialisation a contribué à changer radicalement le profil économique de l'île : la part de l'industrie dans le produit régional est passée, durant la période 1963-1978 de 26 à 33,9 %. Toutefois les deux chocs pétroliers ont projeté l'industrie Sarde dans une crise très difficile liée à la fois au renchérissement des matières premières pour les industries lourdes mais également à la réduction des flux financiers publics qui avaient abondé jusque-là dans l'île soutenant les grandes entreprises.

Les petites entreprises dont l'existence était induite par la présence des industries lourdes ont également énormément souffert de cette crise. Cela s'est traduit par une réduction des effectifs, par une chute du produit intérieur régional et bien entendu par une diminution des exportations. Celles-ci continuent à chuter et les secteurs qui connaissent les plus grosses difficultés sont ceux implantés à la faveur de l'intervention de l'Etat. Ces secteurs ne sont pas compétitifs du fait d'une trop longue protection étatique et d'un déclin déjà amorcé.

Les industries implantées à la faveur de la politique d'incitation n'ont pas contribué à dynamiser le tissu économique régional sauf pour un nombre limité d'activités.

Quelles sont les conditions nécessaires à la diffusion de la technologie et au déclenchement de processus de développement endogène ?

Pour que les entreprises locales puissent bénéficier des technologies des entreprises qui s'installent, il est nécessaire qu'il y ait des connexions possibles entre

les techniques de production locales et celles importées autrement dit une complémentarité entre grandes et petites entreprises.

L'essaimage à partir des pôles industriels suppose également que les entreprises de ces pôles maîtrisent leur technologie. Or, beaucoup d'industries implantées en Sardaigne l'ont été par délocalisation d'entreprises nationales.

En conséquence, le développement de la technologie, la gestion et les décisions stratégiques sont assumées au niveau national.

La main-d'œuvre employée dans les industries lourdes est difficilement réutilisable ailleurs car elle est trop spécialisée. De même l'intégration entre les industries lourdes et les industries existantes initialement était très faible la grande majorité des inputs des grandes entreprises est donc importée.

La politique d'industrialisation a donc eu des effets limités sur le système industriel.

c) La situation des petites unités

Elles constituent la majorité des unités productives et produisent essentiellement des biens de consommation finale. Le secteur agro-alimentaire est très développé c'est d'ailleurs le troisième secteur exportateur de l'île.

Le capital des petites entreprises est essentiellement d'origine familiale et cela n'est pas sans conséquence sur les processus de décision. La volonté fréquemment affirmée de contrôle familial interdit l'entrée d'un autre partenaire financier qui pourrait remettre en question l'équilibre des pouvoirs. Par ailleurs une telle structure familiale marginalise le rôle des cadres (lorsqu'ils existent) les réduisant à celui de simples conseillers du chef d'entreprise. Celui-ci par contre choisi au sein du groupe familial. Comme cela a été observé dans d'autres contextes analogues, les objectifs des managers ne coïncident pas toujours avec ceux des propriétaires réels des entreprises. Ces derniers ont souvent tendance à ne considérer que la rentabilité à court terme. Ainsi, les petites unités ne peuvent bénéficier d'une approche de type managérial qui viserait essentiellement à assurer la croissance de l'unité.

En termes de productivité, les petites industries de l'île restent en-deçà de la moyenne nationale, la valeur ajoutée produite représentant en 1987, 13,2 % du chiffre d'affaires contre 29,8 % pour la moyenne nationale. L'inefficience des politiques de vente et l'insuffisance des réseaux commerciaux empêchent les entreprises Sardes de combler leur retard. Les frais financiers prennent une très grande importance dans l'excédent brut d'exploitation (jusqu'à 120 % en 1983). Cela a certainement une incidence sur les investissements qui restent inférieurs à la moyenne de même que les taux d'amortissement et d'accumulation. Les entreprises intègrent donc peu de procédés nouveaux dans leurs techniques de production.

La rentabilité des investissements est plus basse que celle de la moyenne des activités Sardes. Les activités industrielles seront donc pénalisées par rapport aux autres pour l'obtention de financements auprès des banques. Elles le sont également pour ce qui est de l'obtention de financements publics.

Les petites entreprises industrielles Sardes sont donc handicapées par des facteurs structurels : faible dimension, contrôle familial, difficulté à trouver des financements et faible rentabilité.

L'industrie Sarde se scinde donc en deux catégories : les industries lourdes totalement dépendantes de l'extérieur ; et de petites industries connaissant des difficultés liées à leur structure. La politique d'industrialisation, si elle a permis une amélioration du niveau général de l'économie Sarde, représentant à l'époque une bouffée d'oxygène, n'a toutefois pas eu les effets de diffusion escomptés sur les entreprises locales et cela peut être à cause du type d'activité choisi.

3) Baléares, Corse et Sardaigne : des similitudes

Par delà la différence fondamentale entre les activités industrielles des Baléares et celles de la Sardaigne des points communs émergent :

- les appareils industriels sont dépendants de l'extérieur même si les raisons sont différentes. Ils restent soumis aux aléas de la conjoncture externe ;
- les petites unités se signalent par des difficultés les empêchant de franchir les limites de l'univers régional où elles sont concurrencées efficacement par les entreprises extérieures ;
- enfin les secteurs traditionnels connaissent une perte d'importance constante.

Autre similitude non négligeable : dans les deux îles l'activité industrielle est concurrencée par le secteur tertiaire, notamment en ce qui concerne les financements où l'industrie fait figure de placement moins rentable, ce qui accroît encore ses difficultés. L'ensemble de ces caractères communs se retrouvent dans le contexte de l'économie corse que nous n'avons pas développé ici.

CONCLUSIONS-PERSPECTIVES

Un tour d'horizon des industries insulaires nous a permis de mettre en évidence quelques caractéristiques du milieu industriel insulaire.

Les petites entreprises contrôlées familialement y sont prévalantes. Elles ont de nombreuses difficultés et ne peuvent s'assurer une croissance fondée sur les exportations. Ces activités écoulent leur production sur le marché régional où la demande est conditionnée par des flux externes (tourisme, financements publics). Leur fragilité s'en trouve donc encore accrue. Par ailleurs les entreprises exportatrices connaissent des difficultés sur les marchés extérieurs où elles se signalent par un faible dynamisme.

A côté des petites entreprises existent de grandes entreprises publiques ou localisées dans les îles sous la pression des politiques économiques. Ces entreprises, fréquemment publiques, sont très dépendantes de l'extérieur et leur effet sur le tissu local est très limité : peut-être en raison des activités choisies et du fait que souvent ces industries consistent en de simples délocalisations de la fontion de production d'entreprises nationales ou étrangères.

L'industrie insulaire est donc handicapée par la faiblesse du marché régional, par son incapacité à être compétitive sur le marché national et international et enfin par sa faible rentabilité due à ses structures.

Les politiques de développement promues jusque-là par les Pouvoirs publics demeurent peu efficaces, elles n'ont pas contribué à aider la petite entreprises et les résultats obtenus restent controversés malgré les efforts importants consentis.

Le tissu industriel insulaire reste fragile, et il accueille les activités considérées ailleurs comme en déclin. Dans cette perspective, les îles font figure de zones périphériques.

Une réforme des politiques économiques semble donc indispensable.

Dans cette nécessité, quelles indications peut-on retirer de l'analyse qui précède ?

Quelles hypothèses peut-on avancer ?

Il semble opportun de rechercher une moindre fragilité, une moins grande dépendance extérieure et pour cela prendre en compte deux nécessités :

– la première est que les PMI puissent maîtriser une technologie leur permettant d'être compétitives. Mais la maîtrise technologique doit dans ce cas être locale et non importée. Ainsi la condition d'apparition d'un véritable substrat industriel serait de réaliser de fort investissements immatériels, notamment en matière de formation ;

– une seconde nécessité paraît être la capacité à sortir de l'univers régional, et à se placer sur le marché extérieur. Cela peut se faire selon deux schémas : soit par regroupement et associations de PMI créant des structures communes à cette fin ; soit par implantation locale d'entreprises nationales ou étrangères.

Mais cette solution ne peut avoir une réelle efficacité pour l'emploi local que si elle présente un net caractère d'intégration aux productions locales. Dans le cas

contraire, des processus remettant en cause le tissu local des PMI seraient à craindre.

En tout état de cause, l'avènement de l'Acte Unique va remettre en question les systèmes d'aide actuellement en cours.

Si le réseau des entreprises insulaires ne se restructure pas sérieusement, et ne se consolide pas dans les années qui viennent, si l'industrie n'élargit pas sa place – déjà trop étroite dans les économies insulaires on peut craindre que les îles en soient réduites à la simple fonction de consommation pour des régions riches de la communauté.

Ce n'est pas sur de telles bases que l'on pourra stabiliser des sociétés dont l'économie se rétrécirait à une activité touristique ultra-saisonnée.

L'équilibre social dans les îles Méditerranéennes comme en d'autres espaces, ne pourra se trouver qu'en s'appuyant sur un minimum d'activités industrielles articulées sur quelques secteurs dynamiques, et intégrées autant que possible aux systèmes de production locaux.

La question reste posée des modalités possibles d'incitation et de promotion de dynamiques rénovatrices en milieu industriel insulaire.

Cette question en fait intéresse plus largement toutes les zones périphériques.

BIBLIOGRAPHIE ELEMENTAIRE SUR L'ECONOMIE DES ILES

Sardegne

Il piano di rinascita della Sardegna – Ed. Gallizi 70.

Credito Industriale Sardo : Rapporti sulla struttura industriale della Sardegna 1987, 1986, 1985.

L'industria in Sardegna risultati di un'indagine diretta G. ROSA.

M.-L. SINI. L'economia della Sardegna nel recente passato – Quaderni bolotanesi 1990.

F. Buffoni Struttura economica e finanziaria delle imprese Sarde nel periodo 1982-1987 – Quaderni bolotanesi 1990.

Dott A. Giuffrè. Strategia dell'impresa e sviluppo economico l'esperienza della Sardegna A Sassu e altri (Milano) – Editore 1980.

Sardegna : scenario di una società che cambia – Censis.

F. CLEMENTE. La pianificazione territoriale in Sardegna.

La programmazione in Sardegna – Centro regionale di programmazione.

Baléares

Ultima Hora Annuario 1985 Industria La actividad industrial Joana Maria Petrus.

Ultima Hora annuario 1986 Industria tendencia al alza Joana Maria Petrus.

INE Rasegna Estadística Provincial – 1974.

Papeles de economia Espanola – Economia de las comunidades autonomas Baléares.

La Estructura Industrial – Antonio Felixas.

Economia de las islas Baléares – Fuster.

Corse

Economie Corse (INSEE), 1975-1990.

Atlas Economique : Province-Côte-d'Azur-Corse (CCI 1973).

F. De CASABIANCA, M. BIGGI. Iles en dépendance – Cahiers de l'IDIM, 1987.

A. NICOLAI. Réflexion sur l'économie Corse.

Peuples Méditerranéens – 1988.

**« TURIN, UNE ZONE INDUSTRIELLE AVANCEE
EN TRANSFORMATION »**

A. De Magistris
Polytechnique de Turin

Située à la limite de l'Espace méditerranéen dans le sens propre du terme et en contact avec la partie la plus développée de l'Europe, Turin peut constituer, dans les cadres des thèmes abordés au cours du séminaire, un terrain de réflexion utile.

Ville, dotée d'une structure de production de pointe au sein de laquelle se trouvent diverses entreprises de niveau international, Turin traverse depuis quelques années de profondes transformations économiques, sociales et spatiales, toujours en cours, qui renvoient à différents scénarios possibles de développement liés en grande partie à différentes hypothèses de « positionnement », tant sur le plan national que sur le plan européen.

En effet, si Turin, capitale d'une région frontalière comme le Piémont, s'est trouvée, à de nombreux égards, dans une position périphérique par rapport aux relations nord-sud qui se sont consolidées, en Italie, sur l'axe Rome – Milan, le développement d'un nouveau couloir européen méridional qui part des zones émergentes de la péninsule ibérique pour arriver aux « récentes » réalités de l'est, peut contribuer à la définition de conditions inédites de centralité.

Dans cette perspective, l'ouverture croissante vers l'extérieur et en particulier vers les régions situées à l'ouest, c'est-à-dire, en premier lieu, la région Rhône-Alpes et PACA, l'insertion « active » dans les réseaux internationaux « horizontaux » qui relie l'ouest à l'est de l'Europe Méridionale et qui peuvent en développer les potentialités économiques, sociales et culturelles, apparaissent des facteurs de grande importance.

Ceci est dû d'une part à une vocation historique mais aussi, et surtout, à la situation géographique qui tend à affirmer la signification des rapports entre les zones fortes de la France Centrale et Méridionale, Alpine et Méditerranéenne, et les zones également fortes de la plaine du Pô. Il ne faut pas non plus oublier le rôle décisif que pourront avoir les grands projets infrastructureux, en particulier le train à grande vitesse, dans la nouvelle articulation de l'espace économique et social de l'Europe.

Parler ici d'une ville (Turin comme Grenoble ou Lyon, Gênes, Barcelone, Nice, Montpellier) ne semble donc pas réduire l'importance d'un discours qui a tendance à être formulé en premier lieu à l'échelle régionale ; ceci signifie solliciter des approfondissements sur certains aspects particuliers d'un projet de valorisation de l'Espace méditerranéen : le rôle des pôles de développement consolidés ou émergents, la reconnaissance et l'identification de problèmes communs, de motivations et d'intérêts fortement localisés, mais de pointe. L'activation ou l'intensification de relations et de synergies « urbaines » et métropolitaines capables d'assumer une fonction « structurante » par rapport aux scénarios de développement plus amples que dans leur ensemble, peuvent contribuer à construire l'Arc latin.

Ces considérations assument une plus grande importance si l'on raisonne sur les phénomènes d'internationalisation des villes et sur le poids croissant que les réalités locales – de plus en plus émancipées par le filtre des systèmes nationaux – peuvent avoir dans le développement.

Après avoir exposé ces prémisses, indispensables, retournons au cas spécifique, avec l'invitation implicite de mettre en route des études et des recherches divisées qui puissent favoriser la connaissance des « lieux », des conditions, des projets qui peuvent renforcer l'identité de l'Espace méditerranéen.

Turin **Définition de l'agglomération**

Niveaux	Dénomination	Population 1988
Ville	Turin	1 012 000
Agglomération restreinte	Aire métropolitaine (52 municipalités)	1 771 000
Agglomération élargie	Provincia di Turin	2 281 000

Sources : Assessorato Statistica Comune di Torino.

La ville de Turin compte aujourd'hui un million d'habitants. La population résidente atteint environ 1 800 000 habitants, si l'on considère toute la zone métropolitaine (la Communauté urbaine, pour utiliser un terme lié à la culture urbaine française). La ville et les communes périphériques forment en réalité une entité bien individuelle et intégrée sur le plan des processus territoriaux, bien que, contrairement à ce qui se passe ailleurs en Europe, il n'existe actuellement aucune entité institutionnelle de référence qui réalise ou tente de réaliser la mise en place de programmes et de projets à l'échelle métropolitaine.

Comme il est mentionné plus haut, les changements qui se sont produits au cours des quinze dernières années ont été importants. De même que dans la majorité des villes où l'industrialisation est avancée, Turin est également entrée dans une phase de décroissance démographique accentuée et constante, à la suite d'une expansion intense et rapide. Vers le milieu des années soixante-dix, période culminante de la phase de croissance qui débuta après la guerre et qui fut accentuée par l'industrialisation (concentrée sur une grande entreprise, Fiat, et son réseau de fournisseurs), la population du noyau central atteignait 1 200 000 habitants.

Les nombreuses prévisions démographiques de l'époque préfiguraient une métropole en expansion continue qui aurait atteint le seuil des deux millions d'habitants à la fin du siècle. Contrairement à ces prévisions, on observa une brusque inversion de la tendance, qui continue encore aujourd'hui.

Les raisons de la baisse de deux mille habitants sont essentiellement dues à l'interaction de trois facteurs :

- l'inversion du mouvement migratoire (qui, au départ, fut prédominant dans le sud du pays), dû essentiellement à la crise économique ;
- la chute du taux de natalité ;
- le transfert d'une partie des résidents (environ soixante-dix mille entre 1975 et 1988) vers les communes périphériques de la communauté urbaine, entraînant un changement significatif de la distribution territoriale des classes sociales.

Tous ces phénomènes peuvent être liés différemment, bien qu'étroitement, aux nombreuses retombées de la crise économique des années soixante-dix et à l'intensité des réponses – par rapport à la structure particulière « mono-industrielle » – qui lui ont été fournies, en termes d'innovation technologique de l'appareil de production. La baisse de l'emploi, prix payé au moment de la relance compétitive des entreprises, a été dans la Province de Turin de 24,5 % entre 1980 et 1986.

Les prévisions pour les dix ans à venir indiquent une réduction ultérieure des résidents dans le noyau central et la croissance des communes limitrophes, avec une baisse globale de la population au niveau de la communauté urbaine.

Toutefois, il est vrai que l'évolution récente du système social est telle qu'elle implique la possibilité (au-delà d'une nouvelle crise qui apparaît aujourd'hui très proche) d'un déséquilibre entre la composition démographique et le système économique. Une telle situation pourrait créer les conditions entraînant une demande de main-d'œuvre supplémentaire ou de remplacement, qui pourrait donner lieu à de nouvelles ondes d'arrivées en provenance d'autres régions du pays mais également de l'étranger.

Du reste, depuis quelques années déjà la ville est devenue la destination stable d'une population d'origine extra-communautaire dont la présence, qu'il est difficile de quantifier, est très probablement destinée à augmenter. Les effets sociaux possibles provoqués par ce phénomène dans un contexte relativement faible du point de vue de la qualité des services et des formes d'assistance, ne peuvent en aucun cas être sous-estimés.

Il faut également rappeler que, malgré le fléchissement démographique, le malaise de l'habitation revêt des dimensions encore importantes dans la communauté urbaine (certaines études conduites sur ce sujet indiquent une demande d'environ 200-250 mille pièces). D'autre part, les tendances du marché dans ce secteur ne laissent pas de grandes marges aux politiques flexibles dans le domaine de la distribution, étant donnée l'augmentation constante des prix et la diminution continue du patrimoine résidentiel à louer.

Foyer historique du développement économique italien, et aujourd'hui pôle principal de la région) technologie avancée de l'Italie du Nord-Ouest (Tecno-City), Turin conserve un profil industriel marqué, malgré la crise des années soixante-dix et en vertu des réponses qui ont été données à cette crise. En 1988, dans la Province – unité administrative qui peut être en quelque sorte assimilée au bassin métropolitain – la population active était de 879 mille personnes (40 % des résidents), dont 51 % travaillait dans le secteur tertiaire et 38 % dans l'industrie.

Encore aujourd'hui, la Communauté urbaine est caractérisée par un taux élevé d'industrialisation, une spécialisation particulière dans l'industrie métallurgique et mécanique avec des ramifications dans l'électronique, et un secteur tertiaire en expansion, fortement orienté vers les services destinées aux entreprises de production (comme par exemple l'informatique dirigée vers l'automatisation du processus).

Turin
Provincia population active

	Avril 1989	Employés n.
Industrie	348 000	38,5 %
Bâtiment	51 000	5,6 %
Tertiaire	467 000	51,7 %
Agriculture	38 000	4,2 %
Total	904 000	

Sources : ISTAT

Le phénomène de croissance considérable du secteur tertiaire observé au cours des dix dernières années est là pour confirmer, par sa particularité, l'importance d'e l'industrie comme secteur stratégique et central du développement de Turin. L'industrie ne repose pas uniquement sur Fiat, mais sur un réseau de plus de mille cinq cents entreprises appartenant à différentes classes dimensionnelles, comprenant une majorité d'entreprises de grandes et moyennes dimensions, fait partiellement excentrique par rapport au reste du pays.

La situation particulière de l'économie locale, brièvement mentionnée, et les phénomènes de transformation intervenus, expliquent en grande partie les traits particuliers des processus territoriaux qui ont caractérisé Turin au cours des dernières années et constituent, pour le planificateur, un des problèmes cruciaux des stratégies de développement de la ville. Deux éléments doivent être soulignés à ce sujet.

Tout d'abord, la répartition des grands espaces industriels et de service (voies ferrées, douanes, casernes, prisons) situés dans la couche périphérique, semi-périphérique et centrale de Turin, et par conséquent la grande disponibilité d'espaces pour des interventions capables de rénover le visage de la ville. Parmi ces bâtiments, rappelons l'ex-usine Fiat du Lingotto (dont vont bientôt commencer les travaux de restructuration pour la création d'un important pôle de caractère multifonctionnel, d'exposition, scientifique, commercial), et la suite de zones situées à l'abri du centre historique de la ville, le long du « passante », le principal axe ferroviaire de la ville et de la région, en cours de réalisation, qui offre, théoriquement tout au moins, une occasion consistante de renouvellement stratégique physique et fonctionnel de l'espace urbain actuellement à l'étude dans le cadre de l'élaboration du nouveau PRG (POS).

Une seconde donnée est l'augmentation de la demande d'espaces tertiaires – de direction qui, en l'absence de lieux et de zones spécifiquement destinés à ces activités, a rapidement donné lieu au remplacement des fonctions, tant dans le centre que dans d'autres parties sélectes de la ville – contrairement au principales zones

urbaines en Europe – provoquant ainsi l'érosion du patrimoine résidentiel de façon considérable.

A l'échelle régionale, ces manifestations rentrent également dans le cadre de mouvements de localisation qui peuvent être caractérisés par un double profil. D'un côté, une tendance évidente à la centralisation ou à la recentralisation des activités décisionnelles, culturelles, innovatrices de prestige ; d'un autre côté, une tendance répandue et diffuse des activités et des fonctions de rang moins élevé. Si on veut se limiter à un bref exposé de la situation, il ne semble pas utile d'aborder dans le détail les développements de la planification locale, quelque puisse être la définition donnée à ce terme. Si la connaissance du cadre institutionnel et de ses articulations concrètes constituent une prémisses fondamentale dans le dialogue entre des zones qui, malgré la proximité géographique et les affinités incontestées, se situent encore dans des contextes profondément différents, il est également vrai que cette connaissance ne peut qu'être le fruit d'un travail vaste, voire calqué sur des problèmes spécifiques, sur des nœuds de secteurs qui rendent explicites les analogies et les différences et par conséquent, établissent les marges d'actions communes, il peut cependant être utile de souligner ici, au-delà du caractère spécifique des sujets et des compétences, comment l'analyse de l'activité et des documents de programmation démontre combien il est difficile de reconnaître des formes de « gouvernements du territoire » qui correspondent à la nature et la complexité des processus socio-économiques et territoriaux de la réalité locale.

Parmi les phénomènes qui ont marqué la zone de Turin et la région au cours des trente dernières années, entre les années cinquante et les années quatre-vingt, peu d'entre eux se sont actuellement manifestés dans le cadre d'une « programmation » de quelque forme que ce soit. Les lignes fondamentales du PRG, actuellement en vigueur, remontent à 1959. Lorsqu'il fut approuvé, il ne faisait que « photographier » la situation urbaine qui s'était produite en-dehors d'un projet quelconque et sous la seule poussée de la spéculation, dans la période qui suivit la guerre.

Dans la détermination des lignes directrices du développement urbain, le nouveau plan, en cours d'élaboration et encore loin d'être achevé, doit d'autre part s'adapter largement à de nombreuses transformations conditionnelles qui se sont manifestées sur le terrain socio-économique et territorial entre la fin des années soixante-dix et le début des années quatre-vingt. Adopter la situation d'incertitude totale des prévisions comme donnée de base inéluctable de la programmation, constitue une des lignes de référence du PRG. Dans le document programmatique approuvé récemment, le plan est en effet défini comme « le schéma régulateur d'un processus de changement composite déterminé de façon non homogène par une série de facteurs : la décentralisation de la production, la tendance à la tertiairisation de l'industrie et à l'industrialisation du tertiaire, le changement de nature et l'élargissement international des horizons de la compétition oligopolistique, les nouveaux impacts de la conjugaison entre technologie mécanique et électro-

informatique. « Tous ces éléments – écrit-on – sont destinés à interagir dans le contexte d'un conditionnement encore plus profond exercé par l'histoire d'une vieille culture, sans qu'il soit encore possible de préciser clairement les formes finales d'un processus de transition en plein essor. L'unique perspective certaine est peut-être seulement celle d'un processus de transition à partir des vieux modèles bientôt dépassés... vers de nouveaux modèles multiples coexistants et pas encore définis de façon cohérente. »

Outre les affirmations, le fait est que, du point de vue de la planification, le cadre actuel semble caractérisé par un fort affaiblissement de la présence publique, et par un manque de coordination marqué entre les différents niveaux décisionnels et les organismes de secteur, qui ne favorise certes pas le déploiement de capacités sociales, économiques, et des entreprises locales, et la définition de stratégies cohérentes d'ouverture vers l'extérieur. C'est une situation sur laquelle pèse incontestablement, et pas uniquement dans la zone de Turin, le manque de modernisation du cadre institutionnel et des structures administratives pour le gouvernement du territoire. Il suffit de rappeler les nœuds des « autonomies locales » (comme par exemple d'un véritable organisme surcommunal), de la législation urbaine (qui se réfère encore à une vieille loi de 1942), les retards qui se sont accumulés dans le domaine administratif et financier.

Les problèmes ouverts sont par conséquent innombrables et sont en partie communs aux problèmes qui se posent dans d'autres régions européennes similaires. De quelque façon qu'ils soient énoncés et analysés, ces problèmes requièrent un spectre d'analyses et de comparaisons très étendu qui doit partir de la reconnaissance de la « nouveauté » de la « question urbaine » en Europe, méditerranéenne et non, des années quatre-dix. Nouveauté liée, entre autre, à la diffusion répandue des nouvelles technologies de l'informatique et de la télématique, avec l'internationalisation de l'économie, la modification des relations économiques et sociales, l'apparition de réseaux, matériels et immatériels, qui dilatent les frontières de la ville, avec la disparition des comportements spatiaux et les modèles de mobilité inédits. Dans ce cadre, plutôt fluide, une donnée fondamentale et inélectable est le même entrelacement qui se forme entre la capacité de développement et la qualité de l'environnement local, sur un fonds de processus dans lequel la flexibilité accrue des choix de localisation a tendance à instituer de nouvelles formes de relation, comparaison et compétition entre les villes.

TABLE DES MATIERES

Préfaces	5
Avant-propos	11
Introduction générale	15
Une étape importante : colloque sur l'avenir de l'espace méditerranéen.	23

COMMISSION I

Développement économique général et problèmes de société sous la direction de Roland <i>Colin</i>	37
Synthèse : une vision multidimensionnelle des dynamiques de développement en Méditerranée Occidentale par Roland <i>Colin</i>	39
Le monde méditerranéen à l'époque post-guerre froide par Immanuel <i>Wallerstein</i>	53
L'Europe du Sud a-t-elle un sens ? Dynamique économique de l'Arc Latin par Roland <i>Colin</i>	65
L'espace social européen : enjeux théoriques et perspectives méditerranéennes par Nadine <i>Richez</i>	87
Modèles et stratégies au Maghreb par Dr Mustapha <i>Sehimi</i>	105
Dynamique des économies maghrébines et problématique d'une coopération nord-sud en Méditerranée par Abdelfettah <i>Ghorbel</i>	115
Dialectique responsabilité de l'Etat/Privation par Nouredine <i>Abdi</i>	127
Enjeux des biens culturels et développement : l'édition maghrébine et son évolution par Youssef <i>Nacib</i>	145
La démographie au sud de la Méditerranée : contraintes réelles et défis fantasmatiques par Philippe <i>Fargues</i>	159
La Méditerranée Occidentale et ses espaces : pertinences et dynamiques spatiales par Henri <i>Regnault</i>	171
Rupture de l'équilibre ville-campagne dans le bassin de la Méditerranée Occidentale par Jean <i>Le Coz</i>	187
Espace méditerranéen et dimension culturelle : mutations sociales et dynamiques identitaires par Nadji <i>Safir</i>	213

Existe-t-il une dynamique inter-sectorielle méditerranéenne ? par Bruno <i>Lanvin</i>	229
La politique maghrébine de l'Europe de l'Ouest après le dégel en Europe de l'Est : divergence d'intérêts dans la communauté et profils différents des candidats à l'association par Le Professeur Hartnaut <i>Elsenhans</i>	243
Interdépendance et solidarité euro-maghrébine à l'horizon 2000 par Albert <i>Bourgi</i> et Pierre <i>Weiss</i>	261

COMMISSION II

Développement industriel et technologique en Méditerranée sous la direction de Abdelkader <i>Sid Ahmed</i>	277
Synthèse : développement industriel et technologique en Méditerranée par Abdelkader <i>Sid Ahmed</i>	279
Le développement de l'entreprise industrielle : contraintes et perspectives dans les pays de la rive sud Le cas du Maroc par Mohamed <i>Raja Amrani</i>	299
Les filières agro-alimentaires méditerranéennes par <i>Roland Pérez</i>	315
Valorisation des ressources humaines dans le tourisme à travers le cas du Maroc par Hassan <i>Sebbar</i>	331
L'industrialisation à partir des ressources naturelles le cas des hydrocarbures au Maghreb par Abdelkader <i>Sid Ahmed</i>	345
Agriculture et biotechnologies dans l'espace méditerranéen : réalités et promesses par A. <i>Sasson</i>	397
La filière tourisme et les pays de la Méditerranée par François <i>Vellas</i> et Jean-Marie <i>Crouzاهر</i>	413
Le modèle italien, leçons, perspectives par Augusto <i>Perelli</i>	433
Le monde d'industrialisation de l'espace démographique est-il adaptable au Maghreb ? par Jean-François <i>Daguzan</i>	461
Quels développements industriels en Méditerranée Occidentale ? par Jacques <i>Debandt</i>	475
Recherche scientifique au Maghreb, perspectives de coopération méditerranéenne par R. <i>Ouahes</i>	487

COMMISSION III

Financement sous la direction de Fernand <i>Rau</i>	497
Synthèse : les financements par Pierre <i>Laget</i>	499
Proposition pour l'établissement d'une institution financière internationale pour la Méditerranée par Dr Ginseppe <i>Bonnano Di Linguaglossa</i>	511
Politique méditerranéenne des pays latins de la CEE par Daniel <i>Brun</i>	543
Les problèmes de financement dans les pays du Maghreb Banque de France, Direction générale des études	571
Le logement des salaires, mobilité et intégration par Alain <i>Durance</i>	585
De la coopération monétaire en Méditerranée : pour l'édification d'une zone-écu à partir du Maghreb par Mohamed <i>El Abdaimi</i>	595
Investir dans les pays de l'Arc Latin et du Maghreb ? Motivations et conditions par Luigi <i>Scandella</i>	615
Structure des systèmes bancaires et financiers au Maghreb par Alain <i>Sinet</i>	631
Les économies du Maghreb à la recherche de nouvelles voies de développement par Alain <i>Sinet</i>	673
Les pays de l'Est sont-ils en mesure de retourner à leur profit des ressources financières jusque-là attribuées aux pays méditerranéens et sub-sahariens ? par Luis A. <i>Pereira Da Silva</i> . . .	689

COMMISSION IV

Transport et communications par Christian <i>Reynaud</i>	723
Synthèse : les communications et l'intégration de l'espace méditerranéen par Christian <i>Reynaud</i>	725
L'analyse des flux de marchandises en Méditerranée : la Méditerranée lieu de transit ou d'échanges ? par Martine <i>Poincelet</i> et Marc <i>Papinutti</i>	735
Quelques notions comparatives sur les transports maritimes de marchandises en Méditerranée par Jean-Yves <i>Legouas</i>	773
Informatisation portuaire et normalisation internationale des EDI : situation des principaux ports de la Méditerranée Occidentale par Charlotte <i>Mathonnet</i>	781

Les grands réseaux d'infrastructure de transport en Europe par Helmut <i>Lehmacher</i>	789
La problématique des transports dans les économies du Maghreb arabe par le professeur Abdelfetteh <i>Ammous</i>	809
Les infrastructures de transport dans l'espace méditerranéen : logiques est-ouest, logiques nord-sud par François <i>Plassard</i>	829
La connexion de l'espace méditerranéen par Andreu <i>Ulied</i>	845
Les transports maritimes en Méditerranée Cabotage européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA par Jacques <i>Roudier</i>	859
Considérations sur l'économie maritime méditerranéenne par le Dr Maurizio <i>Gidoni</i>	871
Systèmes de continuité territoriale en Méditerranée par Michel <i>Biggiidim</i> . .	881

COMMISSION V

Réalités de l'Arc Latin et synergies régionales par Jean-Claude <i>Juan</i>	893
Synthèse : Réalité de l'Arc Latin par Jean-Claude <i>Juan</i>	895
L'Arc Latin : Réalité et synergies régionales par Jean-Claude <i>Juan</i>	901
COPEF	919
Association de l'Arc méditerranéen	923
ADECI	927
Présentation de l'Ascame	933
L'originalité d'Alpe Adria, son fonctionnement et les synergies qui se sont créées entre les régions concernées par Gabriella <i>Borghì</i>	943
Expérience et perspectives d'Alpe Adria par le Dr Massimo <i>Gorla</i>	951
Entreprise en milieu insulaire méditerranéen par François <i>de Casabianca</i> et Eric <i>Faucon</i>	965
« Turin, une zone industrielle avancée et transformation par A. <i>De Magistris</i>	979

Composition - Mise en page
P.A.O. *Service* - 14410 VASSY



Achévé d'imprimer par Corlet, Imprimeur, S.A.
14110 Condé-sur-Noireau (France)
N° d'imprimeur : 2965 - Dépôt légal décembre 1991
Imprimé en C E E

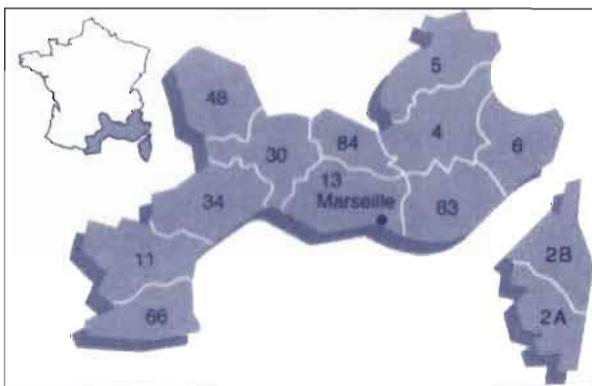
LA FÉDÉRATION DU CRÉDIT MUTUEL MÉDITERRANÉEN UNE BANQUE MUTUALISTE RÉGIONALE

LA FÉDÉRATION DU CRÉDIT MUTUEL MÉDITERRANÉEN adhérente à la CONFÉDÉRATION NATIONALE DU CRÉDIT MUTUEL, est une des 21 Fédérations que compte l'Institution sur le territoire national.

Banque mutualiste régionale, la FÉDÉRATION DU CRÉDIT MUTUEL MÉDITERRANÉEN fait prévaloir dans ses recherches aussi bien que dans ses actions, le rôle social de la banque qui est pour elle un complément indispensable de ses aspects strictement financiers.

Dans cet objectif, elle s'appuie sur différents moyens d'actions et supports ; en particulier, elle organise régulièrement des « Dialogues pour l'Avenir » sous forme de colloques et dont celui consacré à « L'AVENIR DE L'ESPACE MÉDITERRANÉEN » est le quatorzième.

Largement ouverts et suivis au-delà même de son sociétariat, ces Dialogues pour l'Avenir sont destinés à offrir à ses sociétaires et au grand public, les informations les plus objectives possibles sur des sujets économiques, financiers ou sociaux.



LE CRÉDIT MUTUEL MÉDITERRANÉEN, c'est :

- une circonscription géographique de 13 départements : Alpes de Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Aude, Bouches-du-Rhône, Haute-Corse, Corse-du-Sud, Gard, Hérault, Lozère, Pyrénées-Orientales, Var, Vaucluse
- 1 000 administrateurs
- 850 salariés
- 60 points de vente
- 290 000 sociétaires
- la banque de la famille, du particulier, des associations dans les domaines privés et professionnels et des collectivités locales.

FÉDÉRATION DU CRÉDIT MUTUEL MÉDITERRANÉEN
494, avenue du Prado - 13008 MARSEILLE
Tél. : 91.23.70.70

LE DÉVELOPPEMENT DANS LES FAITS

Collection dirigée par Abdelkader Sid Ahmed

A un moment où se multiplient les déclarations d'intention, les professions de foi, les promesses de toute sorte sur la Méditerranée et au-delà sur la communauté de sort des pays de la rive sud avec l'Europe réunifiée, il n'est pas inutile d'aller au-delà en appréhendant la réalité concrète de cette région et les voies d'action possibles.

Cet ouvrage est le fruit de plus de trois ans d'efforts et de travail dont une étape majeure a été le colloque : AVENIR DE L'ESPACE MÉDITERRANÉEN organisé à Montpellier en septembre 1990 sous la direction de l'ambassadeur Gilles Martinet et dans le cadre du Crédit Mutuel Méditerranéen. Des experts de premier ordre et des responsables politiques se penchent sur des sujets aussi divers que les transports, les filières industrielles, les grands défis ou les synergies de l'arc latin. Une masse d'informations et de données uniques sont ainsi rendues disponibles pour tous ceux qui se préoccupent du sort de cette région, tandis que des stratégies sectorielles fines et globales sont esquissées.

Christian Reynaud est directeur de recherche à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), chef du département d'Économie et de Sociologie des Transports. Ancien responsable du Service d'Analyse Économique et du Plan (SAEP), puis de l'Observatoire économique et statistique des Transports (OEST) du Ministère des Transports. Il a dirigé et publié de nombreuses recherches sur le développement.

Abdelkader Sid Ahmed est chercheur à l'ORSTOM (UR : innovations, pouvoirs, dynamiques sociales) et professeur à l'IEDES - Université Paris I - Panthéon-Sorbonne). Il est l'auteur de plusieurs ouvrages dont *Nord-Sud : les enjeux*, Paris, 1981, et *L'économie de l'industrialisation à partir des ressources naturelles*, 1989.

**CRÉDIT MUTUEL
MÉDITERRANÉEN**

ÉDITIONS PUBLISUD

15, rue des Cinq-Diamants
75013 PARIS

Tél. : (1) 45.80.78.50

Fax : (1) 45.89.94.15



ISBN : 2-86600-490-6
ISSN : 0985-4657

Prix : 328 F