

Troisième Colloque International

La Nouvelle Politique de Voisinage

Hammamet, 1-2 juin 2007

Appel à communications

La convergence économique entre le Nord et le Sud de la Méditerranée

Mme Sanaâ Malyadi

Doctorante en Economie régionale

sanaarachi@hotmail.fr

00336 74 61 46 29

Centre d'Analyse Economique

Université Paul Cézanne

Aix En Provence, France

Résumé

L'existence des disparités régionales entre le nord et le sud de la méditerranée, soit en terme d'activité de revenu par tête, ou en terme de distribution géographique inégale des populations, confirme que les richesses et les populations sont concentré dans l'espace.

De ce fait, les économies régionales sont souvent caractérisées par un développement inégal. Il s agit d'un processus dont lequel le nord et le sud de la méditerranée disposant d'un avantage initial dû à des accidents historiques attirent de manière croissante les activités économiques. Ces inégalités amènent à s'interroger sur le moyens de les réduire et pose la question d'une éventuelle convergence économique à la place d'une divergence économique, et d'une coopération à la place d'un confrontation entre le nord et sud de la méditerranée.

L'intérêt de l'union européenne continue à se concentrer sur le développement des zones périphériques par l'implantation des équipements infrastructurels et en particulier ceux de transport.

Par ailleurs, l'édification d'infrastructures de transport est préalable à toute tentative de réorganisation spatiale et de réduction de disparités régionale en améliorant l'accès aux régions insulaires et périphériques afin de réaliser une convergence économique entre le nord et le sud de la méditerranée.

L'appel quotidien au transport matériel et immatériel pour assurer la circulation des hommes et des marchandises dans le cadre d'un libre-échange, montre l'aptitude du secteur du transport à participer directement dans la vie socio-économique et culturelle de toute entité spatiale, et par conséquent, l'intérêt que revêt un tel sujet dans la réduction de la divergence économique régionale et l'aménagement du territoire, est à l'origine du choix de ce travail.

Par ailleurs, nous observons une double condition préalable à la convergence économique au sein d'un accord commercial. D'une part, les différences des richesses entre pays partenaires doivent être modérées, d'autre part la stabilité macro-économique est indispensable à la mise en place d'un processus de convergence économique.

Mots clés : *Infrastructures de transport ; Inégalités spatiales ; Croissance régionale ; Intégration régionale.*

Introduction

L'analyse des disparités régionales peut se faire de différentes façons, on peut simplement chercher à les évaluer. Ainsi la méditerranée présente l'image suivante d'un côté la rive du Nord qui regroupe des zones relativement favorisées sur le plan économique et de l'autre la rive du Sud qui contient un certain nombre de zones défavorisées mal pourvues en activités et équipements socio-économiques.

Ces inégalités amènent à s'interroger sur les moyens de les réduire et pose la question d'une éventuelle intervention de l'union européenne. Cette question peut être abordée par les politiques d'aménagement du territoire et le rôle de l'offre des infrastructures de transport sur le dynamisme économique.

Notre travail se situe dans cette problématique et nous avons choisi de restreindre le domaine de notre réflexion au développement inter- régional, en nous centrant souvent sur la méditerranée, et nous interroger sur le rôle des infrastructures dans l'évolution de ce développement. Cette question peut se décliner selon une double perspective :

- Les infrastructures de transport affectent-elles de façon positive la croissance des régions Nord- sud de la méditerranée
- Ces infrastructures représentent-elles un outil de réduction des disparités régionales entre le Nord et le Sud de la méditerranée.

Notre travail s'inscrit donc dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire en se situant au niveau de la Méditerranée, en se focalisant sur un outil particulier d'aménagement du territoire : Les infrastructures de transport afin de réaliser une convergence économique entre le Nord et le Sud de la Méditerranée.

Par ailleurs, l'édification d'infrastructures de transport est préalable à toute tentative de réorganisation spatiale et de réduction de disparités régionale en améliorant l'accès aux régions insulaires et périphériques afin de réaliser une convergence économique entre le Nord et le Sud de la méditerranée.

L'appel quotidien au transport matériel et immatériel pour assurer la circulation des hommes et des marchandises dans le cadre d'un libre-échange, montre l'aptitude du secteur du transport à participer directement dans la vie socio-économique et culturelle de toute entité spatiale, et par conséquent, l'intérêt que revêt un tel sujet dans la réduction de la divergence économique régionale et l'aménagement du territoire, est à l'origine du choix de ce travail.

Par ailleurs, nous observons une double condition préalable à la convergence économique au sein d'un accord commercial.

D'une part, les différences des richesses entre pays partenaires doivent être modérées, d'autre part la stabilité macro-économique est indispensable à la mise en place d'un processus de convergence économique.

I- Les disparités régionales de la méditerranée

Il est question dans ce paragraphe d'effectuer un certain nombre d'observation relatives aux vocables utilisés pour désigner les situations d'inégalités entre les zones constituant le territoire international. Devant l'impossibilité de recenser l'ensemble de ces situations, il convient de retenir quelques indicateurs susceptibles de faire apparaître leurs aspects les plus prononcés et faire saisir leur ampleur, avant d'étudier les implications politiques, économique et sociales qu'elles font naître.

1: Eléments de réflexion sur les disparités régionales

« Régions riches », « régions pauvres », « région en retard de développement » « région en état de détresse » ou « en déclin », c'est par ces vocables et divers autres, éminemment variables dans le temps et l'espace que sont désignées les questions de diffusion, de localisation et de distribution des hommes, des activités et des équipements dans l'espace. Ils viennent mettre en cause l'image d'une société et d'une économie uniformisées dans leur évolution et révéler la diversité des situations régionales et locales. .

Ces différences et inégalités socio- économiques entre régions ne sont en rien spécifique à un pays quelconque ou à une catégorie de pays. Seule leur ampleur varie.

2- La notion de disparité

Partir à la recherche d'une définition des disparités régionales n'est pas aisé, tant foisonnent les approches possibles et aussi parce que l'évolution dans ce domaine est rapide. On est frappé par le vocabulaire utilisé pour en parler : inégalités régionales, différenciations régionales, sont les termes qui reviennent le plus souvent¹. Elles sont cernées à l'aide d'éléments divers.

La question des disparités régionale est devenue progressivement une des préoccupations majeures de la science économique et particulièrement de l'économie spatiale et de la science régionale dont l'émergence était concomitante à l'apparition dans les pays industrialisés notamment, des politiques d'aménagement du territoire².

L'approche, assez répandue, part de la comparaison des localisations géographiques des ressources pour expliquer l'existence de disparités économiques et sociales régionales que l'on peut modifier par des mécanismes d'aménagement et d'incitation « des entreprises à mieux se répartir sur l'ensemble de l'espace économique qui se confond ici avec l'espace national »³. Il s'en suit l'élaboration d'instruments de quantification destinés à en mesurer le degré et le contenu, les classer et les répertorier⁴.

Les disparités régionales au sein d'un même espace national se posent à une échelle assez vaste qui correspond à des processus complexes que l'on ne peut changer uniquement par des mesures d'aménagement. Ces processus s'attachent à des faits politiques, de culture et d'histoire

¹ : A la Méditerranée, dans les différents plans de développement économique et social, la référence à ces disparités est affichée sans qu'aucune définition leur soit donnée ; les autres se bornent à constater leur existence et à souligner leurs répercussions. Les termes d'inégalités, de disparités et de déséquilibres régionaux y sont utilisés de façon invariable

² : **LAJUGIE J. DELFAUD P. ET LACOUR C.** Espace régional et aménagement du territoire, précis DALLOZ 1979, pp 9-66.

³ : **RACHIDI E.** et **AGOURRAM A.**, problèmes et perspectives de développement régional et local au Maroc, recherches pour le programme mondial de l'emploi, document de travail, juillet, 1980, p 5

⁴ : **EL MERGHADI M** : reproduction sociale et différenciations régionales Interrogation sur la thématique spatiale et régionale en Economie .thèse de doctorat d'Etat T .1, FSEJ de Rabat

propres à chaque ensemble national⁵. En mettant l'accent sur la dimension essentiellement économique, l'analyse éclipse les autres aspects politiques, culturels, historiques etc.⁶

Les disparités régionales constituent un élément pertinent pour parler des phénomènes par lesquels se manifeste la stratégie du pouvoir politique et des organisations internationales de développement, et les pratiques qui la sous-tendent. L'organisation du territoire par les Etats a lieu à partir de programmes et de visées dont la logique ne tient pas au seul facteur économique⁷ beaucoup de disparités régionales peuvent être ainsi ramenées à des choix de nature politique.

Le facteur culturel et les disparités régionales interfèrent. La question est posée dans toute son acuité dans les pays, constitués de groupes culturels hétérogènes. Dans ces pays, les disparités régionales d'origine économique ont des ramifications politiques. L'inégal développement des différentes régions du territoire greffé aux particularismes culturels créent une situation complexe.

Les disparités régionales possèdent également des dominantes géographique puisqu'elles se manifestent et se cristallisent en des lieux, et historiques dans la mesure où la mise en place de nouvelles conditions pour l'activité économique marquant le passage d'un mode de production à un autre, peut faire apparaître de telles disparités. C'est ainsi que l'économie est caractérisée par la coexistence de éléments « moderne » et « traditionnel » entre lesquels se tissent des rapports de complémentarité et de tension. Ce « dualisme » a des prolongements sur le plan spatial et régional. Lorsqu'il y a des disparités régionales⁸, il est à craindre par un processus cumulatif qu'elles deviennent difficilement réversibles.

Aux facteurs endogènes générateurs de disparités régionales, s'ajoutent aussi des facteurs exogènes dans la mesure où les Etats modernes font partie d'un système international d'échanges qui exerce son influence jusque sur les régions les plus reculées d'un pays.

⁵ : Idem p 232

⁶ : Idem .pp 225-2

⁷ : **DUBRESON A** " Derrière la contradiction, l'état, Discours et aménagement du territoire en Côte d'Ivoire " in *politique africaine* n°21, mars 1986, pp 77- 174

⁸ : **NOIN D**, " Introduction à l'étude des déséquilibres régionaux au Maroc " in *revue de géographie du Maroc* , n°1-2 ,1962, pp 131-135

L'ampleur des disparités régionales est le résultat d'une combinaison de facteurs multiples relevant des conditions naturelles et géographiques, de l'histoire et de politique économiques menées. Quelle que soit l'éthique retenue pour les analyser, on s'aperçoit que leur existence apparaît comme le signe de contraintes aux quelles se heurte tout Etat.

II-L'Aménagement du territoire : Une approche nouvelle et nécessaire

Les disparités régionales et leurs implications font porter sur le devant de la scène la question de l'aménagement du territoire⁹ les dommages causés par plusieurs années « d'aménagement spontané » sont ressentis en même temps qu'ils risquent d'aller à l'encontre de l'exigence de développement .

-Réflexions sur la notion d'aménagement du territoire

Le petit Robert définit l'aménagement du territoire comme étant l'organisation de l'espace, destinée à satisfaire les besoins des populations intéressées en mettant en place les équipements nécessaires et valorisant les ressources naturelles. « Selon C. PETIT, ancien ministre français de la reconstruction et de l'urbanisme, l'aménagement du territoire est entendu au sens de la « recherche », dans le cadre géographique ..., d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et de l'activité économique¹⁰ ». Cette définition fait ressortir aussi bien des éléments d'ordre social qu'économique au service des politiques d'expansion. Pour A. REYNAUD qui insiste sur son contenu transformateur et « offensif », l'aménagement du territoire « suppose l'intervention des pouvoirs dans la vie d'une formation sociale pour modifier, plus ou moins profondément la répartition dans l'espace des équipements et des activités¹¹ ».

Les définitions proposées varient selon les approches retenues. C'est pourquoi elles sont toutes relatives. La première, l'approche géographique, qui a longtemps dominé, considère que l'aménagement du territoire consiste à substituer la rationalité aux déterminismes naturels et aux volontés individuelles désordonnées en influant sur la localisation des activités. La seconde approche prospective, qualifiée d'économique, fait référence à la recherche de

⁹ : AIT EL HAJ . "Aménagement du territoire ... " in Op. cit. ,p 50

¹⁰ : LAJUGIE J , DELFAUD R. et LACOUR C. Op. cit.,p 283

¹¹ : REYNAUD .,Société, espace et justice, inégalités régionale et justice socio spatiale, 1981., pp . 93- 94

l'optimum économique des régions souvent aux dépens des réalités sociales et humaines. La troisième approche enfin, met l'accent sur le primat de la décision politique : on considère qu'aménager c'est traduire sur le territoire une certaine volonté politique de la collectivité

L'aménagement du territoire se situe dans le vaste et complexe champ de relation entre les dimensions économique (utilisation réfléchie des ressources, intégration des diverses parties du territoire dans un espace économique unique), politique (idéologie, pouvoir, mouvements sociaux) et socio – historique (identité et valeurs des groupes géographiques, transposition des modèles étrangers)¹².

L'aménagement du territoire se situe enfin dans une perspective à long terme et vise à dessiner le futur en projetant dans l'espace les données du présent. Il se présente « essentiellement comme une prospective¹³ ». Mais la difficulté consiste, ainsi que le disent J. MONOD et Ph. CASTELBAJAC, à « concilier ... les exigences du moment et les choix inspirés d'objectifs lointains qui ne prendront parfois leur véritable utilité que dans un délai excédant celui des prévisions financières habituelles ».

Renforcement des infrastructures économiques, restructuration du territoire régional, rééquilibrage du territoire national, occupation du littoral de meilleure qualité, réduction des disparités spatiales entre le Nord et le Sud de la Méditerranée... tous des objectifs de l'union européenne, à travers la nouvelle politique de voisinage en vue d'une convergence économique de la Méditerranée

III-L'impact des Infrastructures de transport sur le développement économique et les disparités régionales.

Intermédiaire, le système des transports occupe une place centrale dans l'activité économique. De plus, le degré de développement des transports et leur infrastructure, les niveaux des prestations des moyens de transport constituent le facteur décisif et la condition préalable d'un fonctionnement efficace de tout système économique.

¹² : NACIRI M., " la politique urbaine, instrument d'exercice du pouvoir ou moyen de développement " (en arabe) in AL MACHROU n° 6, 1986 pp : 7 – 39

¹³ : Aménagement du territoire in encyclopédie universalis, p 851

1-Quelques Approches théoriques de la relation Infrastructures- développement économique

Si tous les économistes et théoriciens reconnaissent que l'existence d'un équipement de base et en particulier de moyens de transports et communications, est indispensable à l'essor économique, pour certains, l'infrastructure de transport est un élément déterminant de la croissance économique, et joue un rôle moteur à l'égard des autres secteurs économiques.

Comme certains auteurs de la théorie libérale de la croissance, W. W. ROSTOW explique le rôle de l'infrastructure et plus particulièrement des équipements en transport dans le développement des pays occidentaux durant le 19^{ème} siècle.

En se référant particulièrement un rôle des chemins de fer aux U.S.A durant le 19^{ème} siècle, ROSTOW, dans sa théorie de la croissance, propose entre autres, le développement de l'infrastructure, notamment de transport, comme condition permet le démarrage d'une économie sous-développée.

Comme le note aussi S.Lamer « de nombreux travaux scientifiques dans le domaine des transport ont confirmé et prouvé l'existence d'une loi d'interdépendance du degré de développement d'un pays donné et du degré de développement de son infrastructure et de son système de transports »

Ainsi, les transports ont une action souvent déterminante sur l'espace économique :

-Leurs insuffisances ou absence sont à l'origine de la stagnation de zones toute entière.

En effet les régions peu ou mal desservies en infrastructures des transports, à l'écart des circuits de commerce et d'échange, restent peu évoluées, n'attirant pas d'unités de production permettant la mise en valeur de leurs potentialités, en, raison des contraintes de localisation, elles sont progressivement déserté par leur habitants à la recherche d'un emploi qui ne peuvent trouver sur place.

-Au contraire, leur dynamisme permet les implantations d'activité industrielles et commerciales en tout point du territoire.

En particulier, le système des transports exerce une influence considérable sur les zones économiquement sous développées, dotées auparavant d'un réseau de transport insuffisant. Cependant, pour avoir des effets positifs, le moyen de développement que constitue le système des transports doit s'accompagner d'autres mesures à même de tirer parti du potentiel économique ainsi créé.

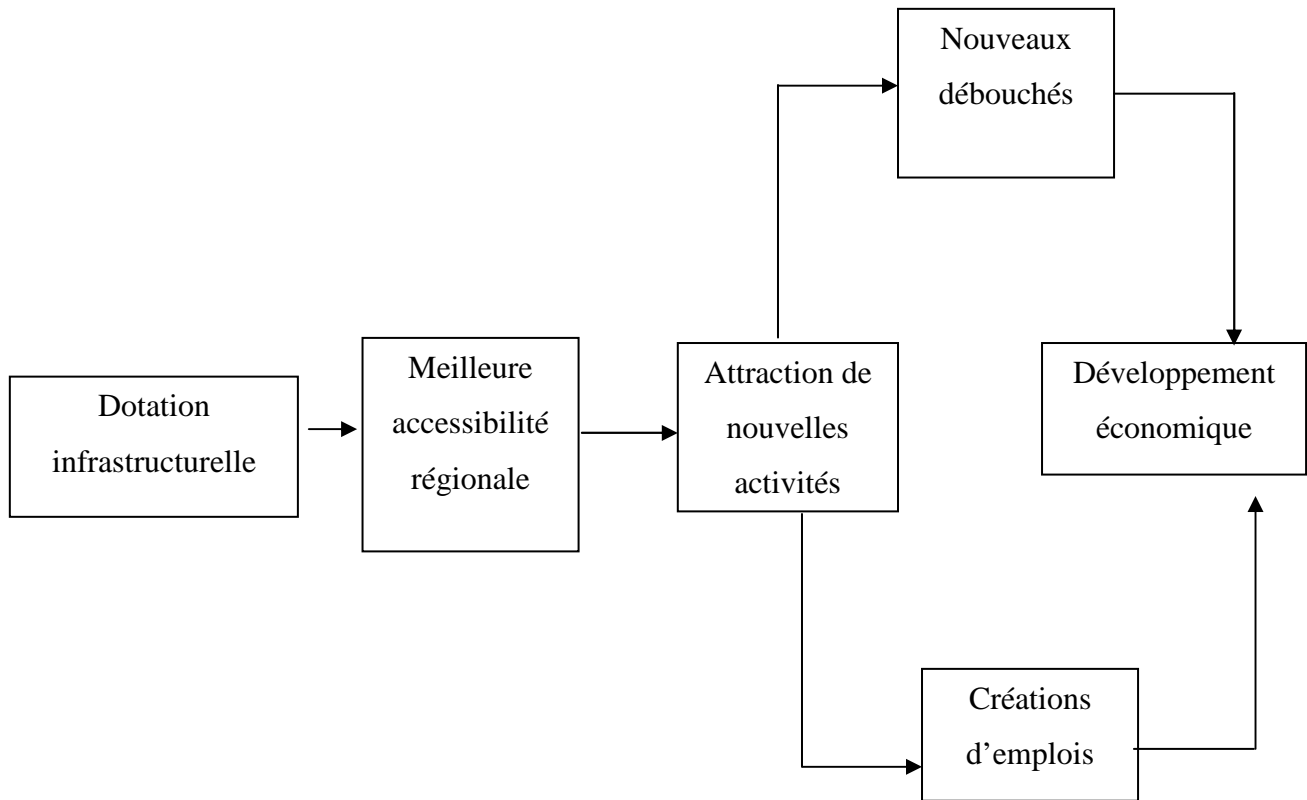
En d'autre terme, la programmation du développement doit être intégrée.

Cette action « développante » du système des transports s'explique aisément par le fait que « les transport dépassent, par les problèmes posés et les effets escomptés, le cadre étroit du secteur pour intéresser l'économie nationale dans son ensemble.

Ainsi, la construction et la mise en place d'un système des transports est une condition préalable à l'exploitation du potentiel de développement économique rapide. Par là-même, il constitue également au progrès social, l'implantation d'unités de production qu'il a favorisé permettant la création d'emplois d'une part et permettant le rapprochement des populations locales des services sociaux indispensables : hôpitaux, écoles, hygiène...d'autre part.

Cependant, note G. GIANNOPOULOS, si la notion selon laquelle les transports contribuent au progrès social et stimulent la modernisation semble justifiée, le mécanisme même du progrès social, associé aux investissement de transport n'est pas à ce jour totalement élucidé, en ce sens qu'un problème important reste posé : la détermination des types de transport : Infrastructures ou services des transports, qui maximisent les avantages sociaux dont bénéficie la population d'une région. Et l'auteur de conclure : « des recherches sur ces divers point en particulièrement dans les pays en développement, peuvent se révéler plus intéressante et beaucoup plus importantes que celles visant uniquement à établir le bilan économique des améliorations apportées aux transports.

Ainsi, le secteur des transports constitue une véritable clé de l'économie et s'avère un secteur stratégique important mais pas suffisant pour à l'émergence de processus de développement économique ce qui revête la forme suivante :



2-L'Apport de la nouvelle économie géographique.

Afin de réaliser une convergence économique entre le Nord et le Sud de la Méditerranée, on a mobilisé les développements récents de l'analyse spatiale, c'est-à-dire « La nouvelle économie géographique ». La nouvelle économie géographique permet en effet, d'étudier les déterminants micro-économiques de la localisation des activités et les équilibres inter-régionaux de localisation. Elle peut donc permettre d'analyser les effets des infrastructures sur ces équilibres, dans un cadre spatial

Ainsi, on présentera les caractéristiques de ces travaux, en particulier le modèle de Krugman (Les activités industrielles sont localisées dans une seule région) les résultats de ce modèle interrogent donc sur la politique d'aménagement du territoire et sur les moyens (infrastructures de transport) de contrecarrer ce processus d'agglomération

Krugman explique en outre dans son modèle que lorsque le pays connaît un faible degré d'ouverture au commerce internationale, les firmes fournissent en premier lieu le marché intérieur sous certaines conditions, un processus cumulatif conduit à la concentration des activités productives (et les travailleurs, consommateurs) ce qui entraîne à la congestion, en

effet une libéralisation très rapide au sud de la méditerranée permet d'attirer des firmes sur son territoire et donc de créer des emplois ce qui permet un développement économique de la rive Sud de la méditerranée .

Ensuite, le modèle de Martin qui montre que les investissements en infrastructures peuvent accélérer le processus d'agglomération des activités car la diminution des coûts de transport qu'elles induisent augmente les aires de marché de entreprises les plus compétitives par ailleurs une transformation dans le stock d'infrastructure d'une ou de plusieurs régions conduit à des changements dans les choix de localisation des firmes et des agents, sur le niveau de la croissance économique.

Par ailleurs, le fait qu'il y est moins coûteux d'engager de l'investissement en innovation dans la région Nord de la méditerranée qui a le plus de firmes industrielles implique qu'à terme la totalité de l'investissement se fera dans cette région donc, la région qui a le plus d'infrastructure attire les entreprises et la totalité de l'innovation.

Ce qui justifie que l'implantation des infrastructures économiques en général et de transport en particulier dans le Sud de la Méditerranée, semble très nécessaire au décollage économique et ensuite à la réduction des inégalités inter-régionaux entre le Nord et le Sud de la Méditerranée.

En tant que facteur de développement économique, le système des transports exerce une action originale sur l'organisation de l'espace, Ce rôle des transports dans l'occupation de l'espace en fait un instrument puissant pour l'organisation et le désenclavement des régions Sud de la méditerranée.

3-Effets des transports sur l'Espace économique.

Si le système de transport exerce sur l'organisation de l'espace une action déterminante, c'est qu'il est à la fois la condition et le résultat des relations économiques. En effet, d'une part, il favorise la distribution spatiale des activités et agents économiques, et d'autre part, il constitue la condition d'établissement de relations d'échange entre ces derniers.

1-Facteurs de distribution géographique des activités économiques, les infrastructures de transport ont une action directe au niveau de l'aménagement de l'espace, en facilitant l'implantation d'unités économiques conformément aux potentialités régionales ou locales. L'évolution de l'aménagement de l'espace est fonction essentiellement de l'amélioration de l'accessibilité des diverses composantes régionales de l'espace économiques grâce à un certain nombre de facteurs complémentaire :

- L'élargissement progressif de la capacité de transports et de communications de façon à desservir des zones de plus en plus vastes.
- La multiplication du nombre d'interconnexions possibles à l'intérieur du système économique.
- La réduction du coût unitaire des transports et communications.
- L'amélioration de la rapidité et de l'efficacité du système des transports.

Ainsi, selon Maurice WOLKOWITCH, « le système des transport intervient comme un élément décisif des conditions d'occupation de l'espace : la répartition géographique des hommes, la localisation de la production industrielle et de la production agricole dépendent toujours plus étroitement du système des transport.

2- Les systèmes de transport offrent par ailleurs aux différents agents économiques la possibilité d'accès ou d'entrée en contact avec d'autres agents, géographiquement lointains. Dans ce domaine, les fonctions principales des transports sont les suivantes :

- Une fonction de transport à distance, soit essentiellement de transport, de marchandises entre aires d'économie complémentaires : aires d'approvisionnement, aires de production et aires de distribution et de vente.
- Une fonction de collecte et de diffusion : soit la mise en contact entre centres de production et centres de consommation et l'établissement d'un moyen d'échange entre celui-là
- une fonction humaine et sociale : « Source d'échange affectifs, culturels, sociaux, politiques et administratifs, elle est en définitive un des moteurs principaux du développement, non seulement par le bien-être apporté aux populations, mais aussi par la prise de conscience de besoins nouveaux de moyens de les satisfaire.

Ainsi, le système des transport exerce une double action sur l'espace économique : d'un côté, il favorise la distribution géographique des activités économiques en apportant des modifications à l'aménagement de l'espace, en fonction des opportunités économiques existantes : ressources minérales, ressources agricoles, agréments climatiques, etc., de l'autre côté, il établit des relations entre les différents agents et activités économiques à l'intérieur de l'espace, permettant une compensation spatiale de la division géographique.

C'est ce qui devrait être établi par l'union européenne afin de réduire les disparités interrégionales entre le Nord et le Sud de la méditerranée.

Conclusion

Parvenu à la clôture de ce travail, il faut préciser que l'infrastructure de transport en tant qu'équipement collectif, figure parmi les principaux éléments qui structurent l'espace physique et nécessitent d'être planifiée dans le cadre d'une croissance intégrée pour contribuer à la modification des structures existantes dans le sens d'une réduction des déséquilibres spatiaux et donc des disparités régionales mais ne peut en aucun cas à elle seule provoquer le développement d'une zone.

A ce propos GIANNOPOULOUS écrit : « ...si les pouvoirs publics décident de consacrer des investissements à des infrastructures de transports dans l'espoir de développer une région particulière, ils doivent en même temps créer dans cette région des conditions globalement favorables au développement en la dotant de toute une série d'autres éléments de succès ».

On sait bien d'ailleurs qu'il y a, en général, apparente contradiction entre les nécessités fonctionnelles attachées à un programme d'infrastructure et la géographie du lieu dans lequel doit s'installer, d'où la nécessité du projet, acte de conception, acte d'invention, proposition de bâtir, installer ou rénover, pour sortir de cette contradiction .

A ce titre, l'amélioration de l'infrastructure de transport de certaines zones peut être un facteur d'appauvrissement de certaines autres zones. En effet, en permettant d'assumer le drainage des ressources naturelles vers les grands centres, cette infrastructure contribue à

l'accentuation des différenciations spatiales et alimente donc le phénomène des disparités régionales.

C'est ce qui devrait être étudié par l'union européenne afin de désenclaver la région Sud de la Méditerranée et la relier au centre du territoire.

Bibliographie

- Benhayoun G., Catin M. et Regnault H.:" Infrastructures de transport et territoire", 1997.
- Bonallègue R, Kohler P, L'intégration régionale euro-Méditerranéenne, 2002.
- Bocconi L, Foreign Direct Investment in the Mediterranean countries, Université Commerciale, Octobre, 2000.
- Capron H, Politique régionale européenne : Convergence et dynamique d'innovation, Bruxelles, 2006.
- Catin M, Stéphane Ghio Et Christophe Van Huffel: "Infrastructures de transports et intégration européenne; revue d'économie politique, 2002.
- Ministère de l'équipement, Rabat, 2004
- Catin M, Huffel C, L'impact de l'ouverture économique sur la concentration spatiale dans les pays en développement,, Région en développement, n°20, 2004.
- catin M et stéphane Ghio : Concentration parisienne et dynamique des régions françaises, Economica,1999
- Catin M,Disparités spatiales de productivité, accumulation du capital et économie d'agglomération, Revue économique,1997
- Catin M :Les mécanismes et les étapes de la croissance régionales, Région en développement,L'Harmattan, Paris,n°1, 1995
- Combe P.P, Mayer T, Jacques F, Economie géographique : L'intégration des régions et des nations, Economica, Paris, 2006.
- Ducolot F, Analyse économique de la convergence dans l'union européenne, Mémoire de thèse, Paris, 1994.
- Emile Quinet: Infrastructures de transport et croissance, Ed Economica, 1992.
- Françoise Maurel, Béatrice Sédillot : La concentration géographique des industries françaises, Economie et prévision,n°131, 1997.
- Françoise Maurel, Evolutions locales de l'industrie 1982-1992 et convergence régionale : quelques résultats empiriques sur des données françaises, Economie et prévision,n°131, 1997
- Gaulier G, Hénin P, Intégration économique et convergences réelles, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 2002.
- Ghio s. Et Van Huffel c. " L'impact des infrastructures de transport inter et intra-urbaines sur la répartition spatiale des activités dans les pays en développement, revue région et développement 11-2000.

- Ghio S. et Van Huffel C."Intégration économique et disparités spatiales dans l'union européenne, revue d'économie régionale et urbaine n °2, 200, p249-270.
- Haudeville B, Intégration régionale et développement, L'Harmattan, 2001.
- Henri-François Henner : "Infrastructure and development" world in development, 2000.
- Hubert Gerdin, Jean-Daniel Guigou, Jean- Noel Ory:" Financial infrastructures and development: crisis and mutations". World in development, 2000.
- Huybrechts .A : "Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développement" revue économique n°1, 1971.
- Kanbar S, Venables Anthony J, Special inequality and development, Oxford New york, 2005.
- Khader B, Le partenariat euro-Méditerranéen après la conférence de Barcelone, L'Harmattan, 1997.
- Martin.P et OTTAVIANO G, Growing locations : Idusry lacion in a model of endogenous growt,European economic review, 1998
- Page J, Underwood J Growth, the Maghreb and the European union assessing the impact of the free trade agreements on Tunisia and Morocco, ECES Conference, 1996
- Reynaud C, Le partenariat dans les infrastructures de transport, Actes du colloque international Euro-Méditerranée 1995-1999 Premier bilan du partenariat, organisé à Aix En Provence,1999, Collection Stramed, 2000, pp 257-264.
- Schiff L, Winters, Intégration régionale et développement, Economica Washington, The orld bank 2004.
- SiroenJ-M : L'Economie mondiale ; Anciennes hégémonies, nouvelles puissances, tome 1, Paris,Armand Collin,1993, 192 pp
- Siroen J-M : L'Economie mondiale ; contraintes et perspectives, tome 2, Paris,Armand Collin,1993, 175 pp
- Snape, R.H : History and Economics of GATT's Article XXIV, in Anderson(K), and Blackhurt®, edited by, Regional integration and the global trading system, London, 193
- Vellutini C, Intégration économique et convergence, Thèse de doctorat en Sciences Economiques, Paris, 1999.
- Nicolas Péridy, sous la direction de Patrick Artus, André Cartapanis, Lionel Fontagné Les nouvelles frontières de l'Union européenne Vol. 57 –2006/4 .

