



Le développement économique de Singapour et de l'Île Maurice

Éléments de réflexion pour un développement durable aux Antilles françaises et à La Réunion



SOMMAIRE

SYNTHESE	3
INTRODUCTION	5
I – CARACTERISATION DES ECONOMIES	6
1- Structure démographique et économique	6
2- Handicaps structurels	9
II- LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE SINGAPOUR	12
1- Les premières années de l'indépendance : commerce d'entrepôt et essor du secteur manufacturier	12
2- La recherche d'industries à forte intensité de main-d'oeuvre	14
3- La recherche d'industries à forte valeur ajoutée	14
4- La fin des industries labour intensives et l'incitation fiscale pour les entreprises high tech	15
5- Développements récents	17
III – LES PILIERS DE L'ECONOMIE SINGAPOURIENNE	21
1- Des conditions d'investissement idéales	21
2- Le port et l'aéroport comme outil de développement	23
3- Singapour : les politiques urbaines et environnementales comme avantages compétitifs	25
IV – L'EXPERIENCE DE L'ILE MAURICE	29
1- Le développement économique de l'île Maurice depuis l'indépendance	29
2- L'expérience singapourienne comme référence pour l'île Maurice	32
V – ELEMENTS DE REFLEXION POUR LES DOM : QUELLES PISTES DE DEVELOPPEMENT ?	34
1- Les enseignements	34
2- Application au cas domien	35
CONCLUSION	43
ANNEXE 1 : LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE A SINGAPOUR	45
1- La gestion des déchets	45
2- La gestion de l'eau	47
ANNEXE 2 : BIBLIOGRAPHIE	49



SYNTHESE

Selon de nombreux travaux réalisés sur les économies ultramarines, les départements d'Outre-Mer ne suivent pas la même dynamique économique que celle de la métropole. Leurs handicaps structurels (insularité, éloignement de l'hexagone, étroitesse du marché, dépendance vis-à-vis d'un nombre limité d'activités) les ont empêchés d'atteindre un niveau de vie comparable à celui des autres départements français. La politique de rattrapage économique menée par le gouvernement depuis la départementalisation a toutefois permis à de nombreux ménages ultramarins de sortir de la pauvreté, en créant un véritable marché interne et en offrant à tous l'accès aux services sociaux. Toutefois, les économies domiennes se caractérisent encore par un taux de chômage élevé, un niveau de vie inférieur à celui de la métropole et un manque de visibilité économique.

La croissance du PIB, supérieure à celle de la France par effet de rattrapage, est impulsée par la consommation et soutenue par les transferts publics, qu'ils soient nationaux ou européens. Cependant, les fonds structurels en provenance de Bruxelles sont attribués aux régions à la condition que leur niveau de richesse par habitant soit inférieur à 75 % de celui de la moyenne communautaire. L'entrée des nouveaux pays dans l'Union a eu un effet mécanique à la baisse sur cette moyenne et la croissance économique des DOM devrait conduire ces deniers, dans un avenir proche, à atteindre un niveau de richesse supérieur au seuil d'éligibilité aux fonds structurels.

Dès lors, les économies ultramarines doivent trouver de nouveaux chemins de croissance. Une meilleure intégration régionale permettrait une diversification des activités et donc une nouvelle dynamique économique. Dans ce cadre, les Accords de Partenariats Economiques (APE), qui mettent en situation de libre-échange les DOM avec leurs voisins immédiats, doivent être perçus comme une opportunité et non comme une menace.

La présente étude a pour objet de donner des pistes de réflexion quant à la problématique du décollage économique de la Guadeloupe, de la Martinique et de La Réunion en termes macroéconomiques et environnementaux, en se basant sur la stratégie de hub économique adoptée par Singapour et, dans une moindre mesure, par l'île Maurice.

Le développement de Singapour constitue en effet l'un des plus grands succès économiques du XX^e siècle. En l'espace de 40 ans, ce petit territoire politiquement isolé et sans ressources naturelles est devenu une véritable plate-forme commerciale et financière d'envergure internationale. Le pays, dont le marché domestique est trop étroit pour soutenir un véritable développement économique, s'est rapidement tourné vers l'extérieur. En effet, ayant dû faire face à la concurrence trop forte des pays de la région sur le secteur de l'industrie manufacturière, la cité-Etat a adopté une stratégie de hub dans tous les secteurs de l'économie : transports, finance, environnement, éducation, recherche, etc.

L'île Maurice a quant à elle adopté des politiques économiques proches de celles de Singapour afin de s'insérer dans le commerce international. Ainsi, malgré des handicaps similaires à ceux des DOM, le gouvernement a su impulser un véritable décollage économique, faisant ainsi sortir sa population de l'extrême pauvreté.

Cette étude n'a pas pour objet d'établir une comparaison directe entre les économies singapourienne, mauricienne et domiennes. De tels travaux ne seraient pas pertinents tant les conditions économiques sont différentes entre ces territoires. Les DOM ne constituent notamment pas des Etats indépendants et ne sont donc pas tenus d'avoir une balance commerciale équilibrée. L'application directe de l'expérience singapourienne dans l'outre-mer français serait donc inappropriée, mais les politiques économiques menées dans la



cité-Etat font office de référence pour de nombreux pays et territoires¹ sans que Singapour ne soit élevée au rang de pays « modèle ». Ainsi, la réussite économique de Singapour et de l'île Maurice, compte tenu de certaines de leurs caractéristiques communes avec la Martinique, la Guadeloupe et La Réunion², est susceptible de constituer un enseignement pour le décollage économique des DOM.

L'étude permet notamment de faire ressortir des enseignements en termes de renouvellement du tissu économique et de mise en place de conditions d'investissement satisfaisantes grâce à des infrastructures et à un réseau de télécommunications de qualité. L'expérience de Singapour montre en outre que, compte tenu de ses caractéristiques géographiques spécifiques, les politiques urbaine et environnementale constituent des outils indispensables au développement économique en milieu insulaire. Enfin, à Singapour comme à l'île Maurice, les équipes dirigeantes concentrent leurs efforts sur l'unique ressource naturelle à disposition, leur population : la priorité est plus que jamais donnée à l'innovation et à la créativité, qui nécessitent des efforts constants en matière d'éducation et de recherche et développement ainsi qu'un bon financement du risque de la part des pouvoirs publics.

¹ Il s'agit notamment du cas des Emirats Arabes Unis et de la Chine. La cité-Etat a en outre reçu récemment la visite d'une délégation britannique sur le fonctionnement de son système de santé.

² Insularité, exigüité du territoire, étroitesse du marché, climat tropical etc. Le département de la Guyane, qui fait face à des handicaps structurels sensiblement différents, est exclu de l'étude.



INTRODUCTION

Les cas de petites géographies insulaires soumises aux mêmes handicaps structurels que les DOM et ayant réussi à engendrer un véritable décollage économique font aujourd'hui figure d'exceptions. Si l'étude CEROM « *L'ultrapériphéricité définit-elle un modèle de croissance ?* » a permis de montrer que les régions ultrapériphériques européennes ne suivent pas toutes le même chemin de croissance et que certaines RUP (Madère et les Canaries) sont parvenues à des niveaux de développement économique élevés, la plupart des petits Etats des trois océans restent des pays en développement malgré l'aide internationale, très abondante pour certains d'entre eux. Pourtant, quelques petits Etats insulaires ont réussi à impulser une dynamique économique permettant de réduire la pauvreté en favorisant l'ouverture sur l'international. Le mode de développement et le succès économique de Singapour et de l'île Maurice font aujourd'hui de ces pays des références en matière de développement des Etats insulaires au XXème siècle.

Singa Pura, la « Cité du Lion », se caractérise par une croissance économique exceptionnelle depuis 1965. Dans un contexte d'indépendance forcée, une série de politiques économiques ont été mises en œuvre faisant dans un premier temps de l'ex-colonie britannique un entrepôt du monde, à la manière de Hong-Kong puis, dans un deuxième temps, un centre commercial et financier de premier plan, porté par une ouverture internationale forte. En 2008, le niveau de vie des habitants est équivalent à celui de la France et la politique environnementale singapourienne constitue une référence en Asie et dans le monde entier.

Le cas de l'île Maurice, s'il est moins spectaculaire, reste néanmoins l'une des rares « *success stories* » de ce type. Le pays, île sœur de La Réunion et en de nombreux points comparable aux DOM, s'est précisément inspiré de l'expérience singapourienne dans ses politiques économiques. Les performances économiques de l'île Maurice ont été remarquables ces vingt dernières années. Si le niveau de vie de la population reste encore largement inférieur à celui de La Réunion et si des incertitudes pèsent sur son avenir en raison du déclin du secteur sucrier et de la concurrence accrue de l'Asie sur le marché du textile, l'économie de l'île s'est cependant construite sur des bases solides.

Ainsi, la **problématique** de cette étude revêt deux aspects complémentaires :

- 1/ Par quels moyens les économies de rente³ que sont les DOM peuvent-elles devenir compétitives et s'insérer dans leur environnement régional ?
- 2/ En quoi les expériences singapouriennes et mauriciennes peuvent-elles nous éclairer sur l'amélioration de la compétitivité et l'intégration régionale ?

Afin de répondre à ces questions, l'analyse suivra plusieurs étapes :

La **première** partie de l'étude consistera en une caractérisation des économies singapourienne, mauricienne et domiennes, l'objectif n'étant pas véritablement d'établir une comparaison entre ces territoires mais bien de mettre en avant leur « profil » économique ainsi que leurs handicaps structurels communs.

Les performances économiques de Singapour seront mises en lumière dans une **deuxième** partie en analysant le chemin de croissance qu'a emprunté le pays et en retraçant les principales étapes de son développement depuis l'indépendance.

Cette analyse permettra dans une **troisième** partie de mettre en exergue les piliers de la croissance singapourienne.

La **quatrième** partie de l'étude portera sur le développement de l'île Maurice.

Enfin, dans une **cinquième** partie, l'étude tentera de tirer les principaux enseignements applicables aux DOM du modèle singapourien et de l'expérience mauricienne.

³ La situation d'économie de rente administrative des DOM s'illustre par les écarts structurels persistant avec la métropole malgré l'existence d'une politique de rattrapage économique.



I – CARACTERISATION DES ECONOMIES

1- Structure démographique et économique

Tableau 1 : Structure démographique et économique

	Singapour	Ile Maurice	France	Guadeloupe	Martinique	Réunion
Informations générales						
Statut	Etat indépendant	Etat indépendant	Etat indépendant	DOM	DOM	DOM
Population 2006	4 401 600	1 252 698	62 999 112	447 002	399 002	783 951
Accroissement de la population 2005 (%)	3,17%	0,76%	0,58%	0,68%	0,76%	1,21%
Indice de fécondité (nb de naissances / femme)	1,26	1,9	2	2,2	2	2,4
Espérance de vie à la naissance (années)	79,9	72,8	81	78,5	79,6	75,6
Taux d'alphabétisation (%)	96%	87%	99%	90%	93%	89%
Densité de population (hab/km ²)	6 369	671	94 (1)	281	363	311
Informations économiques						
PIB/hab 2006 (€)	21 770 €	4 115 €	27 703 €	16 485 €	19 050 €	16 224 €
Structure du PIB (%)						
- primaire	0%	6%	2%	4%	4%	2%
- secondaire	31%	30%	20%	15%	16%	13%
- tertiaire	69%	64%	78%	81%	80%	85%
Taux de chômage 2007 (%)	3,0%	8,5%	7,4%	22,7%	21,2%	24,2%
Taux de couverture des importations par les exportations 2003 (%)	115%	91%	104%	23%	29%	18%
Taux d'ouverture 2003 (%)	397%	126%	50%	37%	40%	39%

Sources: INSEE, Singstat, Mauritius Central Statistics Office, Banque Africaine de développement, Banque mondiale

Population

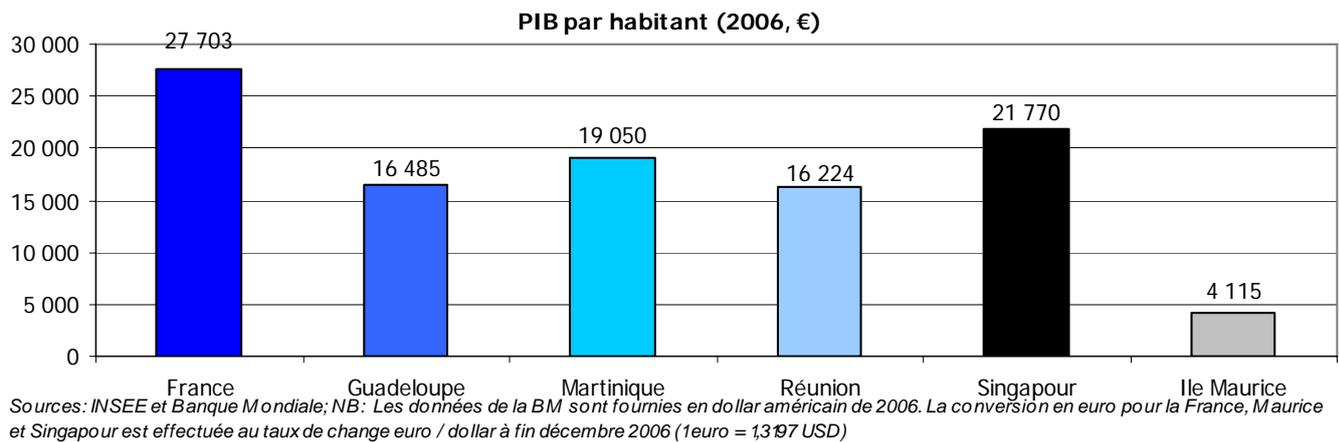
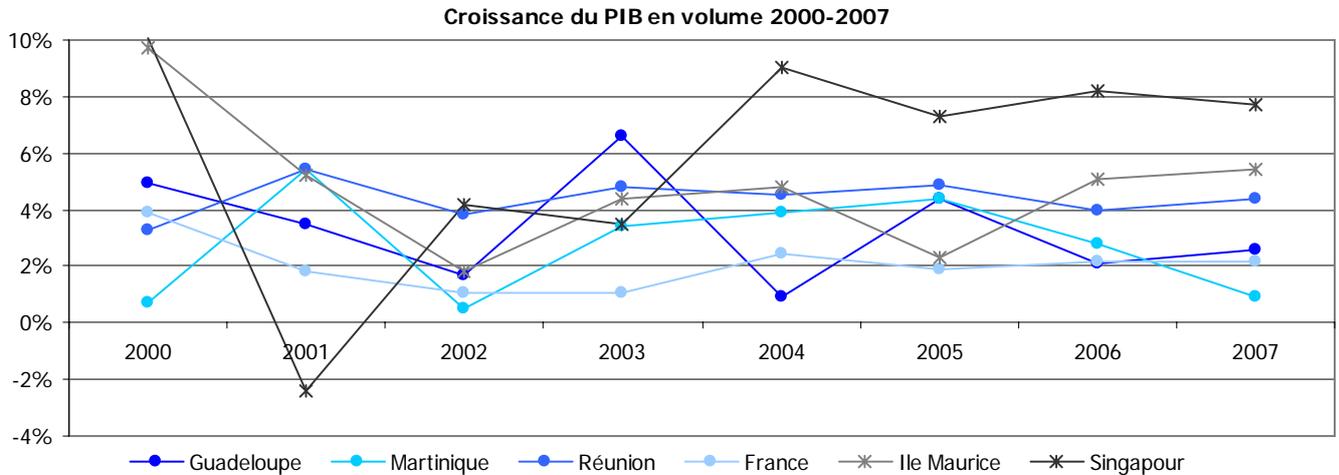
Les territoires étudiés se caractérisent par des accroissements de population forts ces cinq dernières décennies. La transition démographique est achevée pour tous les territoires, excepté La Réunion où le nombre moyen de naissance par femme est encore significativement supérieur à celui de la métropole. Tous les territoires sont dotés de systèmes éducatifs et de santé de qualité.

Croissance économique et niveau de vie

La croissance économique de Singapour et de l'île Maurice est exceptionnelle depuis leur indépendance. Le taux de croissance, qui s'établit en moyenne à plus de 7 % à Singapour et à 5 % à l'île Maurice, est impulsé par l'ouverture de ces économies. Cette insertion au commerce international est toutefois de nature à surexposer les deux pays aux risques de récessions, comme observé à Singapour en 1985, en 1998 et en 2001. La cité-Etat est en outre durement frappée par la crise financière et économique de la fin des années 2000. Le taux de croissance de son économie pour l'année 2008 est de 1,2 %⁴ et devrait être négatif en 2009.

Les DOM se caractérisent eux aussi par une croissance économique forte, mais celle-ci est directement liée à la politique de rattrapage économique menée par le gouvernement français (transferts). Au cours des 25 dernières années, la croissance du PIB réel s'est établie à 4 % dans les DOM.

⁴ Chiffre provisoire lors de la rédaction de l'étude.



Structure du PIB

Toutes les économies étudiées sont tertiaisées. Cependant, Singapour et l'île Maurice se distinguent par un secteur industriel (activités manufacturières et construction) plus important qui représente près d'un tiers de la valeur ajoutée contre un sixième dans les DOM⁵.

S'agissant de la valeur ajoutée dégagée par le secteur des services, les DOM se caractérisent par une prépondérance du secteur public (administration, santé et éducation) qui représente au total un tiers du PIB régional. Tous les territoires bénéficient d'un potentiel touristique leur permettant de développer les services marchands : le tourisme représente notamment l'un des piliers de l'économie mauricienne (8,7 % du PIB) et contribue pour 2 à 4 % du PIB domien.

La valeur ajoutée issue du secteur primaire est négligeable à Singapour. La cité-Etat possède toutefois quelques cultures d'expérimentation, limitées par l'exiguïté du territoire. En revanche, le secteur sucrier mauricien, même s'il périclète depuis 2005, reste une composante essentielle du PIB du pays.

⁵ La Réunion, la Martinique et la Guadeloupe n'ont en effet jamais véritablement développé d'industries, hormis le secteur du BTP. Dans les trois DOM, l'industrie manufacturière ne représente que 4 % de la valeur ajoutée totale, contre 25,3 % à Singapour et 19,8 % à l'île Maurice.



Arbitrage consommation - investissement⁶

La consommation finale des ménages représente dans les DOM une part beaucoup plus importante dans le PIB qu'en métropole, à l'île Maurice mais surtout à Singapour. Conséquence d'une balance commerciale fortement déficitaire, la consommation finale des ménages et des APU absorbe la totalité du PIB domien, alors que la part de la consommation dans le PIB singapourien se trouve en revanche réduite par une balance commerciale excédentaire (plus d'un quart du PIB).

La Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) représente de 19 à 24 % du PIB dans l'ensemble des géographies. Cependant, cet investissement provient relativement plus du secteur public dans les DOM (25 % à la Martinique, 20 % à la Guadeloupe et 21 % à La Réunion) que dans l'hexagone (17,6 %) et à Singapour (16,8 %). L'île Maurice se caractérise par un taux d'investissement de l'ordre de 21 % du PIB en 2003.

Tableau 2 : Structure du PIB

% du PIB en 2003 (prix courants)	Singapour	île Maurice	France	Guadeloupe	Martinique	Réunion
PIB 2003 (en valeur)	162,3 milliards de SGD	157,4 milliards de MR	1 594,8 milliards d'€	6 741 millions d'€	6 442 millions d'€	10 513 millions d'€
Consommation Finale	58%	84%	80%	99%	104%	107%
- Ménages	46%	68%	55%	63%	65%	65%
- Administrations	12%	16%	25%	36%	39%	42%
FBCF	24%	20%	19%	24%	19%	20%
Variation des stocks	-8%	0%	0%	0%	-1%	0%
Solde Extérieur	27%	-6%	1%	-23%	-22%	-27%
- Exportations	212%	60%	26%	7%	9%	6%
- Importations	185%	66%	25%	30%	31%	33%

Sources: INSEE, Singstat, Mauritius Central Statistics Office

Il faut noter que l'année 2003 est une année difficile pour Singapour car elle coïncide avec l'épidémie de SRAS (Syndrome Respiratoire Aigu Sévère) qui a touché de plein fouet les économies asiatiques. Après avoir atteint 50 % dans les années 1980, le taux d'investissement singapourien continue de s'établir à un niveau élevé (entre 25 % et 35 % selon les années, ce qui représente un taux d'investissement significativement plus fort que dans le reste du monde⁷). Le taux d'épargne singapourien est aussi exceptionnellement fort⁸ et avoisine celui de la Chine ou des pays pétroliers du Moyen Orient en période de croissance du cours du baril de pétrole. Cette épargne est complétée par les capitaux étrangers, généralement sous forme d'investissements directs, réduisant ainsi l'endettement de la cité-Etat à néant.

Marché du travail

Alors que le taux de chômage de Singapour se rapproche du seuil incompressible (3 % en 2007), celui des DOM est compris entre 20 % et 25 %, malgré une tendance à la baisse ces dernières années. Le taux de chômage de l'île Maurice est relativement bas (8,5 % en 2007) compte tenu de son niveau de développement économique. Ces taux sont le fruit des politiques de développement mises en oeuvre dans chacun de ces territoires. Les gouvernements singapourien et mauricien ont favorisé le développement d'industries à forte intensité de main-d'oeuvre avant d'opérer un rattrapage salarial et de se tourner vers des secteurs à forte intensité capitalistique. Dans le même temps, le rattrapage économique rapide opéré dans les DOM dans les années 1990 a conduit à un chômage structurel élevé, désormais difficile à résorber.

⁶ L'analyse porte sur la répartition du PIB de 2003 en raison de la disponibilité des données domiennes.

⁷ Les investissements publics, provenant en grande partie de la construction de logements (86 % de la population vit dans les logements publics délivrés par le Housing Development Board) et d'infrastructures majeures (port, aéroport, réseau routier, extension des terres sur la mer) sont colossaux. (Cf. Singapore's success : engineering economic growth, Henry Ghesquierre).

⁸ En 2006, l'épargne domestique brute, qui comprend celle de l'ensemble des agents économiques, a atteint 50,5 % du PIB. Ce taux est supérieur à 40 % depuis la fin des années 1980. A titre de comparaison, l'épargne domestique brute est de l'ordre de 20 % en France.



Ouverture de l'économie

Singapour et l'île Maurice se distinguent par des taux d'ouverture⁹ exceptionnels, atteignant 400 % à Singapour. Les deux pays ont en outre réussi à couvrir la totalité (ou presque, dans le cas mauricien) de leurs importations par leurs exportations.

S'agissant des DOM, les taux d'ouverture restent faibles du fait de la faiblesse des exportations. Les économies domiennes n'ont pas réussi à s'insérer dans le commerce international et les échanges restent centrés sur l'hexagone et les autres départements français d'Outre-Mer. Le commerce avec les états étrangers de la Caraïbe ou de l'Océan Indien est marginal, bien qu'en léger accroissement ces dernières années.

Contrairement aux économies singapourienne et mauricienne, les économies domiennes sont donc plutôt *inward looking*, avec des niveaux d'exportations très faibles : l'appareil productif est essentiellement tourné vers le marché intérieur, le secteur manufacturier n'est pas développé et le poids du secteur public dans les services est prépondérant. En 2003, à la Martinique et à la Guadeloupe, le secteur manufacturier génère respectivement 3,9 % et 3,6 % de la valeur ajoutée contre 34,5 % et 32,3 % produite par l'administration.

2- Handicaps structurels

Tableau 3 : Handicaps structurels

Territoires	Insularité	Double insularité	Surface utile restreinte	Morphologie territoriale complexe ¹⁰	Climat difficile	Risques naturels élevés
Singapour	x	x	x		x	
île Maurice	x	x			x	x
Guadeloupe	x	x	x	x	x	x
Martinique	x		x	x	x	x
Réunion	x		x	x	x	x

Insularité

Le handicap de l'insularité, qui caractérise les cinq territoires étudiés, n'est pas aussi fort à Singapour que dans les DOM ou à l'île Maurice. La cité-Etat est en effet reliée par deux ponts à la péninsule malaise, réduisant ainsi fortement son isolement. Toutefois, Singapour se situe à l'extrême sud du continent, et pourrait être comparée à un Gibraltar de l'Asie. La cité-Etat se trouve par conséquent éloignée des plus grands centres financiers de la région. La contrainte insulaire est donc moins forte à Singapour en termes d'isolement mais elle existe en termes d'éloignement.

En revanche, le handicap insulaire est fort à l'île Maurice comme dans les trois DOM étudiés, ce qui se traduit par une discontinuité géographique, accentuant ainsi



⁹ Le taux d'ouverture est défini comme étant la somme des importations et des exportations de biens et de services divisée par 2, le tout rapporté au PIB. Le taux de couverture des importations par les exportations de marchandises au sens strict (biens agricoles et manufacturés) est quant à lui plus délicat à analyser dans la mesure où, comme le précisera la suite de l'étude, le développement des secteurs manufacturiers et agricoles (hors niches) est compromis dans les DOM : leur ouverture économique est de nature à s'améliorer par le développement des services. A titre d'information, en 2006, les taux de couverture des importations par les exportations de biens étaient de 92 % en métropole, 8 % à la Guadeloupe, 17 % à la Martinique (grâce à la banane et à la société de raffinerie de pétrole, qui approvisionne notamment la Guadeloupe), 6 % à La Réunion, 114 % à Singapour et 68 % à l'île Maurice.

¹⁰ Reliefs accidentés, bandes littorales étroites.



l'isolement des territoires par rapport à un département métropolitain ou à un Etat continental.

Dans le cas de la Guadeloupe et de l'île Maurice, ce handicap est accentué par la double insularité. La Guadeloupe est en effet constituée de deux îles principales (Grande-Terre et Basse-Terre) ainsi que de trois dépendances (Les Saintes, Marie-Galante et la Désirade). La République de Maurice est composée d'une île principale et d'une île secondaire, l'île Rodrigue, peuplée de 35 000 habitants.

A noter enfin que Singapour compte de nombreuses îles secondaires, auxquelles le gouvernement attache souvent une vocation économique spécifique. Ainsi, l'île de Jurong, reliée par deux ponts à l'île principale, constitue désormais le plus grand pôle industriel de Singapour ; avec ses plages et son casino, l'île de Sentosa a une vocation touristique ; l'île de Pulau Semakau fait office de décharge ; Pulau Ubin a quant à elle été partiellement préservée et constitue en 2008 le dernier *kampung* (village) de Singapour.

Surface utile restreinte

Le fait insulaire engendre, dans la plupart des territoires, une surface utile restreinte. Singapour constitue l'un des territoires au monde pour lesquels cette contrainte est la plus forte. La superficie de l'île, équivalente aux deux tiers de la Martinique, doit accueillir une population de plus de quatre millions d'habitants, rapprochant ainsi la densité de population de la cité-Etat de celle de Hong-Kong¹¹. Le relief est peu accidenté : la majeure partie de l'île se situe à moins de 15 mètres au dessus du niveau de la mer, en raison non seulement de ses caractéristiques naturelles mais aussi de l'activité humaine : la terre issue des collines a été exploitée afin de gagner des terrains sur la mer ; depuis 1960, la superficie de Singapour a ainsi été augmentée de plus de 100 km².

Tableau 4 : Morphologie territoriale

	Singapour	île Maurice	Guadeloupe	Martinique	Réunion
Superficie (km ²)	693	1865	1591	1100	2520
Point culminant (m)	164	823	1467	1397	3070

Si le relief de l'île Maurice est moins contraignant, la Guadeloupe, la Martinique et La Réunion se caractérisent par des reliefs accidentés ainsi que par une couverture végétale dense qui réduit considérablement la surface utile. L'aménagement du territoire est donc rendu difficile, ce qui constitue un frein au développement économique en raison notamment des difficultés de déplacement. Les bandes littorales, qui concentrent la majeure partie de la population, sont parfois étroites et ne peuvent pas toutes être exploitées en raison des risques naturels (zones inondables ou sismiques).

Les populations sont concentrées dans les agglomérations de Fort-de-France, de Pointe-à-Pitre et, dans une moindre mesure, de Saint-Denis. La Réunion, à la manière de l'île Maurice, reste l'unique DOM doté de pôles économiques en dehors de la ville principale, même si la taille de ces derniers est bien moindre que celle de l'agglomération dionysienne en termes de population. Selon l'étude RUP, à La Réunion, 80 % de la population se concentre sur 20 % du territoire : la densité réelle devient alors 1 500 hab./km², soit cinq fois la densité apparente.

Par ailleurs, si la protection de l'exceptionnel patrimoine naturel des DOM est incontestablement un atout majeur pour un meilleur développement durable, tant en termes environnementaux que macro-économiques, elle a pour effet secondaire de réduire la surface utile déjà restreinte. A titre indicatif, les aires protégées de la Guadeloupe, de la Martinique et de La Réunion représentent respectivement environ 60%, le tiers et la moitié de la superficie totale des départements.

Climat difficile

Les conditions climatiques de Singapour, des Mascareignes et des Antilles peuvent constituer un frein à leur développement économique. Tous les territoires sont caractérisés par des températures élevées et une forte humidité.

¹¹ La densité de population de Singapour, de l'ordre de 6 500 hab./km², est la deuxième densité la plus forte du monde après Monaco.



Deux des handicaps cités ci-dessus peuvent, d'un certain point de vue, être perçus comme un avantage pour les DOM. En effet, tout comme à l'île Maurice, l'insularité conjuguée au climat tropical a permis à la Guadeloupe, à la Martinique et à La Réunion de développer une véritable activité touristique. L'ensoleillement (surtout aux Antilles) et les reliefs escarpés (notamment à La Réunion) constituent les piliers, avec l'attrait culturel, du tourisme dans ces îles.

Risques naturels élevés

La sismicité est beaucoup plus faible à Singapour qu'en Indonésie, bien que la cité-Etat soit régulièrement affectée de secousses de faible ampleur, et le Tsunami de décembre 2004 n'a pas atteint Singapour, naturellement protégée par l'île de Sumatra. En revanche, l'île peut être affectée par le passage de violentes tempêtes. Les risques naturels sont donc relativement faibles mais existent et ne peuvent être ignorés. Les bâtiments doivent notamment être construits selon des normes anti-sismiques et anti-cycloniques et la cité-Etat, comme tout pays, n'est pas à l'abri d'autres chocs exogènes. L'épidémie de SRAS de 2003 a touché l'économie de plein fouet, tant sur le plan touristique que sur celui des affaires, avec la désertion des touristes et des hommes d'affaires étrangers par crainte de contamination ; cependant, l'épidémie a été rapidement contenue, notamment grâce à la gigantesque opération de communication baptisée « le Rugissement de Singapour ».

Les DOM sont quant à eux en permanence sous la menace de risques naturels élevés : séismes et cyclones constituent les deux phénomènes climatiques dont les DOM ont le plus souffert ces dernières années. A cela s'ajoutent les risques volcaniques et de glissements de terrain. Enfin, si l'île Maurice souffre régulièrement du passage des mêmes cyclones qu'à La Réunion, le pays est moins confronté au risque sismique.

Ecart de développement avec l'environnement régional

Les DOM, comme Singapour, constituent des territoires économiquement développés au cœur de régions en développement. En outre, bien que l'île Maurice soit encore un pays en développement, l'écart de richesse avec les pays de la région s'est considérablement accru au cours des deux dernières décennies.

Tableau 5 : Niveau de PIB / hab. dans la région

PIB par habitant (2006, €)			
Caraïbe		Asie du Sud-Est	
Martinique	19 050	Singapour	18 247
Guadeloupe	16 485	Brunei	17 104
Barbade (1)	5 132	Malaisie	3 601
Sainte-Lucie	3 214	Thaïlande	1 899
Grenade	2 953	Indonésie	902
Dominique	2 642	Philippines	883
Saint-Vincent	2 109	Vietnam	445
Océan Indien		Laos	318
Réunion	16 224	Cambodge	311
Île Maurice	3 449		
Comores	419	(1) 2002	
		<i>Sources: INSEE et Banque Mondiale</i>	
Madagascar	178		

Singapour est en effet l'unique pays à haut niveau de revenu de l'espace économique de l'ASEAN, en dehors de l'enclave pétrolière de Brunei (environ 350 000 habitants).

Le PIB par habitant de La Réunion est 4,7 fois plus élevé qu'à l'île Maurice et 91 fois plus élevé qu'à Madagascar. S'agissant des Antilles, les niveaux de développement économique de la Martinique et de la Guadeloupe se situent largement au dessus de ceux des îles de la Caraïbe anglophone. Toutefois, dans cette région, d'autres pays développés sont présents. La Floride se situe notamment à 2 000 km de l'archipel guadeloupéen.

A la différence des DOM et de l'île Maurice, Singapour est entourée de pays à forte population et donc à PIB relativement élevé. Ainsi, malgré un PIB par habitant faible, le PIB de la Malaisie est équivalent à celui de

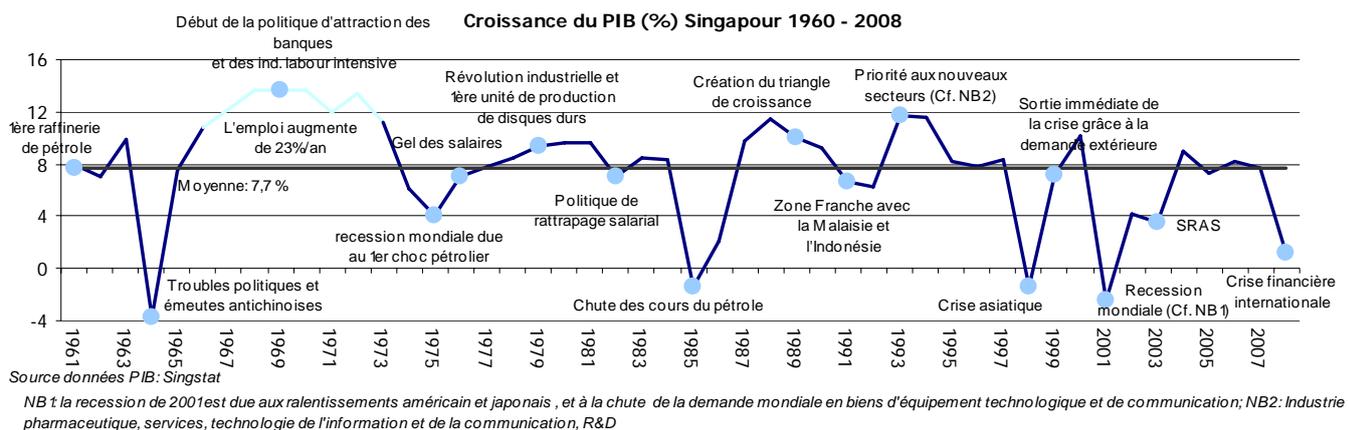
Singapour, et celui de l'Indonésie en représente plus du double. Le PIB de la Thaïlande équivaut à environ 61 % du PIB singapourien et, plus éloignée, la Chine est dotée d'un PIB 13,5 fois supérieur à celui de la cité-Etat.



II- LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE SINGAPOUR

Ancienne colonie britannique, Singapour devient indépendante en 1965 après avoir été deux années durant l'une des régions administratives de la fédération de Malaisie. La nation est très stable sur le plan politique. Singapour est une « démocratie contrôlée » caractérisée par l'omniprésence du People's Action Party (PAP) fondé par Lee Kuan Yew, premier ministre de 1959 à 1990. De 1990 à 2004, ces fonctions sont assurées par Goh Chok Tong, actuel président de la Banque Centrale de Singapour. Depuis 2004, le poste de premier ministre est occupé par Lee Hsien Loong, fils de Lee Kuan Yew. La cité-Etat se caractérise par un système politique très interventionniste. L'équipe dirigeante est omniprésente dans la vie économique du pays.

En 1965 le niveau de vie à Singapour est deux fois moins élevé que celui de la France, mais il atteint un niveau comparable en 2008. Le chômage est résorbé. Si la position géographique de l'île, qui marque l'entrée du détroit de Malacca¹², a certainement constitué un atout pour son développement avant l'indépendance, il apparaît clairement que la croissance exponentielle du pays est le fruit d'un ensemble de politiques économiques bien pensées. Il convient en effet de ne pas surestimer le rôle de l'emplacement géographique dans la métamorphose économique de Singapour : ni Panama, ni Suez, pourtant situés à des carrefours importants, n'ont connu pareille transformation. Le développement économique exceptionnel de Singapour n'est pas « naturel »¹³.



1- Les premières années de l'indépendance : commerce d'entrepôt et essor du secteur manufacturier

Lors de l'indépendance, l'économie singapourienne repose essentiellement sur sa fonction d'entrepôt, legs de la colonisation britannique : environ deux tiers des exportations sont des réexportations. Cette fonction est née de la position stratégique du port et de ses eaux profondes, essentielles aux exportations de ressources naturelles de l'Indonésie et surtout de la Malaisie¹⁴. Lors de l'intégration à la Fédération de Malaisie, Singapour n'a encore aucune activité manufacturière mais l'implantation de la base navale britannique tient une place importante dans l'économie de l'île. Les fonctions portuaires et militaires de Singapour font alors de l'île le deuxième territoire le plus riche d'Asie en termes de PIB par habitant après le Japon.

En 1963, alors que la petite colonie est intégrée à la Fédération de Malaisie, les prévisions sont pessimistes quant à son avenir économique. L'absence d'agriculture en raison d'un espace insuffisant et

¹² Le détroit de Malacca, situé entre la Malaisie péninsulaire et l'île indonésienne de Sumatra, constitue la route maritime la plus courte entre l'Inde et la Chine.

¹³ Cf. Jean-Raphaël Chaponnière dans « *La Puce et le Riz* » (1985).

¹⁴ Les deux pays sont alors dépourvus de port en eau profonde.



de secteur manufacturier par manque de main d'œuvre qualifiée, ainsi que l'éventuelle percée d'un canal dans le sud du Siam et la montée en puissance de Hong-Kong, sont de nature à stopper son expansion économique, entièrement dépendante du commerce international.

Malgré le souhait des dirigeants singapouriens de rester intégrés à la grande Malaisie, les émeutes antichinoises de 1964 précipitent Singapour vers une indépendance forcée, décidée par le premier ministre malaisien de l'époque. La sécurité militaire et économique de l'île se trouve alors menacée¹⁵. La nouvelle nation perd un large marché domestique et ne compte que 1,6 million d'habitants. La population, confrontée à la pénurie de logements et à des conditions de vie insalubres, se trouve concentrée autour du port et de la base militaire. 25 % des Singapouriens s'entassent sur 1 % du territoire (dans l'actuel centre-ville, à l'embouchure de la rivière Singapour) et les problèmes de congestion atteignent des proportions démesurées. Le niveau d'éducation est alors bas et des tensions existent entre les trois communautés (Chinoise, Malaise et Indienne).

La perte du marché domestique malaisien entraîne l'abandon de la stratégie d'import-substitution, la contrainte de la masse critique devenant trop forte¹⁶. Dès lors, partant du postulat selon lequel le nouveau marché domestique est trop étroit pour soutenir une véritable dynamique économique et dans l'objectif d'assurer la viabilité politique de la nouvelle nation, les dirigeants adoptent une stratégie d'exportation avec la création d'un secteur manufacturier qui repose essentiellement sur la dynamique portuaire : le raffinage de pétrole et la réparation navale. Le développement de ce secteur s'appuie sur la création de la zone industrielle de Jurong Island et sur la mise en place d'incitations fiscales destinées à attirer les investissements étrangers.

C'est aussi dans les années 1960 que l'équipe dirigeante érige des entreprises publiques très puissantes qui permettent de contrebalancer le secteur privé presque entièrement détenu par des étrangers. Le secteur public singapourien permet au gouvernement de conserver un contrôle sur l'ensemble de l'économie. Les GLCs (Government Linked Companies) sont placées sous la tutelle de Temasek Holdings, propriété de l'Etat. On peut considérer qu'il existe deux types de GLCs : les premières font office de régies d'Etat et sont à la base de la vie économique de Singapour ; elles opèrent sur le marché intérieur¹⁷. Les secondes sont des compagnies ayant une vocation commerciale forte dont l'activité est souvent ouverte sur l'international¹⁸.

En 1969, le gouvernement supprime la taxe sur les intérêts des comptes des non résidents et leur assure le secret bancaire. Cette décision marque le début du succès de l'Asia Dollar.

Les nouveaux secteurs manufacturiers et financiers permettent rapidement à Singapour de s'enrichir et la cité-Etat, en tant qu'unique pays libéral politiquement stable de la région¹⁹, attire les banques étrangères, séduites par les avantages en matière d'infrastructures et de communication de l'île. Les investissements privés singapouriens sont en revanche quasi-inexistants : la population manque de savoir faire technique et de capitaux pour investir.

L'activité de raffinage est concurrencée par d'autres pays de la région. Afin d'assurer la viabilité de la filière, les entreprises se diversifient sur le raffinage secondaire et le stockage des produits raffinés.

¹⁵ La situation diplomatique avec plusieurs pays d'Asie, notamment l'Indonésie, est difficile. Ce type de situation s'est souvent retourné en faveur des économies. D'autres exemple de pays menacés de disparition montre en effet que la question de la survie est un élément moteur de la croissance des économies. L'histoire politique et économique de la Corée du Sud, de Taiwan ou encore d'Israël montre que ces pays ont été particulièrement innovants, leur permettant ainsi un développement économique rapide et donc un statut au sein de la communauté internationale.

¹⁶ En effet, compte tenu de sa taille réduite, la cité-Etat ne peut pas être autosuffisante : l'étroitesse de son marché la contraint à se tourner vers l'extérieur.

¹⁷ Exemples : le Housing Development Board, qui loge 86 % de la population, l'Urban Redevelopment Authority qui gère entièrement le développement de la ville, la Jurong Town Corporation pour la gestion de la zone industrielle, l'Economic Development Board pour la stratégie de développement, le Tourism Development Board, la National Environment Agency, le Public Utilities Board, etc.

¹⁸ Exemples : la Port of Singapore Authority, Singapore Airlines (compagnie aérienne la plus rentable du monde), Singtel (pour les télécommunications, leader sur le marché de la téléphonie mobile en Thaïlande et en Australie, et dont le développement est rapide en Inde, en Malaisie et aux Philippines), etc.

¹⁹ Singapour est entouré de pays communistes à parti unique, tandis que Hong-Kong et Taiwan sont jugés trop proches de la Chine par les américains. En outre, dans les années 1960, le Japon est encore une économie *inward looking*.



L'essor de ces nouvelles industries ne suffit toutefois pas à résorber complètement le chômage²⁰, tandis que la plupart des Singapouriens continuent de vivre de petits métiers de subsistance.

2- La recherche d'industries à forte intensité de main-d'oeuvre

Le départ de la base navale britannique en 1968 constitue un nouveau choc que doit absorber l'économie singapourienne. L'activité de réparation navale reposait en effet essentiellement sur les troupes anglaises, dont les activités représentaient 20 % du PIB. Dès lors, l'économie singapourienne n'a d'autre choix que de se reconvertir. Dans ce contexte de crise, afin d'alléger les coûts supportés par les entreprises, le gouvernement prend des mesures drastiques, en réduisant notamment les congés, en fixant la durée hebdomadaire du travail à 44 heures et en interdisant les grèves. Le climat social devient tendu et conduit à la naissance d'un syndicat national²¹ en 1976. Dans le même temps, les tensions internationales dans la région (Indonésie notamment) s'apaisent.

Durant cette période, le gouvernement privilégie les industries *labour intensive* afin de réduire le chômage. Pour cela, l'équipe dirigeante va chercher à attirer les investissements extérieurs en mettant en place un véritable capitalisme d'Etat : une vaste campagne de recrutement d'investisseurs est lancée, notamment grâce aux contacts du premier ministre Lee Kuan Yew et de ses collaborateurs. Avec l'arrivée des investisseurs américains dans le domaine de l'industrie électronique qui nécessite une main d'œuvre importante, cette politique est un succès et permet à la cité-Etat d'atteindre le plein emploi. Le climat des affaires redevenant plus sain, Singapour attire de plus en plus d'investissements étrangers qui deviennent bientôt plus nombreux que chez la rivale Hong-Kong. La croissance de l'emploi est si forte qu'elle attire une masse importante de main d'œuvre étrangère, qui reste toutefois étroitement surveillée par le gouvernement.

Afin d'accompagner le pays dans sa croissance économique, une politique de développement urbain est mise en oeuvre. Tandis que le Housing Development Board (HDB) lance un programme de logements publics, l'Urban Redevelopment Authority (URA) entame un programme de ventes de sites (à partir de 1967). Ce programme repose sur un partenariat public-privé : les ventes de terrain sont consenties par l'Etat à des organismes privés qui ont à leur charge la construction des édifices. Afin d'encourager les acteurs privés à investir, des incitations fiscales et financières sont mises en place²². Ce programme, qui s'appuie sur la création de villes nouvelles dispersées sur l'ensemble du territoire, permet rapidement de faire chuter la densité de population en centre-ville.

Le Concept Plan, document de référence pour le développement urbain de la ville de Singapour, est réalisé en 1971 en collaboration avec le PNUD. C'est à travers ce document que sont fixés les objectifs en termes d'infrastructures et de transports. Ces derniers doivent permettre d'accompagner le développement économique rapide de Singapour en offrant des conditions de vie acceptables à la population. Le plan prévoit le foncier nécessaire aux logements et aux grandes infrastructures : port, aéroport, villes nouvelles, réseau autoroutier et Mass Rapid Train (MRT). Les constructions de logements publics sont concentrées le long des routes importantes et suivent une logique de décentralisation afin d'alléger la pression sur le centre-ville.

3- La recherche d'industries à forte valeur ajoutée

Une fois le plein emploi atteint, l'équipe dirigeante lance une « révolution industrielle » afin d'augmenter la productivité des travailleurs. Singapour importe des matières premières des pays voisins (étain, caoutchouc) et se positionne sur le secteur des biens d'équipement et de la mécanique. Cette stratégie de « remontée de filière » a permis une croissance soutenue durant les années 1970 et 1980.

²⁰ Il n'existe pas de données fiables sur le taux de chômage à Singapour dans les années 1960. Cependant, les économistes estiment ce taux à environ 10 %. L'ampleur du secteur informel reste inconnue.

²¹ Le National Trade Union Congress (NTUC) est toujours en activité en 2008 et peut être décrit comme une institution parapluie (elle regroupe en 2008 62 unions syndicales), généralement dirigée par un ministre.

²² L'acheteur ne paie que 20 % du terrain dans un premier temps. Les 80 % restants sont versés à l'Etat sur une période de 10 ans. Aujourd'hui, le premier paiement s'échelonne entre 20 et 35 % du total de la somme, selon la nature de l'investissement. La taxe foncière est divisée par trois sur une période de 20 ans (là encore, selon la nature de l'investissement).



Tandis que les entreprises sont incitées à automatiser leur production et bien qu'il n'y ait jamais eu de salaire minimum à Singapour, le gouvernement opère une politique de rattrapage salarial : la hausse du coût du travail, qui constitue un choc exogène pour les entreprises, est alors absorbée par les gains de productivité dus à l'automatisation. Dans le même temps, les prélèvements obligatoires sur les salaires augmentent, créant ainsi une nouvelle « épargne forcée » des salariés qui s'ajoute à l'arrivée croissante de capitaux étrangers dans la cité-Etat.

Afin d'attirer les investissements étrangers, l'équipe dirigeante met en place un dispositif efficace de mesures incitatives telles que des exonérations fiscales sur les investissements, l'exonération de droits de douanes sur les importations de matières premières ou encore l'exonération d'impôts sur les bénéfices tirés des exportations. Les incitations fiscales sont adaptées à chaque secteur d'activité : cette politique permet alors d'attirer les multinationales tant dans le secteur de la technologie que dans le secteur financier.

Avec une proportion élevée d'entreprises étrangères et une économie entièrement tournée vers l'export, la cité-Etat est vulnérable à la conjoncture internationale. Le cycle de croissance est notamment freiné par le premier choc pétrolier : la croissance du PIB chute à 4,1 % en 1975, mais elle remonte à 7,1 % l'année suivante et ne fait que croître jusqu'en 1980, année affichant un taux de croissance de 9,7 %. L'ouverture sur l'extérieur rend certes la cité-Etat exposée aux chocs externes, mais elle lui permet aussi de rebondir très rapidement. Le marché mondial lui offre de plus des débouchés sans cesse croissants.

Afin de garantir l'insertion de leurs exportations dans le commerce international, les entreprises singapouriennes adoptent une stratégie de niche, au même titre que les trois autres dragons²³. Ainsi, en plein boom technologique des années 1980, Singapour se positionne sur le marché de l'ordinateur, sur lequel elle deviendra rapidement leader. Les économies d'échelle engendrées par la spécialisation sur quelques niches améliorent les avantages compétitifs de Singapour et des dragons, éliminant ainsi toute concurrence par des prix bas et une main d'œuvre très qualifiée.

Dans le même temps, le marché de l'Asia Dollar se développe et les opérations de communication de la Banque Centrale (Monetary Authority of Singapore - MAS) s'intensifient auprès des groupes bancaires internationaux. L'absence de taxation des fonds placés dans la cité-Etat attire en masse les capitaux étrangers (notamment américains). Les groupes bancaires étrangers sont attirés par la population éduquée et les infrastructures (notamment le réseau de télécommunications, sur lequel repose le marché financier international). Dans ce secteur, la cité-Etat possède un avantage naturel de taille : son fuseau horaire qui permet de faire la jonction entre la fermeture des marchés américains et l'ouverture des marchés européens le lendemain²⁴.

4- La fin des industries labour intensives et l'incitation fiscale pour les entreprises high tech

Afin de conserver le rythme rapide de croissance et dans un contexte de plein emploi, le gouvernement poursuit sa politique de mesures fiscales incitatives afin de développer les secteurs d'activité porteurs (la haute technologie).

Les activités de raffinage de pétrole sont modernisées. Le négoce et les explorations off-shore se développent rapidement. Les domaines des sciences de la vie (biotechnologie), de l'électronique, de l'informatique et de la finance deviennent prioritaires.

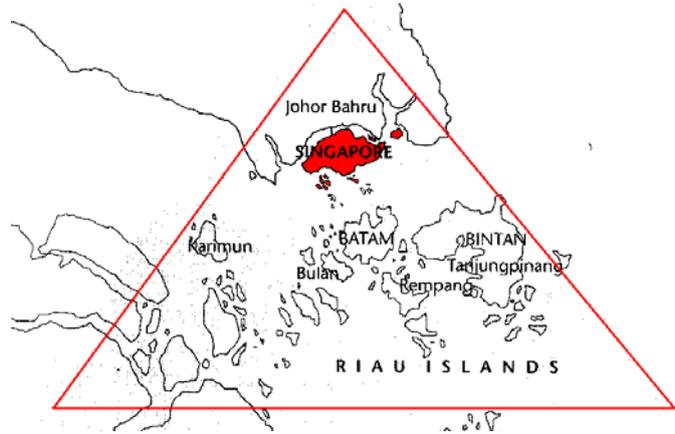
La modernisation du secteur financier requiert un excellent réseau de télécommunications, qui demeure aujourd'hui un atout incontestable de la cité-Etat.

²³ Hong-Kong, Corée du Sud et Taiwan.

²⁴ Hong-Kong jouit aussi de cet avantage naturel, mais Sydney et Tokyo sont situés trop à l'est.



Singapour est désormais une économie mature et ne peut plus conserver ses industries manufacturières à forte intensité de main-d'oeuvre : ces activités sont délocalisées dans l'Etat malaisien de Johor et dans la province indonésienne de Riau dans le cadre de la zone franche baptisée le triangle de croissance SIJORI (SIngapore-JOhor-Riau) au sein duquel Singapour occupe une position centrale. C'est ainsi que la cité-Etat opère un véritable débordement territorial sur ses voisins, en y implantant de nombreuses industries. Seules les industries à forte valeur ajoutée et nécessitant une main d'œuvre hautement qualifiée restent à Singapour.



En remontant sans cesse vers des activités à forte valeur ajoutée, le tissu d'entreprises ne cesse de se diversifier et surtout de se modifier : l'économie est en **perpétuel renouvellement**, à tel point que Singapour, initialement orientée vers le commerce d'entrepôt et l'industrie manufacturière, constitue désormais une économie de services. Selon Singstat, au premier trimestre 2008, les services représentent 70,6 % de la valeur ajoutée, contre 24,1 % pour le secteur manufacturier (le solde relevant principalement du BTP). Afin de conserver une certaine diversification, l'équipe dirigeante s'est donné comme objectif de maintenir la valeur ajoutée du secteur industriel (hors BTP) à au moins 20 % du PIB.

Ce renouvellement économique perpétuel suppose la constante recherche de nouveaux débouchés, et donc une certaine prise de risques. L'Economic Development Board (EDB) attribue ainsi des fonds capital-risque aux différents secteurs d'activité susceptibles d'être moteurs de l'économie. Le succès est immédiat : ces fonds permettent aux talents étrangers et singapouriens d'investir dans les secteurs porteurs, les risques étant supportés par le gouvernement. Selon l'Organisation Mondiale du Commerce, ces fonds seraient particulièrement efficaces dans la promotion des secteurs à forte valeur ajoutée. Ils permettent de créer un climat de confiance pour les investisseurs. Une fois l'activité lancée, les prises de participations de l'Etat sont stoppées et les fonds peuvent être alloués à de nouveaux secteurs d'activité²⁵.

La crise asiatique

La dégradation de la situation financière des entreprises et des banques dans toute l'Asie en 1997 / 1998 a été engendrée par la forte dépréciation des monnaies asiatiques initiée par celle du baht thaïlandais en juillet 1997, combinée au surinvestissement et à la dette extérieure importante des pays de la région.

En 1998, la crise touche Singapour de plein fouet, engendrant ainsi une récession sans précédent depuis la chute des cours du pétrole en 1985. Mais la cité du lion retrouve très vite un rythme de croissance élevé (+7,2 % en 1999 et + 10,1 % en 2000). Si les pays voisins restent affectés par la crise durant plusieurs années (les dragons se redresseront toutefois plus facilement que les tigres), deux éléments permettent à Singapour de rebondir immédiatement :

- l'ouverture de l'économie permet au pays de tirer profit de l'amélioration de la conjoncture mondiale dès 1999. Cette ouverture lui coûtera toutefois une nouvelle récession en 2001, année durant laquelle la conjoncture mondiale, et notamment américaine et japonaise, est au plus bas ;
- la réactivité de l'équipe dirigeante, qui prend immédiatement des mesures drastiques telle que la baisse générale des salaires de 15 % et l'abaissement de la taxe sur les travailleurs étrangers ainsi que des loyers des usines de l'île industrielle de Jurong.

²⁵ Le premier fonds capital-risque attribué par l'EDB en 1986 était destiné aux technologies de l'information. S'en est suivi des fonds alloués aux principaux secteurs prioritaires (biotechnologies et communication notamment) sous diverses formes.



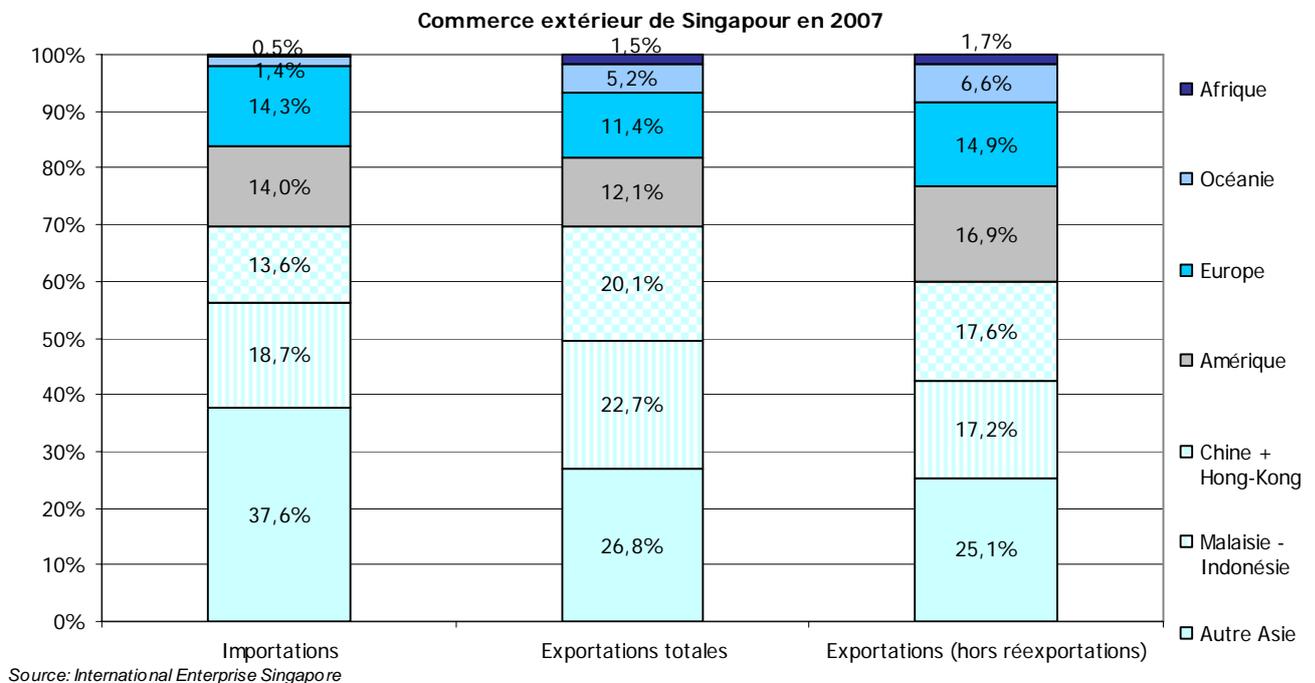
5- Développements récents

Intégration régionale

Des relations intra-ASEAN limitées (hors Malaisie) mais un ancrage marqué dans la mondialisation

Singapour occupe une position centrale au sein de l'Association of South East Asian Nations (ASEAN) qui compte 11 pays. Cependant les accords de libre-échange signés par les pays membres n'ont pas véritablement permis d'accroître les échanges intra-ASEAN, qui sont composés pour plus de 50 % par le commerce Singapour – Malaisie. Le manque de dynamisme des échanges est dû à une trop forte hétérogénéité des économies²⁶.

Si les pays de l'ASEAN ne constituent pas, au début des années 2000, des partenaires commerciaux de premier plan pour Singapour - en dehors de la Malaisie et dans une moindre mesure de l'Indonésie²⁷, les Etats-Unis et l'UE27 constituent des débouchés économiques importants. Le commerce avec la Chine est en pleine expansion et les échanges avec l'Inde devraient s'accroître dans la décennie à venir.



Les relations sino- et indo-singapouriennes

Relations Sino – Singapouriennes

Singapour constitue la plus grande communauté de « chinois de l'étranger » du monde. Les relations diplomatiques avec la Chine, formellement établies depuis 1990, sont bonnes et la question taïwanaise est traitée avec habileté²⁸.

D'un point de vue économique, les échanges ne cessent de s'accroître entre les deux pays. Entre 1997 et 2007, le commerce avec la Chine Populaire est multiplié par 6 et, durant la seule année 2006, les échanges se sont accrus de 30 % environ. Hong-Kong continue d'être un partenaire économique de premier plan, avec un doublement des échanges ces dix dernières années.

²⁶ A noter que les échanges dans la zone sont aussi rendus difficiles par des conflits politiques, notamment en Birmanie mais aussi sur l'île de Bornéo, que se partagent l'Indonésie, le Sultanat de Brunei ainsi que les Etats Malaisiens de Sabah et de Sarawak.

²⁷ Singapour importe d'Indonésie et de Malaisie des biens intermédiaires, transformés à Singapour puis réexportés vers la Chine en produits semi finis ou vers l'occident en produits finis.

²⁸ La cité-Etat joue un rôle d'intermédiaire dans les relations politiques entre Pékin et Taipei.



La Chine Populaire est ainsi le deuxième partenaire commercial de Singapour après la Malaisie²⁹ et l'Empire du Milieu pourrait devenir à court terme son premier partenaire commercial. Alors que le gouvernement chinois dit vouloir faire du pays « Mille Singapours », les projets de coopération se multiplient. La première coopération significative entre les deux pays date de 1994, lors de la construction du parc industriel de Suzhou. La cité-Etat exporte en outre des biens manufacturés, la plupart du temps semi-finis (composants électroniques par exemple) ensuite transformés en Chine puis réexportés vers les marchés occidentaux.

L'émergence de la Chine a tout d'abord été source d'inquiétude en Asie du Sud-Est, mais le déficit commercial du géant avec les pays asiatiques montre que Pékin a ouvert son marché domestique au reste de l'Asie, permettant ainsi la naissance de nombreuses opportunités (tant pour les biens manufacturés que pour les biens primaires). En outre, les investissements étrangers ont augmenté en Chine comme dans l'ASEAN depuis la fin des années 1990, montrant ainsi que l'émergence de la Chine n'a pas « accaparé » les investissements directs étrangers (IDE) comme le craignaient les économies du sud-est asiatique : les relations croissantes entre la Chine et l'ASEAN sont ainsi perçues comme un partenariat « gagnant-gagnant ».

L'ASEAN et la Chine mettent progressivement en place un accord de libre-échange (le CAFTA). Ce marché devrait alors réunir 1,7 milliards de personnes pour un PIB de 2 000 milliards de dollars US. De nombreux marchés sont déjà exonérés de droits de douanes et l'accord devrait arriver à terme en 2010³⁰.

Relations Indo - Singapouriennes

Bien que les relations commerciales avec l'Inde se renforcent rapidement, les accords de libre-échange tardent à être signés : New Delhi a demandé la protection de plus de 1 000 produits et la liste est considérée comme trop longue. L'Inde fait cependant régulièrement appel à Singapour pour son expertise, notamment dans les domaines portuaires et aéroportuaires. Si les liens culturels forts ne sont pas à la source des échanges commerciaux entre la Chine et Singapour (bien que la maîtrise du Mandarin par près de la moitié de la population ait certainement facilité les relations), la communauté Indienne (9 % de la population, très présente dans la vie politique et économique du pays³¹) pourrait jouer un rôle important dans le renforcement des liens avec le géant. Les relations économiques avec l'Inde, pays doté d'un système législatif très complexe, sont appuyées par la mise en place de plusieurs programmes éducatifs (pour étudiants et investisseurs) dans l'idée de familiariser la jeune génération avec le pays.

La cité-Etat comme « pont commercial » entre la Chine et l'Inde

L'émergence de la Chine a eu pour conséquence un déplacement du centre de gravité économique de l'Asie vers le nord, accentuant ainsi l'isolement de la cité-Etat. Cependant, dans une stratégie de hub du savoir, Singapour se positionne de plus en plus comme un « pont économique » entre les géants indien et chinois. La position géographique et la culture sino-indo-malaise de Singapour permettent à l'Inde de délocaliser ses entreprises innovantes dans la cité-Etat afin de se positionner sur le marché chinois, plutôt que d'investir directement en Chine, dont le marché est plus méconnu. La stratégie Singapourienne n'est donc pas uniquement d'exporter des biens et des services à forte valeur ajoutée vers les deux géants mais également d'attirer les sièges d'entreprises chinoises désireuses de se positionner sur le marché indien ainsi que les sièges d'entreprises indiennes désireuses de se positionner sur le marché chinois.

Développement des secteurs non financiers

Après une période de développement des Technologies de l'Information et de la Communication, la priorité est désormais donnée aux secteurs de l'électronique, de la pétrochimie, des services biomédicaux et de l'ingénierie, tout en développant d'autres niches dans les nouvelles technologies, telles que la nanotechnologie et la photonique. L'Economic Development Board (EDB) soutient les efforts en matière de recherche et développement de manière à attirer ce type d'activité à Singapour : les multinationales sont incitées à implanter leur département recherche à Singapour, au détriment des autres pays asiatiques. La priorité donnée à ces activités permet à Singapour de conserver une longueur d'avance sur le monde en termes d'innovation technologique.

²⁹ La « grande Chine » (incluant Hong-Kong) est de loin le premier partenaire commercial de Singapour, bien avant la Malaisie. En 2007, le total des échanges se chiffre à 91,6 milliards de SGD avec la Chine Populaire, 53 milliards avec Hong-Kong et 109,9 milliards avec la Malaisie.

³⁰ Un délai a été accordé aux quatre pays les plus pauvres de l'ASEAN qui seront en libre échange avec la Chine en 2015.

³¹ A noter que le président de la République de Singapour (titre honorifique) est d'origine indienne.



La Recherche et Développement à Singapour

Les activités de recherche et développement singapouriennes font figure d'exemple dans la région. Leur développement est dû aux mesures d'incitation prises par l'EDB. Ces dernières se sont révélées fort efficaces, à tel point que plusieurs pays de la région (la Nouvelle-Zélande notamment) s'interrogent sur les possibilités de répliquer le modèle singapourien.

Les dépenses en R&D de la cité-Etat sont passées de 1,5 milliards d'euros en 2000 à 2,3 milliards en 2005, soit un accroissement moyen de 8,8 % qui provient essentiellement du secteur privé. Alors que dans les années 2001 et 2002, les efforts de R&D provenaient pour moitié du secteur privé et pour moitié du secteur public, les entreprises privées emploient, en 2005, 65,2 % des chercheurs du pays. La recherche privée provient pour environ 65 % du secteur manufacturier (électronique principalement), tandis que les services comptent pour 35 %. La recherche du secteur public émane quant à elle pour 29 % du gouvernement, 31 % de l'éducation supérieure et 40,6 % des instituts de recherche.

Les activités de R&D représentent, en 2005, 23 790 équivalents temps plein, soit une hausse de 8,4 % par an entre 2000 et 2005. Les dépenses de recherche et développement représentent 2,4 % du PIB, contre 1,9 % pour l'UE15. Une comparaison avec plusieurs petits pays développés placent Singapour en bonne position : la part de la R&D dans le PIB s'établit à 1,3 % en Irlande, 1,8 % aux Pays Bas et à 2,4 % au Danemark. Les efforts de R&D restent toutefois en dessous de ceux des pays les plus innovants : l'activité représente 2,9 % du PIB en Suisse, 3,5 % en Finlande, 3,9 % en Suède et 4,7 % en Israël. Enfin, Singapour se situe à un niveau comparable aux dragons (2,4 % à Taiwan, 3 % en Corée du Sud).

Tableau 6 : Effectifs en Recherche et Développement
en équivalent temps plein

Secteur public				
	Singapour	France	4 DOM	Réunion
effectifs R&D	9 552	146 651	2 276	864
Secteur privé				
	Singapour	France	4 DOM	Réunion
effectifs R&D	14 238	191 217	70	30
Total				
	Singapour	France	4 DOM	Réunion
effectifs R&D	23 790	337 868	2 346	894
Effectif salarié total	2 319 900	21 592 400	516 600	189 238
Part de la R&D dans l'effectif salarié	1,03%	1,56%	0,45%	0,47%

NB : l'année de référence est 2004 pour la France et l'ensemble des DOM, 2005 pour Singapour et 2006 pour La Réunion seule.

Sources : Growth of Research and Development in Singapore : 2000-2005 – Dawn Lai (Singstat, mars 2007); INSEE Réunion (TER 2007-2008 p.207); sites de l'INSEE et du Ministry of Economic Development de Nouvelle Zélande

En 2008, environ 26 000 compagnies internationales sont installées à Singapour. La cité-Etat compte 7 000 multinationales de grande taille et, selon l'EDB, 60 % d'entre elles mènent une activité régionale ou internationale à partir de Singapour.

Développement du secteur financier

En 2008, le secteur financier représente 11 % du PIB et emploie 5 % de la population active. Environ 600 établissements financiers étrangers sont présents sur l'île (dont les 20 plus grands groupes mondiaux) et certains d'entre eux y ont installé un siège régional destiné à rayonner sur l'Asie du Sud-Est. Les services aux particuliers sont quant à eux principalement offerts par les trois groupes bancaires



singapouriens : la Development Bank of Singapore (DBS³²), la United Overseas Bank (UOB) et la Oversea-Chinese Banking Corp (OCBC)³³.

Si Hong-Kong constitue le principal concurrent de Singapour dans ce domaine, les deux cités se sont spécialisées sur des segments différents : les opérations de fusion/acquisition sont très développées à Hong-Kong et peu à Singapour, tandis que la cité-Etat offre de meilleurs services dans les domaines suivants : banque privée et gestion d'actifs, produits de change³⁴ et financement de matières premières. La cité-Etat tente aussi de se placer sur le marché de la finance islamique³⁵ afin d'attirer les capitaux en provenance du Moyen Orient ; cependant, sur ce segment de marché, la Malaisie reste de loin leader.

Les investissements massifs de la Temasek (holding détenant les Government Linked Companies - GLCs) dans les banques d'Asie confèrent un rôle important à la cité-Etat dans le système bancaire international et chinois.

Enfin, le marché des assurances est relativement modeste et ces activités sont plutôt laissées à Hong-Kong. Les assurances présentes à Singapour commercialisent surtout leurs services auprès du marché domestique.

³² La DBS a été créée à l'origine pour octroyer des prêts aux entreprises étrangères s'installant à Singapour. Mais devant son succès, l'institution devient rapidement une banque d'affaires classique, dont l'octroi de prêt aux entreprises étrangères reste l'une des activités.

³³ Ces trois groupes bancaires sont le fruit de plusieurs fusions, la taille des banques domestiques devant être conséquente pour survivre, compte tenu de la présence des groupes étrangers implantés localement. La taille de ces trois banques reste toutefois sans commune mesure avec celle des grands groupes internationaux.

³⁴ 4^{ème} place mondiale selon le Singapore Investor's Guide.

³⁵ Opérations financières compatibles avec la Charia.



III – LES PILIERS DE L'ÉCONOMIE SINGAPOURIENNE

Comme l'a montré le bref historique qui précède, la stratégie de développement du gouvernement consiste en premier lieu à attirer les investissements étrangers dans les secteurs les plus lucratifs, en tentant de donner une fonction régionale à ces investissements. Cette stratégie repose sur des opérations de marketing à grande échelle auprès des investisseurs étrangers.

En dehors des services financiers, ces opérations de communication sont généralement menées par l'EDB. La promotion auprès des établissements financiers est quant à elle du ressort de la Monetary Authority of Singapore (MAS). À l'instar de l'EDB pour les entreprises non financières, la MAS propose elle-même des incitations fiscales adaptées aux banques étrangères.

Cependant, les incitations fiscales et les opérations de communication seules ne suffisent pas à attirer les investisseurs étrangers : le gouvernement investit massivement dans l'éducation, les infrastructures ou encore les politiques urbaine et environnementale afin créer un environnement porteur. Selon la Banque Mondiale, Singapour est n°1 mondial en termes de facilité à faire des affaires³⁶.

1- Des conditions d'investissement idéales

Un cadre fiscal avantageux

Le gouvernement singapourien a mis en place un cadre fiscal permettant de faciliter l'investissement et d'attirer les entreprises étrangères : en 2008, les taxes sur les entreprises sont les plus faibles du monde juste après Hong-Kong. Les incitations fiscales, adaptées pour chaque secteur d'activité, permettent une meilleure maîtrise du développement de l'industrie et des services à Singapour, ainsi que l'amélioration du degré d'automatisation des systèmes de production³⁷.

En outre, l'entrepreneuriat singapourien, jugé encore trop faible en comparaison avec le secteur privé étranger dominant, est lui aussi fortement encouragé par la réglementation fiscale en place.

Singapour, un réservoir de connaissances

Depuis l'indépendance de Singapour, la part de l'éducation dans les dépenses de l'État n'a jamais été inférieure à 10 %. Selon la Banque Asiatique de Développement, en 2005 l'éducation représentait 21,6 % des dépenses contre 18,9 % dix ans plus tôt.

Au cœur de la politique éducative de Singapour se situe la question linguistique, très sensible. Le gouvernement a fédéré les trois communautés autour de l'anglais, héritage colonial. L'apprentissage obligatoire d'au minimum une langue asiatique à l'école a rendu les Singapouriens au moins bilingues, voire trilingues³⁸. La population communique en anglais, qui est aussi la langue de travail.

³⁶ À titre de comparaison, l'Île Maurice et la France sont respectivement 24^{ème} et 31^{ème} au classement 2009. Source : Banque Mondiale, Mesure de la réglementation des affaires (Doing Business 2009 : www.worldbank.org/businessplanet). Le classement est basé sur les critères suivants (le rang mondial de Singapour pour l'année 2009 figure entre parenthèses) : Création d'entreprise (10^{ème}), Octroi de permis de construire (2^{ème}), Embauche des travailleurs (1^{er}), Transfert de propriété (16^{ème}), Obtention de prêts (5^{ème}), Protection des investisseurs (2^{ème}), Paiements des impôts (5^{ème}), Commerce transfrontalier (1^{er}), Exécution des contrats (14^{ème}), Fermeture d'entreprise (2^{ème}).

³⁷ Le gouvernement propose notamment de nombreuses incitations fiscales aux entreprises industrielles réalisant des investissements technologiques. L'ensemble des aides allouées par le gouvernement sont recensées sur le site internet d'*Enterprise One* (www.business.gov.sg).

³⁸ Les langues asiatiques pratiquées par les citoyens singapouriens sont nombreuses. Les chinois pratiquent notamment une multiplicité de dialectes (principalement hokkien, teochiu, cantonais et baba) et il en est de même pour les indiens, bien que le tamoul soit la langue la plus répandue. Les malais proviennent quant à eux de multiples horizons (Malaisie péninsulaire, insulaire ou Indonésie). Dès lors, le gouvernement a choisi « d'harmoniser » ces langues communautaires en proposant uniquement trois langues asiatiques dans les écoles : le chinois mandarin, le tamoul et le bahasa malaysia, qui forment, avec l'anglais, les quatre langues officielles du pays. Les enfants apprennent généralement leur « langue d'origine » (du moins celle qui s'en rapproche le plus) et éventuellement une autre langue.



Avec des taux de scolarisation élevés dans le primaire et le secondaire, l'Etat donne désormais la priorité aux études supérieures et finance largement les diverses institutions d'enseignement post-bac du pays³⁹.

Tableau 7 : niveau d'éducation de la population âgée de plus de 15 ans

2007	Singapour*	France
Aucun diplôme**	30,4 %	39,7 %
Secondaire	23,5 %	40,8 %
Diplôme post-bac***	46,1 %	19,5 %
Total	100 %	100 %

Sources : INSEE, Singapore Ministry of Education, Singstat, calculs de l'auteur

*population résidente uniquement (citoyens singapouriens et étrangers ayant un permis de résidence)

** chiffres incluant les personnes (généralement adolescents) scolarisées mais n'ayant pas encore passé le baccalauréat (ou l'équivalent singapourien).

*** la rubrique est intitulée « diplôme post-bac » et non « études supérieures » car le système éducatif singapourien diffère de celui de la France par l'existence d'un passage intermédiaire facultatif et non systématique par des *Juniors Colleges* ou des *Centralised Institutes* avant l'université (les diplômes délivrés par ces établissements sont qualifiés de « pré-universitaires » dans la nomenclature singapourienne et sont comptabilisés avec l'éducation secondaire). Cependant, les étudiants concernés (24 000 par an) sont déjà titulaires de l'équivalent du baccalauréat et sont en moyenne âgés de 23 ans. Pour des raisons de comparabilité, ces étudiants sont reclassés dans la rubrique « diplôme post-bac ».

La stratégie de hub de la cité-Etat s'étend jusqu'au secteur de l'éducation : le gouvernement a mis en place des mesures incitatives afin d'encourager les meilleures écoles du monde à implanter leur campus Asie dans la ville. Ces écoles permettent aux étudiants singapouriens d'atteindre un niveau de qualification élevé et attirent les meilleurs étudiants de la région. Les étudiants étrangers et singapouriens forment ainsi un « réservoir de connaissances » à la disposition des entreprises. Selon l'EDB, plus de 10 000 ingénieurs hautement qualifiés entreraient sur le marché du travail du pays chaque année, dont 4 000 sont diplômés des universités singapouriennes. Les autres ont généralement suivi des études en Australie ou dans les grandes écoles étrangères installées à Singapour⁴⁰.

Les formations techniques sont elles aussi valorisées. Par exemple, le Chemical Process Technology Centre (CPTC), situé dans la zone industrielle de Jurong Island, est une véritable « usine-école » avec un outil de production, des laboratoires ou encore une unité de distillation permettant de développer un savoir faire technique dans les domaines de l'industrie chimique et pharmaceutique. Les stagiaires sont soit des étudiants, soit des techniciens déjà en activité.

Les besoins en formation sont constamment évalués pour répondre à la demande sur le marché du travail. Afin de pallier un éventuel manque de main d'œuvre dans un secteur donné, le gouvernement peut faire appel à la main d'œuvre immigrée qualifiée.

Une prise de risque de la part de l'Etat

Ce réservoir de connaissances ne serait toutefois pas efficace sans une aide financière du gouvernement. Afin d'encourager la créativité et l'innovation des talents (sans distinction d'âge), l'EDB dispose d'un fond important permettant d'encourager les investissements jugés porteurs, dans les domaines à forte valeur ajoutée. Les fonds capital risque du gouvernement singapourien seraient parmi les plus efficaces du monde selon l'OMC. En 2003, environ 144 entreprises et institutions financières fonctionnaient grâce aux fonds capital risque de l'EDB, soit un investissement de l'Etat de 15,2 milliards de SGD. Les entreprises étrangères désireuses de s'implanter à Singapour ont accès à ces fonds.

³⁹ Il s'agit de la National University of Singapore (NUS), de la Nanyang Technological University (NTU) et de la Singapore Management University (SMU) ainsi que des cinq écoles polytechniques et de l'institut d'enseignement technique.

⁴⁰ Parmi les plus importantes: Georgia Institute of Technology, INSEAD, Johns Hopkins, Massachusetts Institute of Technology, Shanghai Jiao Tong, Technical University of Eindhoven, Technical University of Munich, Stanford, University of Chicago et Wharton.



Des droits de propriété intellectuelle forts

Selon le rapport de la Political and Economic Risk Consultancy (PERC, 2001), Singapour serait le deuxième pays d'Asie en termes de solidité des droits de propriété intellectuelle. Le gouvernement assure ainsi aux investisseurs étrangers un climat de confiance, qui constitue un avantage compétitif réel de Singapour pour les entreprises les plus innovantes. Afin que ces droits de propriété intellectuelle ne constituent pas un frein à l'échange d'idées, plusieurs organismes ont été créés avec l'objectif d'instaurer un échange entre les principaux acteurs de chaque secteur⁴¹.

2- Le port et l'aéroport comme outil de développement

Les transports internationaux jouent un rôle fondamental dans la fonction de hub de Singapour. La cité-Etat s'est en effet placée comme une escale importante pour les marchandises et les voyageurs. Le développement du transbordement de marchandises et du transit de voyageurs est rendu possible par l'aménagement d'infrastructures surdimensionnées telles que l'aéroport international de Changi et les six terminaux portuaires. La capacité de prévision de l'activité à long terme permet un accroissement constant de l'activité sans pour autant souffrir de congestion. Les gains de temps rendus possibles par ce surdimensionnement, combiné aux nombreux investissements technologiques et à une organisation sans faille, rendent le port et l'aéroport de Singapour hautement compétitifs.

Le plus grand port de transbordement du monde

Singapour constitue désormais le premier port au monde en termes de trafic de conteneurs. En 2007, les six terminaux du pays ont permis de manutentionner 27,9 millions d'Equivalent Vingt Pieds (EVP), contre 17,1 millions d'EVP en 2000⁴². A titre de comparaison, cela représente environ deux fois et demi le trafic du port de Rotterdam, premier port d'Europe.

Les fonctions portuaires sont placées sous l'autorité conjointe de la MPA (Maritime Port Authority) et de PSA International (Port of Singapore Authority).

La MPA gère la régulation du trafic ainsi que la promotion de Singapour auprès des compagnies étrangères, tant sur le marché du transbordement que sur celui de la réparation navale ou des métiers connexes. Comme dans de nombreux secteurs d'activité à Singapour, la MPA tente de faire de la cité-Etat un hub dans les domaines à plus forte valeur ajoutée, en assurant la promotion du pays en tant que International Maritime Centre (IMC) dont les activités relèvent du secteur tertiaire connexe aux activités de transports maritimes (formation, assurance, financement, etc.)

En outre, si les eaux territoriales de Singapour sont très limitées en comparaison de ce dont disposent les pays voisins, la totalité de ces eaux sont classées zone portuaires et sont de facto placées sous la juridiction de la MPA. Malgré leur étendue, les eaux portuaires souffrent d'encombrement⁴³ : la MPA assure par conséquent l'accompagnement des navires entrant en ayant recours aux technologies de communication radio et satellitaires modernes.

PSA International gère l'activité dans les quatre principaux terminaux à conteneurs de l'île ainsi que dans les deux terminaux multifonction. Elle est propriétaire des infrastructures et emploie elle-même les manutentionnaires.

⁴¹ Par exemple, la Waste Management and Recycling Association of Singapore (WMRAS) constitue un centre d'échange pour les entreprises agissant dans le secteur du traitement des déchets. En outre, l'Association of Process Industry (ASPRI) organise des stages de formation inter-industries et joue aussi un rôle de conseil auprès des entreprises membres.

⁴² Le trafic destiné au marché domestique est dérisoire en comparaison des activités de transbordement. Selon PSA (Port of Singapore Authority) International, un cinquième du transbordement maritime mondial serait réalisé à Singapour.

⁴³ Selon PSA, un millier de navires circulent en permanence dans le port de Singapour.



Tableau 8 : Terminaux portuaires singapouriens

<i>Terminaux</i>	Brani	Keppel	Tanjong Pagar	Pasir Panjang
Superficie (ha)	80	100	85	335
Longueur cumulée des quais (km)	2,6	3,2	2,3	7,9
Tirant d'eau maximal (m)	15	14,6	14,6	16
Postes d'amarrage (nombre)	9	14	8	23
Grues de quai (nombre)	32	42	29	87

Source : PSA

Le marché domestique étant étroit, PSA investit dans les ports étrangers. L'autorité a déjà réalisé 28 investissements en Asie, en Amérique et en Europe. Elle détient notamment 5 terminaux à Anvers.

Deux liaisons quotidiennes sont assurées vers les Etats-Unis, quatre vers l'Europe, cinq vers le Japon, cinq vers la Chine (y.c. Hong-Kong) et 70 vers l'Asie du Sud et du Sud-Est. Pas moins de 600 ports répartis dans 123 pays sont reliés à Singapour.

Les aspects sécuritaires font l'objet d'un effort constant des autorités. La cité-Etat constitue l'un des premiers pays signataire de la US Container Security Initiative⁴⁴. Des moyens importants ont été mis en œuvre afin d'assurer la sécurité au sein de la zone portuaire. En outre, Singapour coopère de plus en plus avec la Malaisie et l'Indonésie afin de sécuriser le détroit de Malacca, traditionnellement en proie à la piraterie.

Singapour compte l'une des dix plus grandes compagnies maritimes du monde : la Neptune Orient Line (NOL), majoritairement détenue par le gouvernement via la Temasek holding, emploie plus de 11 000 personnes à travers 140 pays et est dotée d'une flotte de plus de 130 navires dont la capacité cumulée est d'environ 376 000 EVP à fin juillet 2008. Pacific International Lines (PIL) est la seconde compagnie maritime importante de la cité-Etat. La société détient une flotte de 108 navires à octobre 2008 pour une capacité cumulée de 184 992 EVP et attend la livraison de 22 autres bâtiments d'ici mars 2011. La compétitivité de ces compagnies repose sur la qualité des infrastructures du port de Singapour.

Ce dernier a toujours été concurrencé par celui de Hong-Kong et depuis peu, par les autres ports chinois (Shanghai et Shenzhen). Cependant, à la différence de Singapour, le placement sur le marché du transbordement des ports chinois (en dehors de Hong-Kong) est plus limité : leur fonction est essentiellement axée sur les échanges entre la Chine et le reste du monde.

Dans le détroit de Malacca, Port Kelang, situé à 40 km au sud de Kuala Lumpur, développe lui aussi rapidement ses activités. Si ses tarifs sont peu onéreux, Port Kelang reste moins compétitif du fait de l'avance technologique du port de Singapour. Le port malaisien est encore loin de menacer l'activité de ce dernier, mais le marché du transbordement est volatile et Port Kelang attire de plus en plus de compagnies maritimes⁴⁵.

Changi International : un aéroport « modèle »

Le transport aérien s'est fortement développé dès l'indépendance de Singapour. Alors qu'en 1975 le pays doit accueillir 4 millions de passagers par an, le gouvernement décide de remplacer l'aéroport de Paya Lebar par Changi International, qui ouvre officiellement ses portes le 1^{er} juillet 1981.

A la manière du port, la capacité d'accueil de l'aéroport de Singapour est sans cesse accrue dans la perspective d'un décuplement futur de l'activité.

⁴⁴ L'objectif de la CSI, créée en 2002 par le Bureau of Customs and Border Protection américain, est d'améliorer la sécurité des cargos à destination des Etats-Unis dans l'idée « d'étendre la zone de sécurité à l'extérieur du territoire américain de sorte à ce que les frontières constituent la dernière ligne de défense et non plus la première » (traduit du texte officiel). Dès lors, les ports internationaux ayant mis en place la US CSI sont de nature à attirer le transbordement des marchandises à destination des Etats-Unis. Depuis, la plupart des grands ports internationaux ont signé la CSI, dont Hong-Kong, Shenzhen, Shanghai ou encore Port Kelang (Malaisie).

⁴⁵ La compagnie maritime CMA-CGM transite désormais par Port Kelang au détriment de Singapour.



Ainsi, en 2008, Changi International fait figure d'aéroport modèle dans le monde entier : avec plus de 250 récompenses, Changi attire 80 compagnies aériennes desservant plus de 189 villes dans 59 pays. En 2007, 36,7 millions de voyageurs ont transité par Changi International.

L'aéroport est situé sur la rive Est de Singapour, à 20 minutes du centre d'affaires et historique par autoroute ou par métro. Il est constitué de trois terminaux principaux et d'un quatrième terminal plus petit, destiné aux compagnies low cost. Au total, l'aéroport de Changi est doté d'une capacité d'accueil de 70 millions de passagers par an, bien au dessus du trafic passager réel : tandis que l'aéroport de Bangkok souffre de congestion, Changi s'impose comme un hub efficace.

L'extension de l'aéroport est toutefois fortement contraint par le foncier limité de Singapour : l'aéroport nécessite sans cesse des travaux d'agrandissement des terres sur la mer. Ainsi, Changi International, surnommé le « porte-avion Changi », s'étend sur une superficie totale de 1 300 hectares dont 870 ont été gagnés sur la mer.

Le maintien de la compétitivité de l'aéroport de Changi est de nature à augmenter ses coûts de fonctionnement : afin de maîtriser l'augmentation des coûts supportés par les opérateurs aériens, les autorités aéroportuaires tentent de maximiser leurs revenus commerciaux, c'est-à-dire non issus des taxes d'aéroport classiques. Ainsi, alors qu'en 1981 60 % des revenus de l'aéroport provenaient des taxes imposées sur l'ensemble des opérations aéronautiques, ces dernières ne représentent en 2008 plus que 40 % des revenus totaux de Changi International. Dès lors, les charges supportées par les opérateurs aériens sont les deuxième plus faibles de la région.

La principale compagnie aérienne, Singapore Airlines, est une Government Linked Company (GLC) : en 2008, l'Etat en détient encore 54 % du capital, via Temasek Holding. L'entreprise rapporte ainsi d'importants bénéfices au gouvernement. Depuis sa séparation en 1972 de Malaysia Airlines⁴⁶, Singapore Airlines n'a cessé d'étendre son réseau, d'abord en Asie puis vers l'Occident et le Proche Orient. La compagnie, dont la flotte est équivalente à celle d'une compagnie comme Air France, dessert plus de 100 aéroports répartis dans 41 pays. Constamment à la recherche de modernité et d'innovation, la compagnie est la première à mettre en service l'airbus A380, le 25 octobre 2007, à destination de Sydney. La moyenne d'âge de la flotte est de six ans (contre huit ans pour Air France). Singapore Airlines détient Silk Air (vols régionaux), Singapore Airlines Cargo (pour le fret) ainsi que d'importantes parts dans Tiger Airways, compagnie aérienne singapourienne low cost. A l'instar des compagnies maritimes singapouriennes, l'efficacité de Singapore Airlines repose sur la qualité des infrastructures.

3- Singapour : les politiques urbaines et environnementales comme avantages compétitifs

Une politique de la ville efficace

Depuis les années 1980, l'Urban Redevelopment Authority (URA) oriente ses actions sur la qualité de la vie, d'une part grâce à la politique de logement social du Housing Development Board⁴⁷ (HDB), d'autre part grâce aux actions menées pour une ville plus agréable⁴⁸. Ces travaux concernent aussi l'identité culturelle de Singapour, avec la conservation des *shophouses*⁴⁹, des monuments coloniaux et des quartiers ethniques de Chinatown, Kampung Glam et Little India.

L'ensemble de ces travaux ont constitué la base de la politique urbaine de Singapour et ont permis :

- de répartir la population de manière homogène sur l'ensemble du territoire ;
- d'améliorer sensiblement les conditions de vie des populations ;

⁴⁶ Auparavant, les deux compagnies formaient la Malaysia-Singapore Airlines.

⁴⁷ En 2008, le HDB loge 86 % de la population singapourienne.

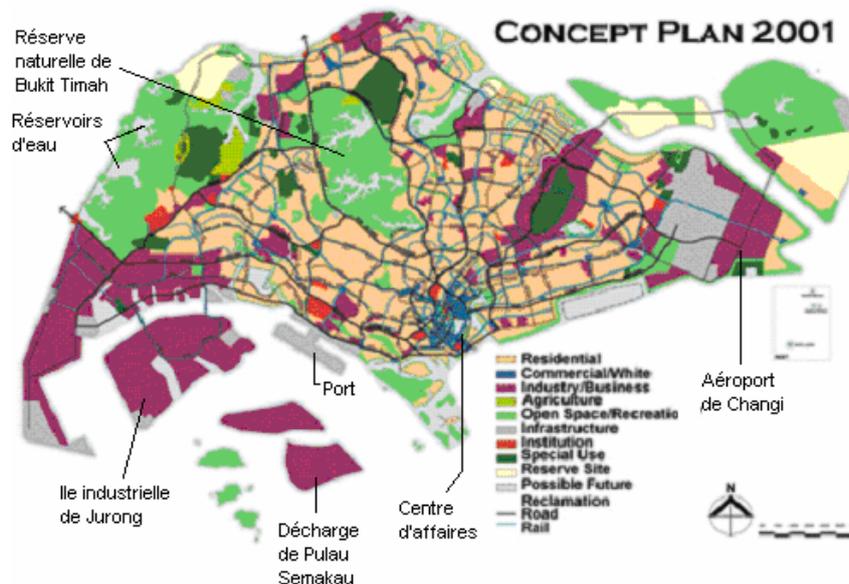
⁴⁸ Exemples : conservation et extension des espaces verts, protection de la réserve naturelle de Bukit Timah, (unique réserve naturelle du monde, avec celle de Rio de Janeiro, à se trouver à seulement quelques km du centre d'une importante agglomération), remodelage du centre-ville (désormais vidé de ses habitants) etc.

⁴⁹ Les *shophouses* sont des maisons traditionnelles chinoises de 2 ou 3 étages. La plupart ont été détruites dans le cadre de la politique urbaine mise en place dans les années 1970. Les « survivantes » font aujourd'hui l'objet d'un plan de conservation.



- d'aménager un excellent réseau routier réduisant ainsi la distance en temps entre les sites clef de la vie économique du pays ;
- de prévoir le foncier nécessaire aux extensions futures du territoire sur la mer⁵⁰.

Par l'aménagement de villes nouvelles et par l'extension du métro⁵¹, l'URA garantit à la population une circulation fluide dans la ville⁵². Le renouvellement décennal du Concept Plan (le dernier date de 2001) est nécessaire au réaménagement permanent de la ville pour faire face à l'accroissement de la population et à la croissance économique toujours forte. Il repose sur une concertation d'acteurs privés et publics dans le cadre du Master Plan Committee (MPC), sous l'égide du planificateur en chef de l'URA. Le comité accueille notamment des représentants des différents ministères et inclus le Housing Development Board en charge du logement, l'Economic Development Board, le ministère de l'environnement ou encore la Jurong Town Corporation⁵³ (JTC) en charge de la gestion de la zone industrielle.



Source : site web de l'URA (<http://www.ura.gov.sg/conceptplan2001>)

Les stratégies élaborées dans le cadre du Concept Plan sont ensuite déclinées localement (par « région⁵⁴ ») dans le cadre des Development Guides Plans (DGPs), eux mêmes encadrés par le Development Control. De manière générale, toutes les régions doivent offrir de bonnes conditions d'accueil en termes de logements, de loisirs, d'implantation d'entreprises tout en conservant une identité culturelle forte.

Dans un pays où 70 % des terres appartiennent encore à l'Etat, l'ensemble du territoire est organisé de manière à ce que l'activité économique se déroule au mieux :

- le port est situé entre le centre d'affaires et l'île industrielle du Jurong, soit à quelques encablures des points stratégiques ;
- l'aéroport se situe à vingt minutes du centre financier ou historique ;
- la zone industrielle de Jurong Island est organisée de manière efficace ; elle possède par ailleurs son propre terminal portuaire et est reliée par l'autoroute au port principal ; les marchandises transitent toutefois quasi-systématiquement par la voie maritime.

⁵⁰ Les quatre principaux bénéficiaires des extensions du territoires sur la mer sont le port, l'aéroport, la zone industrielle de Jurong et la décharge de Pulau Semakau (Jurong est une île semi-artificielle reposant sur l'existence initiale de sept îlots naturels, tandis que Pulau Semakau est une île naturelle à partir de laquelle l'unique décharge de Singapour a été aménagée sur la mer).

⁵¹ Une troisième ligne de métro a vu le jour début 2008.

⁵² Les embouteillages étaient, au début des années 2000, inexistantes, en raison des nombreuses mesures dissuasives à l'achat d'un véhicule (taxes, prix élevés, quotas, licences vendues aux enchères). Mais dès 2007, des embouteillages commencent à apparaître (le parc automobile augmente de 5 % par an) et compte tenu de la densité de population, le problème est susceptible de s'aggraver très rapidement.

⁵³ La JTC est placée sous la tutelle du HDB.

⁵⁴ East, West, Central, North et North-East.



Un hub environnemental

Singapour est une cité-jardin, probablement la ville la plus propre de la région, car la politique environnementale est depuis longtemps l'une des préoccupations de l'équipe dirigeante. Cette politique s'est accélérée avec la signature du protocole de Kyoto. La croissance économique des 40 dernières années n'a pas engendré une pollution aussi forte que dans les grandes mégapoles chinoises. Singapour souffre toutefois de pollution durant les étés chauds et secs, les émissions de gaz polluants de la zone industrielle étant aggravées par celles de Johor Barhu en Malaisie et de l'île voisine de Sumatra. Par conséquent, le gouvernement s'est engagé dans une politique de coopération avec les pays voisins.

Au delà de la gestion de l'eau et des déchets (détaillée en annexe), la cité-Etat s'est positionnée en tant que hub environnemental dans la région. Les autorités ont compris très tôt que le secteur pouvait être porteur : les marchés chinois et indiens sont immenses et engendrent une demande massive en expertise. La cité-Etat, sur la base de sa priorité donnée à la recherche et développement ainsi qu'à l'éducation, a acquis un savoir faire unique dans la région. Singapour pourvoit désormais l'Asie en services et en expertise dans les domaines de l'environnement. Cette stratégie entre dans le cadre de la politique économique destinée à spécialiser la cité-Etat sur des niches à forte valeur ajoutée.

L'harmonisation progressive des normes environnementales, notamment par la signature du protocole de Kyoto, est de nature à créer un besoin croissant dans de nombreux pays (BRICS⁵⁵ notamment), offrant ainsi de nombreuses opportunités à la cité-Etat, dans un domaine porteur.

Toujours dans une perspective d'ouverture commerciale, les autorités singapouriennes ont rapidement mis en place des systèmes permettant d'acquérir des parts de marché en Chine et dans une moindre mesure en Inde. International Enterprise Singapore (IE) facilite l'implantation des entreprises singapouriennes sur ces marchés⁵⁶.

Les entreprises ont aussi la possibilité d'étendre leur activité au sein même de la cité-Etat. Dans le quartier de Tuas, situé à proximité de la zone industrielle, le parc Eco-Recycling a été inauguré en 2002 afin d'accueillir l'ensemble des compagnies de recyclage des déchets industriels et ménagers. Jurong Island constitue elle-même un hub dans le domaine de l'industrie chimique, offrant ainsi un marché substantiel aux entreprises du domaine de l'environnement désireuses d'investir à Singapour.

Les autorités ont directement pris une participation dans le capital des entreprises du secteur via les fonds capital-risque de l'EDB : 10 % des entreprises bénéficiant des fonds capital risque du gouvernement opèrent sur une activité directement ou indirectement liée au domaine de l'environnement. De plus, afin d'encourager l'innovation, l'EDB subventionne les centres de recherche privés et les créations de départements de Recherche et Développement des multinationales sont vivement encouragées, à l'instar des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans les années 1980.

Ainsi, de nombreux groupes internationaux ont déjà implanté leur siège régional dans le pays⁵⁷. L'Economic Development Board tente d'attirer les investissements étrangers à vocation régionale dans les domaines du traitement des déchets, de la recherche sur les énergies renouvelables, du traitement de l'eau et du contrôle de la pollution de l'air.

L'amélioration de la qualité de vie comme avantage compétitif

Quasi absence de congestion et environnement sain (verdure, pollution maîtrisée) font de Singapour une ville attractive. La ville du Lion est aussi l'une des plus sûres du monde, avec un taux de criminalité

⁵⁵ Brésil Russie Inde Chine.

⁵⁶ Pour citer quelques exemples, l'entreprise singapourienne de recyclage de sacs plastiques KK Asia est l'un des principaux acteurs du secteur dans le sud-est asiatique. En outre, la compagnie Sembcorp Environment est présente dans 17 villes en Australie, en Chine et en Inde, en plus de Singapour. Le groupe commercialise des services dans le secteur de l'environnement et plus particulièrement dans la filière déchets (collecte et traitement, nettoyage des voies publiques, etc.).

⁵⁷ La société britannique Invensys plc, dont les activités sont centrées sur une production d'énergie efficace, ou encore l'entreprise américaine Pall Filtration sur le marché de l'eau ont choisi d'implanter leur siège régional à Singapour. Pall Filtration devrait aussi y installer un nouveau siège régional pour ses activités de recherche et développement.



quasiment nul en raison d'une répression sévère mais aussi de la réussite des politiques sociales, qui induisent une société plus égalitaire et donc un apaisement des tensions sociales⁵⁸.

Les coûts dus à la saleté des villes, à la criminalité et à la perte de temps (en transport ou en moyen de communication), appelés en anglais *grime, time and crime costs*, sont de nature à entraver l'investissement⁵⁹. A titre d'exemple, la qualité environnementale de la cité-Etat constitue un avantage face à Hong-Kong dans sa politique d'attraction des investissements étrangers : la mégalopole chinoise subit en effet la pollution forte du delta de la rivière des Perles.

Tableau 9 : Taux de criminalité en 2007

	<i>Pour mille personnes</i>
Singapour	6,9
Réunion	39,4
Martinique	53
Guadeloupe	57,5
France	58,3

Sources : INSEE, Singapore Police Force

La fluidité des transports terrestres résulte d'un ensemble de politiques bien pensées. Elle tient en premier lieu à la politique urbaine efficace décrite ci-dessus. En second lieu, les autorités ont réduit au minimum le nombre de véhicules circulant sur les axes routiers⁶⁰ en maintenant des prix élevés à l'achat des véhicules de tourisme (environ trois fois plus onéreux qu'en France), mais aussi en imposant des taxes environnementales et des péages urbains. L'obtention d'un véhicule est en outre conditionnée par l'achat d'une licence (vendue aux enchères et dont le nombre fait l'objet d'un quota annuel). Malgré ces mesures drastiques, le parc automobile augmente de 5 % par an et le gouvernement met désormais l'accent sur les transports en commun, en particulier le métro. Ce dernier est raccordé à un réseau de bus dense et à des réseaux ferroviaires secondaires (Light Rapid Transit – LRT). En outre, Singapour est une ville où le nombre de taxis par habitant est l'un des plus élevés du monde.

Le réseau d'autoroutes permet de relier rapidement les zones résidentielles aux zones industrielles et commerciales, ainsi qu'à l'aéroport. Deux axes principaux parcourent le sud de l'île en parallèle de la cote, tandis que des axes perpendiculaires à ces deux principales routes desservent le nord et le centre.

Enfin, l'amélioration des conditions de vie, notamment dans le but d'attirer toujours plus d'investissements, passe à Singapour par l'embellissement de la ville et l'omniprésence de la végétation : alors que Hong-Kong est bétonnée, l'Urban Redevelopment Authority de Singapour s'est fixée pour objectif de maintenir le taux de 0,8 ha d'espaces verts pour 1 000 habitants avec par exemple la plantation systématique d'arbres le long des axes routiers.

⁵⁸ Les tensions ethniques, vives en Malaisie, existent aussi à Singapour, mais sont beaucoup plus ponctuelles.

⁵⁹ Cf. Indermit Gill et Homi Kharas (Banque Mondiale), « *An East Asian Renaissance* ».

⁶⁰ Le nombre de véhicules pour 1 000 habitants est de l'ordre de 116 à Singapour (2006), de 499 à la Martinique (estimations 2006) et de 432 à La Réunion (2005). Ces chiffres sont donnés à titre indicatif : leur comparaison est délicate car le nombre moyen de véhicules par habitant dépend fortement du caractère urbain de la géographie concernée. A Singapour, la totalité de la population vit en milieu urbain, contrairement à La Réunion et à la Martinique.



IV – L'EXPERIENCE DE L'ILE MAURICE

En 2008, l'île Maurice est un pays situé dans la tranche supérieure des revenus intermédiaires. Ses performances économiques ont été remarquables ces trente dernières années. Les politiques économiques adoptées ont permis une croissance soutenue et une forte progression du PIB par habitant, qui est passé de 1 500 USD au début des années 1980 à près de 5 000 actuellement, et ce malgré des handicaps importants : absence de ressources naturelles, étroitesse du marché, éloignement géographique des principaux centres d'approvisionnement et de consommation.

L'île Maurice a enregistré une croissance annuelle moyenne de son PIB de près de 7,5 % sur la deuxième moitié des années 1980 et 5 % sur la décennie 1990 et au début des années 2000, ce qui en fait l'une des économies les plus dynamiques d'Afrique.

D'un point de vue social, le pays fait figure d'exception dans la région. L'accès aux soins et à l'éducation primaire et secondaire est gratuit, la quasi-totalité de la population a accès à l'eau potable, l'éducation primaire concerne l'ensemble de la population, l'espérance de vie est passée de 62 ans en 1968 à 73 ans aujourd'hui et les maladies infectieuses telles que le paludisme, la polio, la diphtérie, la typhoïde et le choléra sont éradiquées. Ces résultats sont la conséquence d'une politique sociale active : les dépenses de santé, de sécurité sociale et d'éducation représentent respectivement 8,3 %, 14,2 % et 14,3% du PIB dans la loi de finances 2005-06 ; un effort important est réalisé envers les familles les plus vulnérables (hausse des allocations, amélioration de l'accès aux services de santé et d'éducation).

Cette croissance forte repose principalement sur trois piliers : le sucre, la Zone Franche d'Exportation (ZFE) et le tourisme. L'économie du pays, contrainte par l'étroitesse du marché domestique, est entièrement tournée vers l'extérieur, rapprochant ainsi les expériences mauricienne et singapourienne.

La cité-Etat constitue une référence pour les autorités mauriciennes. Ces dernières ont souvent émis le souhait de devenir le « Singapour de l'océan Indien ». Les deux pays ont d'ailleurs choisi de renforcer leur coopération économique à l'occasion de la visite du premier ministre mauricien Navin Ramgoolam à Singapour en octobre 2008. L'équipe dirigeante mauricienne s'inspire de l'expérience singapourienne tant sur les aspects de développement économique que sur les aspects de développement durable, pour lequel l'île Maurice accuse encore un retard certain. Cependant, le pays s'inspire de l'expérience singapourienne pour créer un environnement d'affaires attractif en mettant en place un cadre réglementaire favorable et en donnant priorité à l'éducation et aux infrastructures de communication et de transport. Ces politiques doivent permettre de faire face aux incertitudes qui pèsent sur l'industrie sucrière (qui périclète depuis 2005) et textile (de plus en plus concurrencée par les pays asiatiques).

1- Le développement économique de l'île Maurice depuis l'indépendance

Devenue indépendante en 1968, l'ancienne colonie britannique est alors une économie dominée par l'industrie sucrière. Les premières années de l'indépendance sont marquées par l'échec de la politique de substitution aux importations⁶¹, qui entraîne un taux de chômage élevé (16 % en 1972). Les années 1960 se caractérisent par une croissance du PIB faible tandis que le sucre reste le secteur dominant et la principale filière d'exportation.

La hausse des cours du sucre de 1973-1974, accompagnée de conditions climatiques favorables et d'une récolte record de la production sucrière, engendre une croissance moyenne de 10 % par an au milieu des années 1970. Mais l'après-boom sucrier, qui se traduit par une chute brutale des cours, et le choc

⁶¹ Les industries de substitution aux importations n'ont pas pu se développer en raison des coûts de fonctionnement trop élevés, entraînant ainsi une création d'emplois limitée.



pétrolier entraînent rapidement une inflation forte et une détérioration de la balance commerciale, se traduisant par un triplement de la dette extérieure entre 1976 et 1979.

L'année 1979 est marquée par les ajustements structurels avec une industrialisation tournée vers l'exportation, un développement du tourisme et une tentative de diversification agricole. Le milieu des années 1980 témoigne d'une reprise économique et le secteur manufacturier devient le principal moteur de croissance, devant l'industrie sucrière.

La transition vers le stade de l'industrialisation est portée par la création de la zone franche en 1971. Son succès est immédiat : la valeur ajoutée des entreprises de la ZFE augmente de 16 % par an jusqu'à la fin des années 1970. A partir de 1983, le pays bénéficie de la délocalisation des industries manufacturières du Nord vers les pays nouvellement industrialisés, faisant ainsi passer le centre de gravité économique mauricien de l'agriculture à l'industrie manufacturière (textile notamment). Le déficit budgétaire mauricien, qui atteint 10 % du PIB en 1980, est résorbé en 1987, tout comme l'inflation. Les investisseurs étrangers, attirés par les avantages fiscaux et la main-d'œuvre bon marché, sont surtout hongkongais et dans une moindre mesure français et taiwanais. La sous-région est aussi présente avec des investissements non négligeables en provenance d'Afrique du Sud. Les industriels locaux font eux aussi une véritable percée et sont acteurs de l'industrialisation de l'île. Le nombre d'entreprises actives dans la zone franche passe de 115 à 585 entre 1982 et 1991 et le nombre d'employés triple pour atteindre 90 000 : la zone franche emploie ainsi 30 % de la main d'œuvre du pays, devançant l'industrie sucrière et résorbant le chômage. Avec un plein emploi atteint en 1988, la majeure partie des ménages sort de la pauvreté.

Après cette phase de développement de l'industrie textile à forte intensité de main d'œuvre, le gouvernement mauricien, dans l'objectif d'accroître la valeur ajoutée des exportations et de diversifier l'économie, tente de développer les industries à forte intensité capitaliste, telles que l'électronique, l'informatique, les jouets, les microprocesseurs, la maroquinerie ou encore la joaillerie. Le développement de ces secteurs d'activités demande toutefois une main d'œuvre qualifiée, dont le pays ne dispose pas. Dès lors, l'Etat inscrit dans ses priorités l'éducation et la formation professionnelle. Les dépenses en recherche et développement augmentent sensiblement et le pays se dote d'organismes spéciaux destinés à favoriser l'introduction des nouvelles technologies. Une stratégie de formation industrielle est instaurée à la fin des années 1980.

Des fonds importants sont dégagés pour le marketing des produits mauriciens à l'étranger. Le gouvernement organise en effet en Europe et en Asie du sud-est des missions de promotion industrielle afin d'attirer les investissements étrangers. Le gouvernement met en avant la disponibilité de la main-d'œuvre abondante, peu coûteuse et bilingue, les incitations fiscales et financières, les infrastructures de qualité (port, aéroport, électricité, routes, système de santé), la stabilité politique ainsi que les accès privilégiés aux marchés européen et américain.

Le tourisme se développe et constitue à l'heure actuelle l'une des principales ressources du pays. Le nombre de touristes passe de 15 600 en 1968 à 240 000 en 1988 puis à 331 000 en 1992 pour atteindre 800 000 en 2007⁶².

Alors qu'avant l'industrialisation le rôle de l'Etat se limitait à la mise en place des infrastructures de base, la stratégie d'industrialisation puis de tertiarisation du pays font nettement apparaître l'Etat comme un acteur clé du développement économique. A noter que l'île Maurice bénéficie durant de nombreuses années d'avantages commerciaux sur le marché international⁶³. Ces derniers se sont montrés indispensables à l'intégration du pays dans le commerce international.

Six facteurs internes au pays ont favorisé cette croissance économique et la réduction de la pauvreté⁶⁴ :

⁶² Actuellement, le gouvernement souhaite porter le nombre de touristes à 2 millions d'ici 2010 en améliorant les accès aériens et en attirant une clientèle nouvelle. Il s'agit de ne plus cibler uniquement le haut de gamme et de se diversifier géographiquement, 42% des visiteurs étant britanniques.

⁶³ Maurice bénéficie de la convention de Lomé notamment. Lomé III, signé en 1984, avec son protocole sur le sucre, prévoit l'importation de 1,3 million de tonnes de sucre de canne aux prix européens. L'accord permet le décollage de plusieurs pays fournisseurs de sucre de canne, dont l'île Maurice.

⁶⁴ Kirsten Koop, « L'île Maurice à l'ère de la mondialisation ».



- la bonne gouvernance : le gouvernement met en place des conditions d'investissement optimales. L'équipe dirigeante utilise notamment les recettes d'exportations du sucre pour aménager les infrastructures de la zone franche et le réseau routier. La répartition spatiale de la zone franche est étudiée de manière à réduire le chômage et la pauvreté dans les zones urbaines comme rurales ;
- l'adhésion de la population mauricienne au modèle patronal du système capitaliste : contrairement à de nombreux pays en développement, l'île ne disposait pas de secteur informel et le capital financier privé a pu être mobilisé vers la zone franche. De nombreux petits planteurs indo-mauriciens se sont lancés dans l'entrepreneuriat et l'oligarchie franco-mauricienne a créé de nombreuses entreprises ;
- les liens privilégiés entre les différents groupes ethniques et leur pays d'origine⁶⁵ : la communauté sino-mauricienne a notamment facilité l'installation des investisseurs hongkongais ;
- un système de régulation sociale satisfaisant, permettant une diminution forte et rapide de la pauvreté ;
- la solidarité intra et interfamiliale dans la communauté indo-mauricienne (majoritaire) ;
- la petite taille du pays (1,2 million d'habitants) : tout comme à Singapour, le nombre limité d'habitants est perçu comme un avantage car les politiques permettant le plein emploi puis les augmentations salariales sont plus facilement réalisables.

Evolutions récentes

L'économie mauricienne se trouve ainsi fortement tournée vers l'extérieur : les trois secteurs porteurs que sont le sucre, le tourisme et la zone franche dépendent des aléas de la conjoncture internationale, rendant ainsi le pays vulnérable.

Ainsi, le secteur industriel mauricien se trouve confronté à une double concurrence : l'île Maurice fait face d'un côté aux nouveaux concurrents asiatiques dans ses exportations à forte intensité de main d'œuvre et de l'autre à la difficulté de relever la productivité aux niveaux atteints par les pays nouvellement industrialisés. En effet, la productivité n'augmente pas assez vite pour compenser la hausse généralisée des salaires induite par le plein emploi, d'où une perte de compétitivité. Les mauriciens se placent désormais sur le marché du textile haut de gamme, pour laquelle les coûts salariaux ont moins d'importance. Les entreprises délocalisent leurs activités à forte intensité de main-d'œuvre vers Madagascar et ne restent à l'île Maurice que les activités à forte intensité de capital et de savoir (design, distribution et finition notamment). Les industries à forte intensité de travail restées à l'île Maurice font généralement appel à la main d'œuvre étrangère des pays du sud⁶⁶.

Le secteur primaire, trop peu diversifié, fait face à une réduction des accords préférentiels faisant suite à la réforme de l'Organisation Commune de Marché (OCM) sucre⁶⁷. L'industrie sucrière réagit à l'anticipation de la baisse des profits par une mécanisation accrue et donc de nombreux licenciements.

Dès lors, le pays n'a d'autre choix que de développer le secteur des services. L'île est désormais devenue un centre financier offshore reconnu. Le gouvernement tente de développer le secteur de la technologie de l'information mais, selon de nombreux observateurs, le placement sur ce marché est un peu tardif et les fenêtres d'opportunités se sont déjà fortement réduites. L'unique activité de services réellement créatrice d'emploi reste le tourisme, qui emploie 10 % de la population active.

Ainsi, malgré les difficultés auxquelles doit faire face le pays, le développement économique de l'île Maurice reste une référence dans le monde en développement. Elle reste l'un des rares pays d'Afrique subsaharienne, avec le Botswana, le Gabon et les Seychelles, à avoir rejoint le rang des pays à revenu intermédiaire de tranche supérieure.

⁶⁵ La population est composée d'environ 68 % d'indo-mauriciens, de 27 % de créoles, de 3 % de sino-mauricien et de 2 % de franco-mauricien.

⁶⁶ Ces ouvriers, qui représentent environ un cinquième des employés de la zone franche au début des années 2000, détiennent des permis de séjour de trois ans.

⁶⁷ L'Union Européenne, qui reçoit 90% des exportations mauriciennes de sucre, a réduit son prix d'achat de 36%. Le secteur emploie 22 000 planteurs et ferait vivre environ 30 000 familles. Selon le FMI, le manque à gagner se chiffrerait à 115 millions d'euros et se traduirait par la suppression directe de 7 000 postes. L'enveloppe de compensation prévue par la commission européenne sur la période 2007/2013 est jugée insuffisante au vu des pertes engendrées. Tandis que le gouvernement a proposé un programme pour réformer et moderniser le secteur, certaines industries ont déjà mis fin à leurs activités.



2- L'expérience singapourienne comme référence pour l'Île Maurice

L'Île Maurice s'inspire de l'expérience singapourienne en mettant l'accent sur un cadre réglementaire compétitif (notamment s'agissant de la fiscalité) et sur le développement des services dans l'objectif de créer un environnement des affaires favorable au développement du secteur privé et des exportations. L'expérience singapourienne enseigne en effet que, pour une petite économie insulaire avec un passé industriel relativement court, l'investissement extérieur peut constituer un instrument efficace permettant un transfert accéléré de technologie et ainsi engendrer un développement économique rapide.

Le gouvernement mauricien souhaite désormais développer les services à forte valeur ajoutée dans les domaines financiers, de conseil, de commerce, de communication et de l'information. Les industries du textile et du sucre suivent une stratégie de remontée de chaîne avec la délocalisation des activités à faible valeur ajoutée vers Madagascar, à l'instar de Singapour dont la délocalisation de ces activités s'est effectuée vers la Malaisie et l'Indonésie.

Infrastructures, santé et éducation

Durant les trois dernières décennies, la stratégie de développement adoptée par l'Île Maurice a favorisé le développement graduel des infrastructures de communication de base et des équipements scolaires et l'accumulation de capital humain et d'infrastructures a eu un effet significatif sur la croissance du pays⁶⁸. S'agissant de l'enseignement, les efforts du gouvernement permettent d'atteindre un niveau de scolarité satisfaisant : selon l'office statistique national mauricien, la scolarisation primaire concerne désormais l'ensemble de la population et le taux de scolarisation secondaire est passé de 20 % en 1960 à 56 % en 1995 pour atteindre 69 % en 2007. Le taux de scolarisation dans l'éducation supérieure est de 34 % auxquels il convient d'ajouter une proportion importante de jeunes mauriciens poursuivant des études à l'étranger. Les femmes bénéficient du même taux de scolarisation dans le primaire et le secondaire que les hommes et sont surreprésentées dans l'éducation post-bac.

La qualité de l'enseignement se retrouve dans la formation professionnelle : la main d'œuvre, relativement bien formée et bilingue⁶⁹, est capable d'assimiler rapidement de nouvelles techniques, facilitant ainsi l'émergence de nouveaux secteurs d'activité.

La qualité des infrastructures de transports⁷⁰ et de communications est un élément déterminant pour les entreprises étrangères dans leur choix de s'installer à l'Île Maurice. Le développement des infrastructures de transports et de communications, tant à l'intérieur de l'île que vers l'extérieur, permet l'expansion du secteur du tourisme, en réduisant l'isolement de l'île.

Efforts technologiques et savoir-faire

Ne pouvant plus jouer sur les avantages comparatifs basés sur les différences de coûts, les entrepreneurs mauriciens doivent désormais miser sur un accroissement des avantages compétitifs, notamment par la mécanisation. Ceci induit un besoin croissant en savoir-faire, d'où les efforts fournis en matière d'éducation et de formation.

L'Île Maurice dispose désormais d'une expertise reconnue dans le domaine de la recherche dans le secteur agricole, engendrée par la recherche de rendements d'échelle dans l'industrie sucrière ; le secteur de la R&D industrielle est encore relativement peu développé.

Politiques urbaine et environnementale

Dans les domaines de la politique urbaine et environnementale, le pays accuse encore un certain retard. Cependant, l'environnement est devenu un enjeu majeur pour le gouvernement mauricien. Le pays

⁶⁸ Françoise Rivière, « Effets des dépenses publiques d'infrastructures et d'éducation sur la croissance de l'Île Maurice »

⁶⁹ Anglais - français, en plus du créole.

⁷⁰ Le port constitue le principal hub de la région. Ce dernier souffre aujourd'hui de congestion et de sous-numérisation en comparaison à Port-Réunion. Le port de Port-Louis a toutefois su se placer sur le marché du transbordement et représente en 2007 2 % du PIB mauricien.



produit déjà 21 % de son électricité localement à partir de sources d'énergies renouvelables mais reste encore dépendant du pétrole. En juillet 2008, le ministre mauricien des Services publics a lancé le projet "Maurice Ile Durable" (MID), dont l'objectif est de maîtriser la demande d'énergie, de produire de l'électricité à partir de sources renouvelables (bagasse et chauffe-eau solaires notamment) et de réduire la dépendance au pétrole. La question de l'environnement a en outre été au cœur de la visite du premier ministre Navin Ramgoolam à Singapour en octobre 2008, au cours de laquelle la cité-Etat s'est engagée à aider l'île Maurice dans les domaines des transports et dans le traitement des eaux usées.



V – ELEMENTS DE REFLEXION POUR LES DOM : QUELLES PISTES DE DEVELOPPEMENT ?

1- Les enseignements

Quels enseignements tirer des expériences singapourienne et mauricienne ? Si les orientations prises par ces deux pays sont nombreuses et complémentaires, plusieurs d'entre elles sont susceptibles de constituer un enseignement pour le développement économique de La Réunion, de la Martinique et de la Guadeloupe :

1. **Insertion dans le commerce international** : en premier lieu, Singapour et l'Île Maurice sont fortement intégrées au commerce international et à leur environnement régional. Cette ouverture est rendue nécessaire par l'étroitesse de leur marché, engendrant ainsi des économies d'échelle et une diversification des activités : dans les deux cas, **l'insertion à l'économie mondiale** est à la base du développement économique, même si cette ouverture engendre une forte vulnérabilité à la conjoncture internationale. A Singapour comme à l'Île Maurice, l'insertion a été conditionnée par une stratégie de **niches préalablement identifiées**.
2. **Renouvellement économique** : afin de s'adapter sans cesse à la demande étrangère, Singapour et l'Île Maurice opèrent un **renouvellement permanent de leurs économies**. Ce « recyclage » débouche sur une **tertiarisation de l'économie**. En effet, malgré un tissu d'entreprises initialement basé sur le secteur manufacturier et, dans le cas de l'Île Maurice, sur un secteur agricole fort, les deux pays se sont tertiariés, car leur statut de pays développé au cœur de régions en développement, l'étroitesse de leur marché ainsi que l'émergence des *BRICs*⁷¹ ont rendu leur secteur industriel de moins en moins compétitif. Si les deux pays ont su conserver une part du PIB reposant sur l'industrie manufacturière, cette dernière a suivi une logique de remontée de chaîne, c'est-à-dire avec un accroissement permanent de la valeur ajoutée des biens produits.
3. **Financement du risque** : l'amélioration de la compétitivité par de meilleures infrastructures doit être accompagnée d'une **recherche active de nouveaux débouchés**, qui suppose l'existence d'un secteur bancaire efficace (accès au crédit nécessaire au financement de l'investissement) ainsi qu'une prise de risque du secteur public et/ou privé. L'expérience des **fonds capital risque** singapouriens est particulièrement remarquable.
4. **Education** : la tertiarisation est elle-même conditionnée par un niveau éducatif élevé. Tandis que Singapour constitue une véritable *knowledge economy*, l'éducation est devenue une priorité du gouvernement mauricien. Dans ces pays, l'investissement en enseignement scientifique, technique, économique et littéraire (linguistique en particulier) a permis d'affronter la mondialisation et d'en tirer profit. En premier lieu, les investisseurs étrangers trouvent localement une main d'œuvre très qualifiée. En second lieu, la population éduquée permet un effort constant d'innovation, offrant ainsi une longueur d'avance sur le reste du monde, notamment grâce aux investissements importants dans le secteur de la R&D.
5. **Infrastructures et TIC** : l'insertion au commerce international de Singapour et de l'Île Maurice ne repose pas tant sur les avantages comparatifs, basés sur les prix et les dotations en facteurs de production, que sur l'acquisition d'avantages compétitifs : réduction des délais (notamment en matière de transports), continuité et fiabilité du service, qualité des infrastructures, réactivité, taux de prélèvements fiscaux, bonne gouvernance, réseaux de communications, etc. Comme à Singapour, où les **Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)** jouent un rôle essentiel dans le système économique, ce secteur est devenu l'un des axes prioritaires à l'Île Maurice. Les deux pays ont en outre réalisé des investissements colossaux en **infrastructures de qualité** dans les domaines portuaire et aéroportuaire : le port et l'aéroport constituent aujourd'hui de véritables outils de développement plaçant Singapour et l'Île Maurice au cœur de l'activité économique régionale et internationale.

⁷¹ Brésil - Russie - Inde - Chine



6. **Politique urbaine et environnementale** : l'attraction des investissements étrangers, notamment dans les domaines financiers et technologiques, l'efficacité des transports ainsi que le développement du tourisme à Singapour s'appuient sur une **politique environnementale** satisfaisante et une **urbanisation** bien gérée.

2- Application au cas domien

L'insertion des économies ultramarines dans le commerce international est devenue une condition nécessaire à leur décollage économique. Cette ouverture ne pourra se faire que par le développement des services, une émergence du secteur manufacturier étant compromise. Si les avantages comparatifs des DOM sont limités en raison des coûts de main d'œuvre élevés et de la limitation des facteurs de production, leurs avantages compétitifs existent (infrastructure, santé et éducation notamment) et constituent tout le potentiel d'un développement durable en termes macro-économiques et environnementaux. Toutefois, si la mise en application des enseignements énoncés ci-dessus suppose un changement des mentalités, elle est aussi conditionnée par l'existence de certains outils qui doivent être mis en place grâce aux fonds nationaux et européens.

Le décollage économique des DOM peut s'appuyer sur une stratégie de hub au sein des bassins caribéen et indianocéanique. Les débouchés existent et sont exploitables.

Comme le soulignent Jean Crusol et Eric Labourdière dans « Les départements français d'Amérique dans le dialogue Europe-Caraïbe »⁷², compte tenu de :

1. la structuration croissante en réseaux mondiaux des transports maritimes et aériens du fait de leur massification, et des télécommunications du fait de leur accélération,
2. l'accélération du processus de libéralisation économique, commerciale et financière impulsée par les grandes multinationales et s'appuyant sur les changements technologiques en cours,

des opportunités de positionnement existent et sont exploitables dans une perspective de véritable décollage économique des DOM.

Dans cette optique, les DOM sont dotés de trois avantages leur permettant de véritablement concurrencer leurs voisins :

- les DOM, en tant que régions françaises, entretiennent naturellement des liens forts avec le marché européen, qui constitue le plus grand ensemble économique du monde en termes de PIB ;
- les infrastructures portuaires, aéroportuaires et de télécommunications dans les DOM sont bonnes en comparaison de celles des pays voisins ;
- les DOM bénéficient du poids de la France dans la communauté internationale pour faire pencher la balance de leur côté en termes géostratégiques.

Insertion dans le commerce international

L'ouverture des économies domiennes est insuffisante. Selon l'étude « Surcoûts »⁷³, trois causes principales peuvent être soulignées :

- la difficulté de circulation dans les zones concernées (Caraïbe et Océan Indien), avec des coûts élevés de transports maritimes et aériens, qui sont de nature à augmenter les coûts de transports⁷⁴ ;
- le manque de formation professionnelle, avec deux caractéristiques particulièrement sensibles : la faiblesse de la « mentalité export » (qui se développe toutefois) et le déficit en matière de connaissance en langues étrangères, de nature à handicaper toute coopération régionale ;
- le niveau de développement économique de la plupart des pays de la région, qui présentent par conséquent des débouchés limités.

⁷² In « Les Caraïbes dans la géopolitique mondiale » sous la direction d'Eric Labourdière, éditions ellipses – 2007.

⁷³ Etude sur l'identification et l'estimation des effets quantifiables des handicaps spécifiques propres aux régions ultrapériphériques ainsi que des mesures applicables pour réduire ces handicaps – janvier 2006 (étude financée par la Commission Européenne et réalisée par Louis Lengrand & Associés et l'Université Libre de Bruxelles, en association avec un groupe d'experts associés).

⁷⁴ Selon Cariforum-European Community : « Regional strategy paper and regional indicative program » 2003-2007, dans les années 2000, les coûts de transports représentent jusqu'à 30 % de la valeur des exportations dans la Caraïbe alors que dans un pays comme le Brésil, ils ne sont que de 4 %.



A noter que les DOM se situent aussi à proximité de pays à fort potentiel, tels que l'Afrique du Sud, le Mexique, le Brésil ainsi que la Floride et dans une moindre mesure l'Île Maurice, Trinidad et Tobago ou encore le Venezuela. Le niveau de développement économique des pays voisins, moins avancé que celui des DOM, engendre une concurrence trop forte sur la production de biens à forte intensité de main-d'oeuvre du fait des coûts de main-d'oeuvre moins élevés dans ces pays.

La Réunion et les Antilles se situent en marge des principaux courants d'échanges au sein des bassins indianocéanique et caribéen. Ces régions comptent en effet de nombreux pays émergents à fort potentiel de croissance. Ces derniers s'engagent de plus en plus dans un processus de régionalisation, dont les DOM sont exclus. A ce titre, les DOM se trouvent désavantagés dans le développement du commerce avec ces pays.

Une meilleure intégration régionale permettrait pourtant aux entreprises domiennes d'étendre leur marché en suivant une stratégie de niche, sur des services à forte valeur ajoutée. Une extension du marché pourrait permettre l'apparition d'économies d'échelle et une plus grande diversification.

Dans ce cadre, la mise en place des Accords de Partenariat Economiques (APE), qui placent l'Europe (et donc les DOM) en situation de libre échange avec les pays ACP (et donc les sous-régions Caraïbe et Océan Indien⁷⁵), pourrait permettre de réduire les barrières à l'entrée. Cette ouverture, qui peut susciter des inquiétudes en raison de l'accroissement de la concurrence due aux coûts moins élevés des pays ACP, constitue aussi une opportunité pour les DOM de faire valoir leurs avantages compétitifs et d'étendre leur marché. La tombée des barrières douanières peut aussi engendrer une baisse de la valeur des consommations intermédiaires et donc des coûts globaux supportés par les entreprises.

En outre, la LODEOM répond, du moins partiellement, au manque de compétitivité des entreprises domiennes dans leur environnement régional. On notera en particulier la création de zones franches globales dans tous les DOM, qui permettra un allègement des coûts supportés par les entreprises et contribuera ainsi à leur compétitivité au niveau national comme international. Un taux d'exonération de 50 % à 80 % concernant l'impôt sur les sociétés, la taxe professionnelle et la taxe foncière bâtie est applicable aux entreprises éligibles, notamment celles des secteurs prioritaires que sont le tourisme, l'environnement, les énergies renouvelables, la recherche et les technologies de l'information et de la communication. Ces mesures doivent contribuer à répondre au manque de compétitivité des entreprises ultramarines en encourageant l'innovation. La loi prévoit en outre un aménagement du dispositif de défiscalisation. Ce réaménagement concerne notamment le câble sous-marin.

Bien que la LODEOM soit présentée comme un projet fondé sur un développement endogène dans lequel l'insertion régionale devient un objectif majeur, le Conseil Economique et Social (CES) estime que la LODEOM seule n'arrivera pas à rendre les DOM réellement attractifs au sein de leurs sous régions respectives⁷⁶.

Ainsi, ce type de dispositif doit être accompagné de programmes propres à l'intégration régionale des DOM. Le programme INTERREG IV Caraïbe 2007-2013⁷⁷, élaboré par la Région Guadeloupe en partenariat avec les autres îles des Antilles Françaises, vise à accroître la coopération entre les DFA et les pays ayant une façade maritime avec la mer des Caraïbes. Doté de 43 M€ (contre 12 M€ durant la période précédente), le programme propose de :

- financer des investissements visant à renforcer les moyens de communication dans la zone Caraïbes,
- soutenir des réseaux en matière d'innovation,
- favoriser l'émergence de projets dans le domaine du tourisme durable et de la protection des ressources naturelles maritimes et terrestres,

⁷⁵ Les Antilles françaises se trouvent en situation de libre-échange avec Antigua et Barbuda, Belize, les Bahamas, Barbade, Cuba, la Dominique, Grenade, le Guyana, Haïti, la Jamaïque, la République Dominicaine, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint Vincent et les Grenadines, Sainte Lucie, le Suriname et Trinité et Tobago. Les accords ont pour conséquence de mettre La Réunion en libre échange avec 48 pays d'Afrique dont l'Afrique du Sud, les Comores, l'Île Maurice, le Kenya, Madagascar, le Mozambique, les Seychelles et la Tanzanie, soit la totalité des pays de la sous-région.

⁷⁶ Avis et Rapports du CES sur la LODEOM – 2008 (avis présenté par Alain Saubert).

⁷⁷ www.interreg-caraibes.org



- rapprocher les populations de la zone par l'appui à des actions dans le domaine de l'éducation, de la formation, de la culture, de la santé et de la connaissance mutuelle des systèmes institutionnels administratifs.

Dans l'Océan Indien, le Programme Opérationnel de Coopération Territoriale 2007-2013, anciennement INTERREG III, est doté de 35 M€ (contre 5 M€ pour la période 2000-2006). Les trois axes prioritaires concernent principalement le développement durable et l'environnement, l'intégration économique régionale ainsi que le développement humain et la solidarité.

Renouvellement économique

Le renouvellement économique est quasiment inexistant dans les DOM. Le modèle de développement économique des DOM depuis leur départementalisation (Cf. encadré ci-dessous) a conduit à une tertiarisation essentiellement tournée vers le secteur des services non-marchands avec un poids prépondérant de l'administration. Le secteur manufacturier est inexistant, ce qui réduit encore la diversification des économies, et le secteur primaire, bien que pourvoyeur d'emplois en zones rurales, ne génère pas véritablement de valeur ajoutée.

S'agissant des services marchands, le tourisme et la distribution apparaissent comme étant des activités relativement importantes dans les trois départements. Enfin, le BTP, véritable moteur de l'activité, occupe une place centrale dans les économies domiennes.

Le développement économique de la Guadeloupe, de la Martinique et de La Réunion

Les trois géographies étudiées que sont la Guadeloupe, la Martinique et La Réunion se sont vues conférer le statut de Département Français par la loi du 19 mars 1946. La loi de mars 1982 a érigé chaque DOM en Région. Les dispositifs législatifs, qui consacrent le processus national de décentralisation, ont été complétés par des textes spécifiques aux DOM telles que la Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer (LOOM – décembre 2000) ou encore la Loi Programme pour l'Outre-Mer (LOPOM) de 2003, amenée à être remplacée par la Loi de Développement Economique de l'Outre-Mer (LODEOM) au mois de mars 2009. Ainsi, les DOM bénéficient d'institutions et de politiques économiques adaptées afin de favoriser leur développement économique et social.

* * *

Le développement des DOM a été fortement influencé, depuis les années 1950, par la politique de rattrapage économique menée par le gouvernement français vis-à-vis de la métropole. Cette politique revêt deux principaux aspects : **l'augmentation progressive des dépenses publiques**, principalement afin d'assurer l'accès aux services publics pour l'ensemble de la population, et diverses politiques telles que la **défisicalisation des investissements (diminution du coût du capital) et la réduction des charges sociales (diminution du coût du travail)**. Ce second volet, qui constitue une reconnaissance des handicaps des DOM (insularité et éloignement vis-à-vis de l'hexagone notamment), doit permettre d'assurer un développement économique tel que celui que l'on observe en métropole.

Cette politique de rattrapage a façonné les économies ultramarines : tandis que le premier volet explique la prépondérance du service public dans l'économie, le second a permis, à la fin des années 1980, de créer un véritable marché interne dans les DOM, grâce à une forte hausse des investissements. Cependant, le début des années 1990 est marqué par l'envolée des taux d'intérêt faisant suite à la réunification allemande, participant ainsi au ralentissement économique. L'investissement et la consommation ne repartiront qu'à la fin des années 1990.

Dans le même temps, les DOM font l'objet d'une politique de rattrapage des salaires. Ils bénéficient de la politique de parité sociale menée par le gouvernement avec notamment l'introduction du RMI et l'alignement progressif du SMIC. La politique salariale permet de sortir de nombreux ménages de la pauvreté, mais les conséquences sur la croissance du PIB sont limitées car les suppléments de consommation de base engendrés par une telle politique se traduisent plutôt par un accroissement des importations.



Les années 1995 et 1996, qui marquent l'achèvement de l'alignement du SMIC domien sur le SMIC métropolitain, se caractérisent par une croissance très rapide du salaire minimum (près de 10 % en 1995 et en 1996) et, par diffusion, de l'ensemble des salaires. Comme le souligne Réjane Hugounenq dans « La conjoncture économique des DOM suit-elle celle de la métropole ? »⁷⁸, cette contrainte d'ajustement qui a pesé sur les DOM a eu des effets négatifs sur les dynamiques de l'emploi. Les hausses du coût salarial imposées par les pouvoirs publics n'ont pu être répercutés mécaniquement sur les prix. Les entreprises ont alors réagi à cette hausse exogène du coût du travail en réalisant des gains de productivité de façon à préserver leur taux de marge. Ces stratégies ont par conséquent contribué à réduire fortement l'intensité de main-d'œuvre du PIB dans les DOM et à amplifier le chômage dans un contexte de forte croissance de l'offre de travail.

La politique salariale a toutefois permis de créer un véritable marché interne : les DOM se caractérisent dès lors par une économie impulsée par la demande des ménages et des entreprises publiques et non pas par l'investissement des entreprises privées (hors BTP).

Financement du risque

Le renouvellement économique, le développement des activités à l'étranger et l'émergence de nouvelles filières peuvent être facilités par une amélioration de l'offre en fonds capital risques. Ces derniers, dont l'apparition est très récente dans les DOM, permettent en effet le lancement d'activités « risquées », comme par exemple dans le secteur des biotechnologies où des programmes de recherche financés par des investissements conséquents peuvent ne jamais aboutir. Dès lors, les banques refusent souvent de prêter pour financer les entreprises s'engageant dans ces activités innovantes, engendrant ainsi un ralentissement de l'innovation et de l'émergence de nouvelles niches porteuses.

En France, pour la seule année 2006, environ 40 « capital-risqueurs » ont permis de financer des projets principalement dans les trois secteurs suivants : santé, hautes technologies et environnement. Selon l'AFIC (Association Française des Investisseurs en Capital), le capital investissement détient désormais en portefeuille plus de 4 800 entreprises françaises employant plus 1,5 million de salariés et réalisant plus de 200 M€ de chiffre d'affaires. Les PME financées par le capital-investissement emploient ainsi autant de salariés que les entreprises du CAC 40, soit 9 % des salariés du privé en France. Le principe est une prise de participation directe par un capital-risqueur dans une entreprise porteuse d'un projet « risqué » : on estime que 10 à 20 % des projets permettent effectivement au capital-risqueur de s'enrichir⁷⁹ et donc de financer les prises de participation des 80 à 90% de projets ayant échoué. Que l'on se base sur l'expérience singapourienne ou française, le développement important des fonds capital risques a permis l'émergence de niches porteuses : en France, plus de 40 % des sociétés soutenues par le capital investissement développent une activité innovante ou technologique.

Selon les diverses études réalisées par l'IEDOM, l'AFD ou les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), les entreprises domiennes souffrent de sous-capitalisation. Pourtant, les entrepreneurs ont un accès plus restreint que leurs homologues de métropole aux fonds capital-risques. Selon une étude commandée par la Commission Européenne, la disponibilité de capital-risque dans une région dépend en partie de sa proximité avec un centre financier développé : les DOM souffrent ainsi d'une défaillance de marché accentuée par leur isolement. En 2001, les DOM disposaient de moins de 3,5 M€ de ressources disponibles pour le capital investissement. En 2005, ce montant est passé à 40 M€ de ressources grâce à la mise en place du fonds commun de placement à risque « Alysé-Participations », mais l'activité reste embryonnaire : selon Alysé-Participations, si l'on appliquait le volume des opérations de capital investissements métropolitain aux DOM en le rapportant au PIB, les DOM devraient avoir connu 200 M€ d'investissements à risque en 2006, soit largement plus que la réalité constatée.

Des Sociétés d'Investissements Régionales (SIR) ont été mises en place dans les DOM⁸⁰. Le réseau, composé de la SAGIPAR (Antilles), d'Alysé-Guyane et de Réunion Développement, est coordonné par la

⁷⁸ Cf. *la lettre des économistes de l'AFD*, n°12 – mars 2006.

⁷⁹ Par exemple, *Google* et *Skype* sont des projets nés des fonds capital-risques.

⁸⁰ L'accès aux fonds capital-risques métropolitains par des entreprises ultramarines n'est réellement possible que pour les entreprises de taille relativement importante. Ce type de prise de participation est rare en comparaison des besoins sur le marché des TPE/PME.



société holding Alysé Participations, elle-même détenue à 83 % par le secteur public⁸¹. Contrairement aux fonds capital-risques singapouriens, pour lesquels seuls quelques secteurs prioritaires tels que les biotechnologies sont éligibles, les entreprises domiennes de l'ensemble des secteurs d'activité peuvent bénéficier des fonds capital-risques à l'exception de l'agriculture, de la pêche, de la construction navale, de l'industrie houillère et de la sidérurgie⁸². Afin de répartir les risques, les SIR n'investissent pas plus de 25 % de leurs moyens sur un seul secteur d'activité.

Les fonds publics octroyés aux SIR proviennent des Régions. Les fonds octroyés en 2004 se sont élevés à 10,7 M€ (ce qui reste très faible en comparaison de l'offre existante en métropole) et les SIR ont fait l'objet d'un nouvel abondement de 35 M€ à partir de 2006.

Tableau 10 : Activité des sociétés d'Investissement Régionales (SIR)

SIR	Capitaux octroyés en 2004	Moyens octroyés progressivement à partir de 2006	Total
SAGIPAR	4,1 M€	20 M€	24,1 M€
Alysé-Guyane	2,3 M€	5 M€	7,3 M€
Réunion Développement	4,4 M€	10 M€	14,4 M€
Total	10,7 M€	35 M€	45,7 M€

Source : Commission Européenne

Si la mise en place de cette offre est encore trop récente pour juger de son efficacité, elle apparaît insuffisante : le réseau Alysé est ainsi présenté comme *un projet de transition destiné à montrer au secteur privé l'intérêt d'un tel outil*. La frilosité des investisseurs privés est illustrée par leur faible représentation dans le capital des SIR. Pourtant, la demande existe : dans les DOM, le nombre de PME recherchant des capitaux pour des projets de 12 000€ à 7,5 M€ serait estimé à 9 000. Entre 2004 et 2006, les 19 projets financés par les SIR auraient fait l'objet d'une très forte sélectivité et selon la Commission Européenne, l'augmentation des moyens octroyés aux SIR dès 2006 devrait leur permettre d'accepter plus de prises de participation au sein d'entreprises porteuses de projets risqués.

En définitive, les entreprises ultramarines sont innovantes, mais la créativité des entrepreneurs domiens est entravée par l'accès plus restreint aux fonds capital risques, accentuant ainsi l'absence de renouvellement économique. On peut notamment s'interroger sur les possibilités de financements des investissements réunionnais inscrits dans les projets environnementaux de l'île (projet GERI – Réunion 2030). L'amélioration de l'offre devrait permettre de mieux financer la créativité des entrepreneurs domiens, d'améliorer leur esprit d'entreprise et de créer des emplois.

Education

Dans les DOM, le développement limité du capital humain représente un handicap lourd relativement à la limitation des autres facteurs de production (ressources naturelles et accès à l'information et aux technologies). La limitation du capital humain provient de plusieurs facteurs : tandis que l'étroitesse des marchés limite le nombre de compétences techniques disponibles localement, la nature même des économies ultramarines, dominées par les services publics, réduit le champs des qualifications, notamment celles spécifiques au secteur industriel.

L'accès à des compétences extérieures (métropole ou sous-région) pourrait permettre de pallier ce déficit. Cependant, l'éloignement de la métropole d'une part et le manque d'intégration régionale d'autre part rendent difficile l'appel à de telles compétences.

Ainsi le fait que la population soit peu importante accroît les difficultés pour trouver rapidement des compétences adaptées aux besoins d'un secteur ou d'un projet industriel. Par ailleurs, un grand nombre d'étudiants partent en métropole dans l'objectif de suivre des formations inexistantes dans leur

⁸¹ Alysé Participations est détenue à 50 % par l'Agence Française de Développement, 33 % par la Caisse des Dépôts et Consignations Entreprises et à 17 % par la Caisse Nationale des Caisses d'Épargne. Alysé Participations détient respectivement 37 %, 24 % et 50 % de SAGIPAR, de Réunion Développement et d'Alysé-Guyane.

⁸² Il semble en effet que la limitation des prises de participation du réseau Alysé à quelques secteurs dans les DOM ne soit pas pertinent compte tenu de l'étroitesse du marché.



département d'origine ou dans l'espoir d'avoir accès à une université de meilleure renommée⁸³. L'étroitesse du marché, le taux de chômage élevé et le manque de débouchés sont de nature à freiner leur retour, accentuant encore le manque de compétences spécifiques.

Si les DOM disposent désormais d'un système d'éducation primaire et secondaire complet⁸⁴, les deux principaux établissements d'enseignement supérieur domiens, que sont l'Université Antilles-Guyane (UAG) et l'Université de La Réunion, n'ont vu le jour que tardivement, en devenant réellement indépendantes en 1982. Pourtant, une meilleure insertion dans le commerce international, qui passerait par une stratégie de hub dans le cas des DOM, nécessite le développement de secteurs d'activité à forte intensité de savoir. Sur ce point, les DOM rejoignent le cas de Singapour exposé plus haut : ces territoires se caractérisent par un besoin important d'expertise. Cette dernière s'acquiert par des investissements massifs dans le secteur de l'éducation. L'enseignement supérieur dans les DOM repose surtout sur les deux universités citées ci-dessus. D'autres types d'établissements peuvent voir le jour (école de commerce par exemple) et les coopérations avec les universités des pays voisins doivent être développés : cela permettrait de proposer une offre plus large de filières aux étudiants domiens qui ne seraient plus obligés de partir en métropole et surtout cela les familiariserait aux systèmes des pays des bassins indianocéanique et caribéen. Une meilleure mobilité géographique régionale en faveur des étudiants faciliterait en outre la diffusion des savoirs.

L'enseignement des langues, véritable vecteur d'intégration, doit être renforcé. Dans des départements situés en zones essentiellement anglophones, l'apprentissage de l'anglais doit constituer une priorité. Le manque de pratique de l'anglais à La Réunion et aux Antilles constitue un facteur majeur de l'exclusion des DOM, tant économique que culturelle. L'enseignement de l'anglais ne doit pas nécessairement compromettre l'effort de sauvegarde des langues créoles ainsi que l'apprentissage, sans doute moins systématique, d'autres langues étrangères telles que l'espagnol.

Rappelons que les gouvernements singapourien et mauricien ont toujours avancé le multilinguisme de leur population comme atout pour leur stratégie de hub et de pays résolument tournés vers l'extérieur.

Infrastructures et TIC

La mise en place d'une stratégie de hub dans les DOM passe nécessairement par des infrastructures de transport et des réseaux de télécommunications de qualité.

S'agissant des infrastructures de transports, les réseaux routiers des DOM sont en excellent état en comparaison de ceux des pays voisins, même si les DOM souffrent de problèmes de congestion routière. S'agissant des ports et aéroports, les DOM possèdent là encore un avantage compétitif de taille. Pourtant, la qualité des infrastructures portuaires et aéroportuaires n'ont pas suffi à rendre les DOM attractifs au point de se placer véritablement sur le marché du transbordement. L'île Maurice et l'Afrique du Sud constituent les deux plus grandes plate-formes du sud-ouest de l'Océan Indien, tant dans le domaine maritime qu'aérien. Dans la Caraïbe, les principales plate-formes portuaires sont celles de Panama, de Miami, de la Jamaïque et des Bahamas. Les deux premières constituent aussi les principaux hubs aéroportuaires, avec Porto-Rico et la Barbade. Cependant, dans un contexte d'accroissement constant des volumes de marchandises transportés et du nombre de voyageurs, de massification des trafics et de congestion croissante des ports et aéroports des pays émergents, les DOM, grâce à la bonne qualité de leurs infrastructures, pourraient avoir une carte à jouer en matière de transports régionaux. Les investissements lourds nécessaires au développement de ces infrastructures peuvent être financés par l'Etat ou par l'Europe, fonds dont ne bénéficient pas les pays de la sous-région.

S'agissant des TIC, des efforts importants doivent encore être fournis. Les DOM souffrent en effet d'une sous-numérisation et le rapport qualité-prix des abonnements internet est moins bon qu'en métropole. Si la décision du Conseil Régional de la Guadeloupe de financer le prolongement du câble sous-marin de Porto-Rico constitue un signe encourageant, le développement du numérique dans les DOM doit

⁸³ De manière générale, on constate que les étudiants issus de milieux aisés quittent leur département d'origine afin de poursuivre leurs études en métropole tandis que les étudiants issus de milieux plus modestes font leurs études localement (Cf. étude commandée par le ministère de l'Outre-Mer en 2005 « L'enseignement supérieur dans les DOM : bilan, spécificités et devenir »). Selon ce même rapport, la proportion de bacheliers ultramarins poursuivant leurs études dans leur académie d'origine est de 48,2 % à la Guadeloupe, 60,1 % à la Martinique et de 65,3 % à La Réunion contre 80,7 % en métropole.

⁸⁴ A La Réunion, l'enseignement secondaire ne se développera toutefois que dans les années 1980, bien après les Antilles.



nécessairement s'accompagner des formations techniques adéquates. L'école d'ingénieur Supinfo est présente aux Antilles comme à La Réunion et pourrait permettre un accroissement des compétences techniques locales.

Les ports ultramarins : une carte à jouer pour une meilleure insertion dans le commerce international

Malgré un retard de compétitivité en termes de coûts, les ports de La Réunion, de la Martinique et de la Guadeloupe sont dynamiques et leur rôle sous-régional peut s'accroître grâce à la bonne qualité des infrastructures et des services offerts.

D'un point de vue stratégique, ces trois ports cherchent en premier lieu à satisfaire la demande locale dans de bonnes conditions. Le placement sur le marché du transbordement constitue toutefois un objectif secondaire. En effet, dans l'océan indien et dans la Caraïbe, les grands ports de transbordement (Ile Maurice, Afrique du Sud, Porto-Rico, Panama et la Jamaïque) ont atteint ces dernières années leurs limites en termes de capacités d'accueil. La congestion de ces ports pourrait profiter aux ports ultramarins.

Dans l'océan indien, les investissements importants en matière d'infrastructures et la profonde mutation sociale observée ces deux dernières décennies ont permis à Port-Réunion d'améliorer sa productivité et la qualité des services offerts. A l'heure actuelle, Port-Réunion traite un volume de marchandises de l'ordre de 70 % des volumes traités à Port-Louis (Ile Maurice), ce dernier ayant une forte activité exportatrice et de transbordement de marchandises. Si La Réunion n'a pas encore véritablement développé ses activités de transbordement, elle pourrait profiter, dans les années à venir, de la congestion du port de Maurice. En effet, si les ports de la région sont d'abord liés par la concurrence, leur complémentarité n'en est pas moins présente : Port-Réunion s'affiche comme une alternative de choix lorsque Port-Louis est saturé.

S'agissant de la Caraïbe, les ports de la Guadeloupe et de la Martinique détiennent un fort potentiel en matière de transbordement. Si ces deux ports sont les plus onéreux de la région, ils affichent de bonnes performances en termes de délai de passage des navires. Les infrastructures sont bonnes et les deux ports attirent les grandes compagnies maritimes. La qualité des services dans les ports de la Martinique et de la Guadeloupe et les investissements lourds dans de nouvelles infrastructures permettent aux deux départements de miser sur un accroissement futur du trafic, dans un contexte de régionalisation croissante. Pour l'heure, un tel développement est toutefois fragilisé par les conflits sociaux qui affectent régulièrement les ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

Aujourd'hui, les ports de La Réunion et des Antilles françaises semblent donc constituer des atouts majeurs pour un véritable décollage économique et une insertion dans le commerce international. Malgré des échanges sous-régionaux encore timides et des exportations limitées, les infrastructures ainsi que les services de qualité offerts par ces ports permettent une absorption de volumes plus importants de marchandises.

Pour en savoir plus : Compétitivité des ports ultramarins dans leur environnement régional (Note de l'Institut IEDOM – déc. 2007)

Politique urbaine et environnementale

Les DOM se caractérisent par un retard notable en matière de politiques urbaines et environnementales. Tandis que les villes de Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Saint-Denis souffrent de congestion, les politiques en matière de gestion des déchets et d'eau et d'assainissement sont encore insuffisantes. A ce jour, des efforts sont visibles dans les trois départements concernés : des politiques ont été mises en place dans les villes afin d'améliorer la circulation des véhicules, l'habitat et les conditions de vie de populations urbaines (percées de grands axes, rénovations de quartiers). S'agissant de la problématique environnementale, la prise de conscience a été plus tardive (notamment à la Guadeloupe) mais constitue désormais une priorité majeure. A La Réunion, l'élan généré par les projets GERI et Ile Verte devrait notamment encourager les investissements dans ces secteurs.



Les déchets dans les DOM : une gestion souvent insatisfaisante dans un secteur potentiellement porteur

La gestion des déchets ménagers et assimilés n'est pas satisfaisante dans la plupart des DOM. Si La Réunion et la Martinique ont réussi à établir une gestion respectueuse des normes européennes, elles risquent de devoir faire face à un problème de gestion des déchets à moyen terme, leurs installations arrivant à saturation. A la Guadeloupe, la situation est difficile : les taux de collecte sont satisfaisants, mais les installations de traitement ne sont pas respectueuses des normes en vigueur. Les modes de traitement des déchets se rapprochent de ceux de la métropole il y a une vingtaine d'années, entraînant ainsi un risque sanitaire et environnemental.

Ces différents constats s'expliquent en partie par les handicaps structurels propres aux DOM. Le secteur de l'environnement et la gestion des déchets en particulier, sont en effet intrinsèquement liés à la situation géographique des territoires. Les DCOM, qui se caractérisent par l'insularité, l'exiguïté des territoires et un climat tropical humide, sont dès lors handicapés dans la mise en place d'un système de gestion satisfaisant. Mais ces contraintes structurelles ne suffisent pas à expliquer le retard constaté en 2008. La faiblesse des gisements, due à une population trop réduite, a empêché le développement d'infrastructures de traitement et de filières de recyclage économiquement viables. La coopération internationale est rendue difficile en raison des normes strictes imposées par la Convention de Bâle, empêchant ainsi de plus grandes économies d'échelle. En outre, les politiques n'ont pas été suffisamment volontaristes : les lignes budgétaires importantes allouées dans le cadre du DOUP 2000-2006 n'ont pas toujours été consommées, faute de projets. Enfin, l'organisation de la filière est parfois insatisfaisante et les financements ne sont pas toujours adaptés.

La gestion des déchets est désormais devenue une priorité dans les DOM. Des infrastructures de traitement aux normes et une organisation efficace de la filière permettraient en effet, d'une part de créer un environnement sain pour la santé des populations et d'autre part, de protéger l'exceptionnel patrimoine naturel de l'Outre-Mer français.

Dans les trois départements concernés, les travaux engagés ces dernières années constituent des signes encourageants. Le marché des déchets devrait alors s'accroître rapidement, non pas en raison d'une augmentation des gisements, mais dans l'objectif de satisfaire rapidement les normes en vigueur. Selon l'étude « *La gestion des déchets ménagers dans les DCOM* » (IEDOM-2008), le secteur est en pleine expansion du fait des besoins grandissants. L'amélioration des systèmes de gestion engendre en effet une nouvelle demande en infrastructures et en filières de recyclage et de valorisation. La création de ces nouveaux marchés devrait permettre à moyen terme de créer un nombre substantiel d'emplois et ainsi de faire de la filière déchets un secteur porteur des économies ultramarines.

Pour en savoir plus : La gestion des déchets ménagers dans les DCOM (Note de l'Institut IEDOM – nov. 2008)



CONCLUSION

Dans le cas de Singapour et de l'Île Maurice, la stratégie de développement consistant à se positionner en tant que hub économique a engendré un transfert rapide de technologie et une insertion forte dans le commerce international permettant à l'ensemble des populations de sortir de la pauvreté. En revanche, ces pays sont fortement vulnérables à la conjoncture internationale, comme le montre la récession de la fin de l'année 2008 à Singapour.

Dans ces deux économies insulaires, dépourvues de ressources naturelles et avec un marché domestique étroit, un certain nombre de politiques ont été mises en œuvre afin de réunir les conditions nécessaires à un positionnement en tant que hub. Ces politiques, basées sur une volonté forte d'insertion au commerce international et régional, ont eu pour objectif de miser sur la créativité et la capacité d'innover des populations en faisant de l'éducation et du financement du risque des priorités. Dans les deux cas, le secteur privé étranger a joué un rôle primordial, les investissements ayant été attirés par des campagnes de promotion menées par les pouvoirs publics et par des conditions d'investissements favorables : urbanisme bien géré et politique environnementale de pointe dans le cas de Singapour, population formant un « réservoir de connaissance » pour les deux Etats. De telles politiques ont permis de créer un tissu économique en renouvellement constant capable de s'adapter à la demande mondiale.

La Réunion est un département à fort potentiel, qui se dote progressivement des conditions nécessaires à la fonction de hub économique, tant dans le domaine des transports (route du Littoral, Tram-Train, route des Tamarins, investissements portuaires) que dans celui du développement urbain (réalisations de grands axes dans la ville de Saint Denis tels que le Boulevard Sud). Ces travaux réduisent le temps entre les points stratégiques que sont l'aéroport de Sainte-Marie, le centre administratif et économique (Saint-Denis), le port et sa zone industrielle. Si des efforts restent à réaliser, le renouvellement économique existe et les infrastructures sont satisfaisantes (malgré certaines faiblesses dans le secteur de l'eau et de l'assainissement). La Réunion s'est donnée une feuille de route plus précise : par les projets Réunion Ile Verte et Réunion 2030, le département se place progressivement sur le marché de l'environnement, très porteur. Cependant, ces projets ne doivent pas se réduire à l'importation de technologies étrangères ou métropolitaines. La Réunion, dont les efforts en matière de recherche et développement sont visibles, doit développer une expertise locale, dans le but de s'insérer dans le commerce régional. Les besoins de l'Afrique du Sud, mais surtout de l'Inde, devraient être très importants dans les années à venir. Le renforcement des liens avec ces pays doit passer, comme à Singapour, par l'éducation : renforcement de l'apprentissage de l'anglais, meilleure connaissance des marchés et des domaines porteurs. Un effort doit aussi être fait sur la gouvernance, qui n'est pas toujours suffisante, comme le montre l'absence de prise de décision concernant la gestion des déchets.

Le département de la Martinique se dote lui aussi progressivement des conditions nécessaires à la stratégie de hub : les investissements dans le Tram-Train et dans le réseau routier sont notamment encourageants. Les infrastructures portuaires sont les meilleures de la région et sont suffisamment grandes pour envisager un placement sur le marché du transbordement. La gouvernance s'est améliorée, avec une très bonne organisation intercommunale. En revanche, la Martinique souffre d'une absence de renouvellement économique et manque d'une stratégie visible de long terme. Contrairement à La Réunion, il n'existe pas véritablement de feuille de route permettant d'entrevoir un véritable décollage économique. Des pistes sont à explorer et d'importants efforts en matière d'éducation doivent être réalisés.

S'agissant de la Guadeloupe, le chemin à parcourir est plus long, car les conditions nécessaires à la stratégie de hub ne sont pas réunies. Le renouvellement de l'économie n'a pas vraiment commencé, les transports et la politique urbaine ne sont pas satisfaisants et la politique environnementale accuse un retard important. A ces handicaps s'ajoute la décentralisation des activités administratives vers Basse-Terre, ce qui fragilise Pointe-à-Pitre dans son rôle de hub. La Guadeloupe souffre d'une organisation intercommunale de nature à ralentir les politiques urbaines et environnementales. A noter toutefois que



les infrastructures de l'archipel sont de qualité et que la décision du Conseil Régional de financer l'extension du câble haut débit de Porto-Rico constitue un signe très encourageant.

Le positionnement en tant que hub économique constitue donc une stratégie de développement réaliste pour La Réunion et les Antilles. Un développement de l'industrie manufacturière étant compromis dans ces géographies, les DOM ne doivent pas tenter d'améliorer leurs avantages comparatifs (basés sur les coûts) mais bien leurs avantages compétitifs (basés sur l'efficacité et la qualité des infrastructures).



ANNEXE 1 : LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE A SINGAPOUR

1- La gestion des déchets

Avec une croissance économique exponentielle et un niveau de vie élevé, les Singapouriens ont, comme dans l'ensemble des pays industrialisés, adopté un mode de consommation source de gisements de déchets importants. Les volumes de déchets ont été multipliés par 6 en 30 ans, passant ainsi de 1 300 tonnes / jour en 1970 à 7 600 tonnes par jour en 2000. A ce rythme, une nouvelle usine d'incinération aurait dû être construite tous les 5 à 7 ans et une décharge de 350 hectares tous les 25 à 30 ans.

Cependant, les caractéristiques physiques du pays, son souhait de conserver son indépendance vis-à-vis de la Malaisie et la concentration de sa population ont amené le gouvernement singapourien à mettre en place une gestion des déchets très organisée. Les autorités ont depuis longtemps fait le choix de l'incinération. En 1979, l'île comptait six décharges. Depuis 1999, elle n'en compte plus qu'une et a vu la naissance de quatre incinérateurs. Cependant, le choix de l'incinération s'inscrit dans le cadre d'une politique active de réduction à la source des gisements.

La gestion des déchets à Singapour est à la charge de la National Environment Agency (NEA), en collaboration avec le Ministère de l'Environnement et des Ressources en Eau (MEWR⁸⁵). Les directives fixées en matière environnementale à Singapour sont inscrites au Singapore Green Plan 2012.

La NEA a confié la collecte des déchets à des General Waste Collectors (GWC) que les commerces et les industries choisissent et à des Public Waste Collectors (PWC) qui répondent à des appels d'offre. Les quatre PWC collectant les déchets dans les neuf zones géographiques de l'île ont signé des contrats de sept ans. La Waste Management and Recycling Association of Singapore (WMRAS), créée en 2001, joue un rôle de leader dans le secteur du recyclage, en coordonnant les actions des différents acteurs.

La concentration des responsabilités au sein de la NEA, la coordination opérée par la WMRAS et le fait que Singapour soit composée d'une unique commune permet une gestion efficace des déchets sans faire face à d'éventuels problèmes de mauvaise gouvernance.

En 2007, le pays a généré 2,57 millions de tonnes de déchets dont 58 % de déchets ménagers. La production de déchets ménagers s'établit donc à 321 kg/hab/an, soit un niveau légèrement inférieur à celui de la France.

Ainsi, Singapour compte quatre incinérateurs de déchets d'une capacité cumulée de 2 993 000 tonnes / an. Leur coût de construction s'est élevé à 130 millions de dollars singapouriens (SGD) pour le plus ancien incinérateur⁸⁶ et à 900 millions de SGD pour le plus récent⁸⁷ (1 Dollar Singapourien = 0,47€ à fin juin 2008).

⁸⁵ Ministry of the Environment and Water Resources

⁸⁶ L'incinérateur d'Ulu Pandan, construit en 1979, possède une capacité de traitement de 401 500 tonnes/an. Il doit être remplacé dès 2009 par un nouvel incinérateur d'une capacité annuelle de 292 000 tonnes.

⁸⁷ L'incinérateur de Tuas South, construit en 2000, possède une capacité de traitement de 1 095 000 tonnes/an, ce qui fait de l'unité l'une des plus importantes du monde en termes de volumes incinérés.

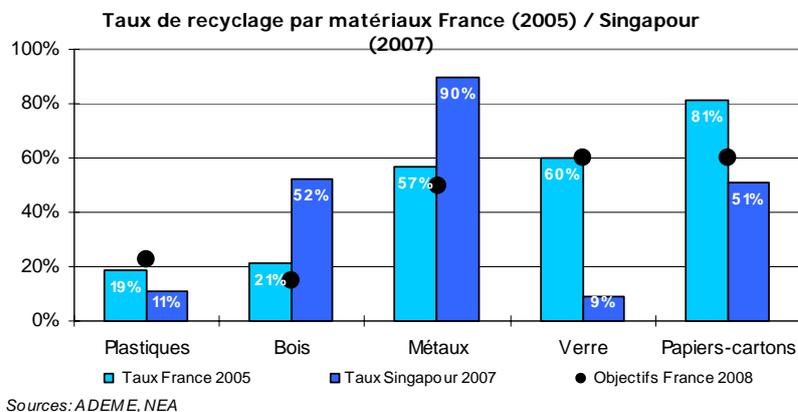


Les PWC et les GWC choisissent directement l'incinérateur dans lequel ils souhaitent déverser leurs déchets en fonction de la situation géographique de l'incinérateur et de ses tarifs. Les déchets ultimes, qui résultent de l'incinération, et certains types de déchets sont bargés jusqu'à l'unique décharge de la ville située sur l'île artificielle de Pulau Semakau via une station de transfert maritime. Pulau Semakau, dont les travaux ont coûté 610 millions de SGD, est supposée accueillir ces déchets jusqu'en 2030. L'île, entourée de mangrove, a été transformée en biotope⁸⁸. Le gouvernement a mené une opération de plantation d'arbres afin de compenser la consommation d'oxygène des unités d'incinération. Les quatre incinérateurs et la décharge sont gérés par le secteur public. Le 5^{ème} incinérateur, en cours de construction, fait en revanche l'objet d'un partenariat public privé.

Décharge de Pulau Semakau [Photo : Google Map]

La collecte des déchets ménagers est financée par des taxes forfaitaires payées par les ménages aux PWC, dont les tarifs sont uniformes. Si les montants versés ne dépendent pas des revenus du foyer, ils varient en fonction du type d'habitation et du quartier de résidence⁸⁹. L'incinération est financée par les PWC et les GWC qui paient 77 SGD / tonne (81 SGD / tonne pour l'incinérateur de Senoko).

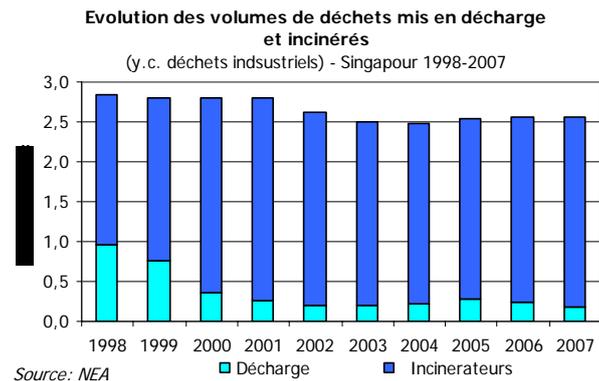
En 2008, le taux de recyclage des déchets industriels est excellent. En revanche, celui des ordures ménagères reste en deçà de celui de la France, mais le tri est désormais devenu une priorité du gouvernement. Le Singapore Green Plan 2012, validé en 2002 par le MEWR, cible un taux de recyclage de 60 % (déchets industriels compris), soit une hausse de 16 points par rapport à 2002. En 2007, ce taux s'élève à 54 %.



Afin de réduire les gisements trop importants à Singapour et de prolonger la durée de vie de la décharge de Pulau Semakau, la NEA a créé en 1992 une section spéciale pour la réduction des gisements. Cette unité tente de mettre en place une meilleure gestion des déchets par les ménages et les entreprises suivant l'ordre hiérarchique des « 3R » : 1- Réduire ; 2- Réutiliser ; 3- Recycler. Entre 2001 et 2007, le volume de déchets incinérés ou mis en décharge a ainsi chuté de 6,7 % tandis que la population résidente augmentait de 10,8 %. La durée de vie de la décharge de Pulau Semakau est passée de 25-30 ans à 40 ans et la période de renouvellement des incinérateurs de 5-7 ans à 7-10 ans. La politique des « 3R » implique de manière très active les particuliers et les entreprises, dont certaines créent elles-mêmes leur propres filière de recyclage. La NEA mène notamment des actions contre le suremballage des marchandises.

⁸⁸ Un biotope est un milieu biologique déterminé offrant des conditions d'habitat stables à un ensemble d'espèces animales ou végétales (source : CNRS).

⁸⁹ En moyenne sur les neuf quartiers, les prix s'élèvent à un montant de 5,6 SGD/mois pour les appartements et à 19,5 SGD/mois pour les maisons (prix incluant la GST - taxe sur les biens et services - de 7 %).



Sont à noter, parmi de nombreux projets, le financement par la NEA de la recherche scientifique sur les nouvelles technologies de traitement des déchets (fond IES : Innovation for Environmental Sustainability), le programme national pour le recyclage (NRP), qui a permis la distribution de poubelles pour emballages recyclables aux habitants, la mise en place de poubelles pour déchets recyclables dans la ville, l'initiative Recycling Corner Programme menée dans les écoles pour promouvoir les 3R, les diverses manifestations auxquelles est invitée à participer la population⁹⁰, les campagnes de sensibilisations auprès des commerçants et enfin la création d'un label attribué aux produits de consommation dont le futur déchet ne sera pas polluant.

2- La gestion de l'eau

Le système de distribution d'eau potable et d'assainissement est excellent à Singapour. La cité-Etat, dépourvue de cours d'eau majeur, manque naturellement d'eau douce. Très vite, Singapour a importé son eau potable de l'Etat Malaisien de Johor.

Afin de réduire cette dépendance, les autorités tentent d'accroître la production locale d'eau douce. Dès lors, le pays compte sur quatre sources :

1. les réservoirs d'eau de pluies : ils sont au nombre de 14 en 2008, et devraient atteindre 15 dès 2010. Le premier date de 1868. La moitié du pays est couvert par un système de drainage collectant l'eau de pluie et la conduisant dans les 14 réservoirs qui forment autant de lacs artificiels. Certains de ces lacs sont aussi utilisés comme aires de loisirs (sports aquatiques).
2. l'eau importée de Johor, qui reste en 2008 la source principale. Deux contrats ont été signés avec la Malaisie : le premier arrivera à échéance en 2011, et le second en 2061. Le premier contrat ne sera pas renouvelé par le gouvernement Singapourien, grâce au développement des trois autres sources d'approvisionnement.
3. l'usine de désalinisation d'eau de mer gérée par Singspring, une compagnie privée. Cette source d'eau douce reste pour l'heure marginale.
4. l'eau *NEWater*, qui provient du recyclage des eaux usées du pays. Cette nouvelle source approvisionne en 2008 2 à 3 % des besoins en eau du pays.

L'eau de l'usine de désalinisation, une petite partie de l'eau *NEWater* et l'eau de pluie se déversent dans les réservoirs d'eau douce. Ces derniers sont reliés aux Water Reclamation Plant (WRC), directement reliés aux industries, aux commerces et aux résidences. Toutefois, la majeure partie de l'eau *NEWater* est dirigée directement vers les industries.

Le réseau de réservoirs d'eau douce devrait être complété à horizon 2010 par le plus grand réservoir d'eau du pays, le barrage de Marina Bay. Celui, situé à l'embouchure de la rivière Singapour (en plein centre-ville), permettra de créer une retenue d'eau grâce à un système de drainage couvrant 10 000 ha, soit un sixième du pays. L'eau des réservoirs devrait ainsi permettre de satisfaire les deux tiers de la demande. En plus de l'amélioration de l'offre en eau potable, le barrage permettra de se prémunir contre

⁹⁰ Notamment : le jour du recyclage, le « Clean & Green Singapore », le jour de la Terre et le jour de l'environnement mondial.



les inondations⁹¹, en captant l'eau du cœur de la ville, ainsi que de créer une aire de loisir et commerciale.

Afin de toujours réduire la consommation en eau potable, ressource rare à Singapour, les autorités, via la PUB (Public Utilities Board), a lancé d'importantes opérations de communication afin de rendre les habitants plus éco-responsables.

⁹¹ Jusque dans les années 1970, Singapour était en effet souvent inondée lors d'importantes précipitations : la zone inondable devrait passer de 150 ha actuellement à 85 ha après la construction du barrage.



ANNEXE 2 : BIBLIOGRAPHIE

DOM :

- Comptes économiques de l'INSEE
- La lettre des économistes de l'AFD n°12 – mars 2006 (Jean-David Naudet, Réjane Hugounenq, Jean-Raphaël Chaponnière)
- L'ultrapériphéricité définit-elle un modèle de croissance ? (« Etude RUP ») - 2007 (Partenariat CEROM AFD-INSEE-IEDOM)
- Etude sur l'identification et l'estimation des effets quantifiables des handicaps spécifiques propres aux régions ultrapériphériques ainsi que des mesures applicables pour réduire ces handicaps (« Etude Surcoûts ») – janvier 2006 (étude financée par la Commission Européenne et réalisée par Louis Lengrand & Associés et l'Université Libre de Bruxelles, en association avec un groupe d'experts associés)
- Rapports annuels de l'IEDOM 2007 (Siège, Guadeloupe, Martinique, Réunion) – juin 2008
- Notes de l'Institut « Compétitivité des ports ultramarins dans leur environnement régional » - et « Le secteur des transports dans les DCOM » décembre 2007 (IEDOM)
- Documents de travail AFD sur la politique urbaine des villes de Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Saint-Denis.
- Les Caraïbes dans la géopolitique mondiale – novembre 2007 (sous la direction d'Eric Lambourdière)

Singapour :

- Trade Policy Review : Singapour – juin 2008 (Organisation Mondiale du Commerce)
- Statistiques du Ministry of Trade and Industry
- Statistiques du Ministry of Manpower
- Statistiques de Singstat
- Economic Development Board Annual Report 2006/2007
- La puce et le riz – 1985 (Jean Raphaël Chaponnière)
- Singapour et son environnement régional – juin 1987 (Philippe T. Regnier)
- Singapour : la cité-Etat ambitieuse – 2006 (Rodolphe de Koninck)
- Singapour : Un dragon modèle dans les turbulences du sud-est asiatique – 1999 (Rapport du Sénat)
- An East Asian Renaissance : Ideas for Economic Growth – mars 2006 (Indermitt Gill et Homi Kharas, Banque Mondiale)
- Asian Development Outlook – 2008 (Asian Development Bank)
- Singapore's success : engineering economic growth – 2007 (Henri Ghesquiere)
- Growth Triangle, The Johor-Singapore-Riau Experience – 1991 (Lee Tsao Yuan)
- Economic survey of Singapore – 2006 (Ministry of Trade and Industry)
- The investor's Guide to Singapore – 2007
- The Economic prospects of Singapore – 2006 (Winston T. H. Koh et Roberto S. Marino)
- The Singapore Environmental market: Asia's hub – 1998 (Stefan Baumgarten)
- Renaissance Singapore? Economy, Culture, and Politics – 2007 (Kenneth Paul Tan)
- Toward a Better Future: Education and Training for Economic Development in Singapore since 1965 – 2008 (Lee Sing Kong, Goh Chor Boon, Birger Fredriksen, Tan Jee Peng)
- Environment and the City: Sharing Singapore's Experience and Future Challenges- 1995 (Ooi Giok Ling)
- Mind the Gaps: Singapore Business in China – 2005 (Sree Kumar, Sharon Siddique, Yuwa Hedrick-Wong)
- Singapore: Gateway to ASEAN – 2003 (US Commercial Service)

Île Maurice:

- Central Statistics Office
- Mauritius : Country Report (The Economist Intelligence Unit)
- Statistiques de la Banque Africaine de Développement
- La république de l'île Maurice : dans le sillage de la délocalisation – 1994 (Rajendra Paratian)
- L'île Maurice à l'ère de la mondialisation. Un modèle d'un développement de rattrapage ? – 2004 (Kirsten Koop)



- Effets des dépenses publiques d'infrastructures et d'éducation sur la croissance de l'île Maurice – 2001 (Françoise Rivière)
- Ile Maurice : Maintenir l'élan de la concurrence – 1994 (Simon Gray)

