

## La Communauté économique de l'ASEAN : un modèle d'intégration original

Par **Françoise Nicolas**

**Françoise Nicolas** est directeur du Centre Asie de l'Ifrri.

À sa création voici 50 ans, l'ASEAN affiche des ambitions économiques modestes. Elle va néanmoins jusqu'en 1992 permettre une intégration progressive des économies des États membres. Cette intégration s'institutionnalise dans la période qui suit. La Communauté économique de l'ASEAN suit des principes bien différents de ceux qui ont présidé à la construction européenne. Elle est pourtant appelée à jouer un rôle moteur dans la structuration de la région Asie-Pacifique.

politique étrangère

À sa création en 1967, la principale préoccupation des cinq membres fondateurs de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) est d'ordre politique : aussi leurs ambitions sont-elles modestes sur le plan économique. Selon la Déclaration de Bangkok, le projet original de l'ASEAN avait pour objectif «de favoriser la croissance économique, le progrès social et le développement culturel dans la région et de promouvoir la paix et la stabilité». Le développement étant perçu comme le meilleur rempart contre le danger communiste, l'objectif est alors de tout mettre en œuvre pour le faciliter ; mais il n'est aucunement question pour les cinq pays fondateurs de s'engager sur la voie de l'intégration économique sur base institutionnelle. Les initiatives gouvernementales de coopération économique n'interviendront que beaucoup plus tard. Au fil du temps, sous la pression de forces et d'événements extérieurs, les projets se sont pourtant précisés, aboutissant à la mise en place d'une Communauté économique qui constitue aujourd'hui l'un des trois piliers de la Communauté ASEAN.

Ce parcours singulier de l'ASEAN en matière d'intégration économique, qui mêle acteurs étatiques et non étatiques, mais aussi dynamique de marché et logique institutionnelle (voire capitalisme d'État), se démarque des expériences observées dans d'autres régions, et notamment en Europe.

Il reflète en outre une constante oscillation entre la poursuite d'objectifs économiques purement nationaux (en premier lieu le développement), et une coopération régionale qui passe par de nécessaires compromis. Cette ambivalence explique aussi le décalage entre les ambitions affichées et les réalisations observées sur le terrain, même si de réels progrès ont été accomplis au cours des 50 dernières années. La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si, et comment, les pays de l'ASEAN parviendront à maintenir leur stratégie dans un contexte régional mouvant où l'Association, en tant que groupe, pourrait jouer un rôle stabilisateur.

### 1967-1992 : l'intégration économique « par le bas »

Après la création de l'ASEAN, il faut attendre dix ans et le sommet de Bali (1976), pour que soient lancées les premières tentatives concrètes de coopération économique. En 1977, elles prennent la forme, d'une part, d'un accord de *swap* passé entre les pays de l'ASEAN, et d'autre part d'un accord tarifaire préférentiel (PTA). Bien qu'il constitue le premier effort notable de coopération économique à l'échelle régionale, cet accord tarifaire, qui ne porte que sur un nombre limité de produits, se révélera insuffisant pour stimuler le commerce intrarégional, qui n'excède pas 20 % au début des années 1990<sup>1</sup>. Reflétant les fortes réticences des gouvernements concernés à abandonner leur traditionnelle posture protectionniste, les réductions tarifaires consenties portent en grande partie sur des produits peu ou pas importés : produits en bois pour la Thaïlande, réacteurs nucléaires pour l'Indonésie, chasse-neige pour les Philippines, ou encore produits en caoutchouc pour la Malaisie<sup>2</sup>. Au final, la libéralisation tarifaire ne touche qu'un pourcentage très étroit des échanges réels : moins de 1 % selon certaines sources, d'où son effet limité<sup>3</sup>.

D'autres initiatives suivent pourtant, qui prennent notamment la forme de projets de coopération industrielle lancés entre 1977 et 1983 (AIP, AIC, AIJV<sup>4</sup>). Ces projets, pilotés par les États, qui cherchent à tirer parti d'éventuelles économies d'échelle, ou de complémentarités, en incitant à des rapprochements industriels, restent toutefois largement lettre morte. En 1988, un nouveau dispositif, dit Brand to Brand Complementation (BBC), qui incite les entreprises privées à exploiter les complémentarités entre pays de la région en autorisant des réductions tarifaires de 50 % sur les composants,

1. J.-R. Chaponnière, « L'ASEAN : réussite politique, échec économique ? », *Économie internationale*, n° 57, 1994, p. 35-61.

2. N. K. Bista, « PTA in Intra-ASEAN Trade: Issues of Relevance to SAARC », *Field Report Series*, n° 25, ASEAN Economic Research Unit, ISEAS, 1991.

3. S. Narine, *Explaining ASEAN: Regionalism in Southeast Asia*, Boulder, Lynne Rienner Publishers, 2002.

4. Au nombre de ces projets, on retiendra les ASEAN Industrial Projects (AIP) en 1977, l'ASEAN Industrial Complementation Scheme (AIC) en 1981, enfin les Industrial Joint Ventures (AIJV) en 1983.

à condition que 50 % de ces derniers soient produits localement et qu'au moins deux pays soient impliqués, connaît une réussite certaine et contribue à la formation de réseaux régionaux de production.

En dépit d'une coopération économique formelle limitée, cette première période est remarquable à plusieurs égards. Au cours de ces 25 premières années, les pays de l'ASEAN-5 connaissent des taux de croissance bien supérieurs à ceux du reste du monde en développement, et *a fortiori* des pays industrialisés (voir le tableau ci-dessous). La croissance du PIB par tête de l'Asie du Sud-Est s'élève à 4,3 % pour l'ensemble de la période 1961-1992 (contre 1,3 % en Asie du Sud et en Afrique subsaharienne, mais 7 % en Asie orientale), avec une accélération en fin de période<sup>5</sup>. La pacification des relations entre les différents pays a incontestablement facilité la tâche des gouvernements, qui ont pu consacrer l'essentiel de leurs moyens à leurs politiques de développement économique.

Taux de croissance du PIB réel, 1971-2014					
	1971-1980	1981-1990	1991-2000	2001-2010	2010-2014
Indonésie	7,9	6,4	4,2	5,2	5,7
Malaisie	7,8	6,0	7,1	4,6	5,4
Philippines	5,9	1,7	2,9	4,8	5,9
Thaïlande	6,9	7,8	4,5	4,3	2,5
Vietnam	-	4,6	7,6	6,6	5,7
Pays industrialisés	3,4	2,6	2,6	1,7	1,5

Source : World Bank, World Development Indicators.

Par ailleurs, cette forte croissance s'est accompagnée d'un approfondissement des interdépendances régionales, notamment sous l'impulsion du partenaire japonais. Frappées par la brutale appréciation du yen (*endaka*) vis-à-vis des autres grandes monnaies (dollar, mark, etc.) qui est intervenue au lendemain de l'accord du Plaza de 1985, les entreprises japonaises se voient contraintes, pour préserver leur compétitivité, de délocaliser une partie de leur production dans des pays à faible coût de main-d'œuvre, les pays de l'ASEAN constituant des candidats idéaux<sup>6</sup>. En s'implantant

5. Le taux de croissance est de 3,2 % pour 1961-1970, 4,9 % pour 1971-1980 puis 4,3 % pour 1981-1990. La période de très forte croissance n'interviendra toutefois que dans la décennie suivante (1987-1996) jusqu'à la veille de la crise financière de 1997-1998 (pour la Thaïlande et la Malaisie notamment, avec un taux de 9,5 %).

6. Le lien entre l'*endaka* et les flux d'investissements japonais dans les pays de l'ASEAN a été mis en évidence dans de nombreuses études. Voir OCDE, *Foreign Direct Investment and Recovery in Southeast Asia (Four Case Studies: Indonesia, Malaysia, Philippines and Thailand)*, Paris, éditions de l'OCDE, 1999.

dans la région, les producteurs japonais vont contribuer, si ce n'est à accroître, tout au moins à consolider, les relations économiques entre pays de l'ASEAN.

### Les échanges intra-ASEAN se transforment

Ces pays apparaissent de plus en plus étroitement intégrés dans les réseaux régionaux de production articulés autour des entreprises japonaises, notamment dans les secteurs automobile et électronique. Les échanges intra-ASEAN n'ont certes pas explosé (en 1991 ils plafonnent à 17 % du total des échanges des pays de la région), mais une transformation profonde s'est opérée, avec un glissement vers des échanges de produits manufacturés, et non plus de produits de base (agricoles ou miniers).

Ainsi la part de ces derniers dans les échanges intra-ASEAN va-t-elle chuter de 68 % en 1980 à 33 % en 1991, alors que la part des produits de l'industrie mécanique passera, dans le même temps, de 16 % à 43 %<sup>7</sup>. En outre, ce sont les échanges intra-branches qui alimentent la dynamique d'intégration.

Pour les industries de la filière électronique, l'ASEAN constitue une zone de production attrayante, compte tenu du faible coût de sa main-d'œuvre, mais surtout en raison des complémentarités qui peuvent exister entre les différentes économies. Les caractéristiques propres de cette filière, en particulier la modularité du processus productif, vont se révéler particulièrement favorables au développement de réseaux régionaux de production. Comme l'explique Jean-Raphaël Chaponnière<sup>8</sup>, dans les années 1980 et 1990, les pays de l'ASEAN forment un véritable « circuit intégré » : ainsi les puces de silicium sont produites à Singapour, testées en Malaisie, pour être ensuite assemblées dans les disques durs produits en Thaïlande. Les échanges de produits électroniques, qui représentent environ un tiers des échanges intra-ASEAN en 1991, sont dominés par le commerce des biens intermédiaires, ou encore les échanges intra-branche et intra-firme, une configuration par ailleurs étroitement liée à l'expansion des investissements directs intrarégionaux<sup>9</sup>.

Dans le secteur automobile, le dispositif BBC décrit ci-dessus, qui permet à une entreprise d'importer en franchise de droits des pièces détachées en provenance des autres pays de la région, a contribué au développement de ces interdépendances intra-ASEAN, les constructeurs

7. J.-R. Chaponnière, « L'ASEAN : réussite politique, échec économique ? », *op. cit.*

8. *Ibid.*

9. Contrairement à ce que l'on observe dans d'autres régions du monde, les investissements directs étrangers (IDE) apparaissent clairement en Asie comme un complément, et non comme un substitut, au commerce.

automobiles japonais (mais également allemands) y recourant pour optimiser l'organisation de leur processus de production. Ainsi Toyota a-t-il réparti la production de ses composants et de ses véhicules dans quatre pays de l'ASEAN (Thaïlande, Philippines, Malaisie et Indonésie) avec, comme conséquence, une réduction des coûts et une compétitivité accrue sur ses concurrents, mais aussi une intensification des échanges intra-ASEAN<sup>10</sup>.

Globalement, la part des pièces détachées et composants dans les échanges intra-ASEAN est passée de 1,7 % à 17 % entre 1967 et 1992<sup>11</sup>. Cette organisation de la production constitue un phénomène que l'on ne retrouve nulle part ailleurs dans le monde à une échelle régionale<sup>12</sup>.

Dans les 25 premières années de l'ASEAN, ses membres n'ont pas cherché à s'organiser économiquement à l'image de la Communauté européenne ; ils ont simplement défendu leur compétitivité, et cherché à asseoir leur stratégie de développement. Si des liens de plus en plus étroits se sont tissés entre eux, c'est en quelque sorte à leur insu et à l'initiative d'acteurs extérieurs du secteur privé.

### **1992-2017 : de l'AFTA à la CEA, l'intégration économique s'institutionnalise**

Le lancement de la zone ASEAN de libre-échange (*ASEAN Free Trade Area* – AFTA) en 1992, marque sans conteste un changement de logique, les pays membres cherchant à adosser l'intégration économique régionale *de facto* observée jusque-là à des initiatives gouvernementales. Ce changement de pied reflète le passage, pour la plupart des pays concernés, d'une stratégie d'industrialisation par substitution aux importations à une stratégie de promotion des exportations. Mais il tient aussi à l'évolution du contexte international : difficultés des négociations multilatérales dans le cadre de l'*Uruguay round*, et multiplication des accords commerciaux régionaux dans d'autres régions du monde (Union européenne, Accord de libre-échange nord-américain). Les pays de l'ASEAN craignent peut-être aussi de voir leur association quelque peu diluée dans l'ensemble plus vaste poussé par l'Australie : le Forum économique de l'Asie-Pacifique (APEC), lancé en 1989. Plus

10. É. Boulanger, «La nouvelle politique commerciale du Japon et le régionalisme asiatique», *Cahier de recherche*, Montréal, UQAM, août 2001, disponible sur : <[www.ieim.uqam.ca](http://www.ieim.uqam.ca)>.

11. A. Ba, C.-C. Kuik et S. Sudo, *Institutionalizing East Asia: Mapping and Reconfiguring Regional Cooperation*, Londres, Routledge, 2016.

12. M. Ando et F. Kimura, «The Formation of International Production and Distribution Networks in East Asia», *NBER Working Paper*, n° 10167, décembre 2003.

qu'un projet alternatif à l'APEC, l'AFTA constituait le moyen, pour les pays d'Asie du Sud-Est, d'exister au sein de l'APEC<sup>13</sup>. Plus largement, il donnait également à l'Association un souffle nouveau.

Le projet AFTA est par définition géographiquement limité, et ses objectifs sont modestes, en raison de la forte hétérogénéité du groupe mais aussi de la nature même de l'institution, qui revendique un fonctionnement consensuel (le fameux *ASEAN way*). L'objectif est de mettre en place une zone de libre-échange ASEAN à l'horizon d'une quinzaine d'années, mais il est prévu de procéder par étapes ; les délais pour l'abaissement des barrières douanières intra-zone à un maximum de 5 % sont initialement fixés à 2008 pour les six pays les plus avancés.

Avec l'AFTA, il ne s'agit pas tant de promouvoir le commerce intrarégional que d'améliorer la compétitivité des économies de l'ASEAN. Force est de reconnaître que l'ASEAN ne pouvait en aucune manière représenter une alternative aux marchés de l'OCDE, avec lesquels les pays de la région réalisaient plus de 80 % de leurs échanges<sup>14</sup>. C'est pourquoi la promotion du commerce intrarégional n'était pas prioritaire. Comme l'explique Helen Nesadurai<sup>15</sup>, le régionalisme tel que conçu par l'ASEAN relève d'une logique développementale ; la préférence initialement donnée à la promotion des investissements directs intrarégionaux sur les investissements directs hors de la zone confirme cet objectif. Il s'agissait avant tout de renforcer la capacité d'investissement des pays concernés afin d'accroître leur résistance à la concurrence extérieure, et de leur permettre, par la suite, d'absorber au mieux d'éventuelles entrées d'investissements étrangers.

Alors que l'AFTA aurait pu connaître le même sort que les accords commerciaux préférentiels des années 1970 – dans la mesure où chaque État membre conservait toute latitude pour exclure du mécanisme les produits qu'il jugeait sensibles, et donc devoir être protégés –, ce ne sera pas le cas, et les barrières douanières seront abolies au sein de la zone dans les délais, et même en avance par rapport au calendrier initial. La crise financière de 1997-1998 n'est certainement pas étrangère à cet état de fait.

13. P. Bowles, « Asia's Post-Crisis Regionalism: Bringing the State Back in, Keeping the (United) States out », *Review of International Political Economy*, vol. 9, n° 2, p. 230-256.

14. J.-R. Chaponnière et M. Lautier, « L'intégration économique régionale en Asie du Sud-Est : une dynamique impulsée de l'extérieur », *Mondes en développement*, n° 175, 2016.

15. H. Nesadurai, « Attempting Developmental Regionalism through AFTA: The Domestic Sources of Regional Governance », *Third World Quarterly*, vol. 24, n° 2, 2003, p. 235-253.

Dans le sillage de la crise, la prise de conscience de l'accroissement des interdépendances intrarégionales et des risques de contagion associés, conduit les pays de la région à envisager des mécanismes de coopération destinés à les protéger, et à renforcer la solidarité régionale<sup>16</sup>. Compte tenu de la nature de la crise, c'est en toute logique le domaine financier qui a été privilégié<sup>17</sup>, mais le besoin de resserrer les rangs dans le domaine commercial s'est également fait sentir, et le calendrier de l'AFTA s'en est trouvé accéléré. En 1999, le Conseil de l'AFTA annonce l'élimination complète de tous les droits de douane pour l'ASEAN-6 en 2015 ; deux mois plus tard, le sommet des chefs d'État avancera cette date à 2010.

Dans ce contexte d'après crise, la concurrence chinoise (perçue ou réelle) a sans doute fini de convaincre les pays de l'ASEAN de la nécessité d'agir en commun pour améliorer leur compétitivité et leur attractivité pour les investissements étrangers, et donc d'accélérer le calendrier de l'AFTA<sup>18</sup>. Au début des années 2000 en effet, les trajectoires divergentes des flux d'investissements directs à l'étranger à destination de la Chine (en forte hausse) et de l'ASEAN (en baisse), ont fait craindre un effet d'éviction, et poussé les gouvernements des pays de l'ASEAN à achever au plus vite la mise en place de l'AFTA, censée permettre l'exploitation d'économies d'échelle, et un approfondissement d'une division régionale du travail fondée sur les avantages comparatifs de chacun des États membres.

### L'effet accélérateur de la crise de 1997-1998

Contre toute attente, le démantèlement tarifaire interviendra plus vite que prévu. Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, les droits de douane sur près de 99 % des produits de la liste inclusive pour les six pays les plus avancés de l'ASEAN étaient inférieurs à 5 %, et plus de 60 % de ces produits étaient soumis à un taux zéro, permettant au niveau moyen des droits de douane dans l'ASEAN-6 de passer de 12 % à 2 %.

L'impact de la libéralisation dans le cadre de l'AFTA est toutefois limité. Tout d'abord, la part des échanges intra-ASEAN est passée de 17 % à 21 %

16. Pour une analyse plus détaillée du rôle de la crise de 1997-1998 dans la dynamique d'intégration en Asie de l'Est, voir F. Nicolas, « Asie de l'Est : la communauté économique impossible », *Annuaire français des relations internationales 2014*, Bruxelles, Bruylant, 2014 et F. Nicolas « Intégration économique en Asie de l'Est : les progrès limités de l'approche institutionnelle », in S. Boisseau du Rocher (dir.), *Asie orientale 2006-2007*, Paris, La Documentation française, 2006.

17. Les initiatives de coopération se sont multipliées au sein de l'ASEAN + 3 (Chine, Corée du Sud, Japon) au lendemain de la crise financière de 1997-1998.

18. H. Soesastro, « Accelerating ASEAN Economic Integration: Moving beyond AFTA », *CSIS Economics Working Paper Series*, CSIS, 2005.

du total entre 1992 et 2001, pour ensuite plafonner à ce niveau. Surtout, le taux d'utilisation du «tarif ASEAN» est très faible puisqu'il se situerait, selon certaines études, à moins de 10 %<sup>19</sup>. Il convient de rappeler qu'une bonne part des échanges intrarégionaux bénéficie d'autres régimes préférentiels, ce qui limite l'intérêt du dispositif de l'AFTA. D'autres facteurs ont également pu influencer sur les échanges intrarégionaux : ainsi l'ASEAN Industrial Cooperation (AICO) mise en place en 1996, qui permet l'application de droits de douane d'un maximum de 5 % aux produits échangés entre les *joint-ventures* d'entreprises multinationales, a été largement utilisée par les entreprises de construction automobile<sup>20</sup>. Dans la filière électronique, les échanges intrarégionaux demeurent intenses, l'accord sur le commerce des produits des technologies de l'information et de la communication (signé en 1996) assurant la fluidité des échanges. Par ailleurs, le faible écart existant entre le tarif OMC et le tarif préférentiel de l'AFTA pour un grand nombre de produits, explique également que ce dernier soit peu utilisé.

L'AFTA est toutefois perçue comme une réussite, et les États membres de l'ASEAN décideront, lors d'un sommet à Vientiane en octobre 2003, d'aller plus loin encore, et de créer à l'horizon 2020 une Communauté économique de l'ASEAN (CEA), appuyée sur «un marché unique et une base productive intégrée».

### La CEA et au-delà

Afin de faire de l'ASEAN une région prospère, stable et hautement compétitive, la CEA est censée créer un marché unique pour la production et la circulation des biens, des services, du capital et du travail qualifié au sein de l'Association, marquant le point d'orgue d'un long processus d'intégration économique s'appuyant sur la réduction progressive des obstacles aux échanges intra-zone.

Suivant la même logique développementale que par le passé, l'objectif est prioritairement de renforcer les économies nationales dans un contexte de concurrence toujours plus vive. Mais il s'agit aussi de passer d'une logique plus ou moins étatique (ou imposée par le haut) à une dynamique intégrant les intérêts et aspirations du secteur privé et des entreprises. L'intégration est un moyen de renforcer la capacité de chaque acteur à faire face aux défis de la mondialisation, et d'attirer plus d'investissements

19. À titre d'illustration, 11,2 % des importations thaïlandaises en provenance de l'ASEAN, et 4,1 % des exportations malaisiennes vers l'ASEAN, s'effectuent dans le cadre du tarif préférentiel ASEAN. Japan External Trade Organization, *Current Status of AFTA and Corporate Responses*, Tokyo, novembre 2003.

20. J.-R. Chaponnière et M. Lautier, «L'intégration économique régionale en Asie du Sud-Est : une dynamique impulsée de l'extérieur», *op. cit.*



directs étrangers. La CEA fait en quelque sorte la synthèse entre l'intégration de fait de la première phase, et les instruments de l'intégration institutionnelle tels que développés au cours de la deuxième phase.

En janvier 2007, la date de mise en œuvre de la CEA est avancée à 2015, puis en novembre de la même année le projet s'organise autour de quatre objectifs (suivant l'*AEC Blueprint*) : 1) un marché et une base de production uniques, 2) une région économique compétitive, 3) un développement équitable, et 4) une région intégrée à l'économie mondiale. Les progrès dans ces différents domaines font l'objet d'une surveillance étroite à travers une série d'indicateurs (*ASEAN Scorecard*). En 2010, les dirigeants de l'ASEAN complètent le projet, d'une part en lançant une initiative d'intégration dont l'objectif est d'apporter une aide aux pays les moins avancés et de réduire les écarts de développement au sein de la zone ; d'autre part en adoptant le Plan sur la connectivité (*ASEAN Masterplan On Connectivity*), dont l'objectif est, à la fois, de resserrer les liens entre États membres à travers le développement des infrastructures physiques, et d'améliorer la connectivité entre les institutions et entre les citoyens. Pour parvenir à la réalisation de cette CEA, les instruments créés dans le cadre antérieur sont complétés et renforcés, tant en matière de commerce des biens que d'investissement. La libéralisation porte désormais aussi sur les barrières non tarifaires aux échanges, et des mesures de facilitation de ces échanges (notamment la simplification de certaines procédures aux frontières) sont envisagées. Par ailleurs, la réalisation d'un marché commun doit impliquer un certain degré d'harmonisation des politiques économiques (politique de la concurrence et protection des droits de propriété intellectuelle, en particulier).

Contrairement à ce que l'intitulé du projet pourrait laisser penser, il ne s'agit cependant nullement de former un espace économiquement aussi intégré que l'Union européenne. Il ne saurait, en particulier, être question pour les pays membres de consentir autant d'abandons de souveraineté. En outre, prenant acte des différences majeures de situation entre les différents pays membres, la logique reste celle d'une zone de libre-échange (et non d'une union douanière) ; enfin l'harmonisation des politiques économiques demeure limitée, et la création d'une union monétaire est hors de question. L'objectif premier de la CEA est simplement de donner un nouvel élan à l'ASEAN : au-delà de la libéralisation de l'accès au marché des biens (déjà acquise depuis 2006 ou 2010 selon les pays), il s'agit d'accroître l'attractivité de la région pour les investisseurs étrangers et sa compétitivité, afin qu'elle puisse faire face à la concurrence de la Chine et de l'Inde. Toutefois, le projet prend en compte les différences de développement économique,

et ajuste les obligations en conséquence. Ainsi la liberté de circulation des personnes, par exemple, est-elle limitée à un nombre très restreint de catégories professionnelles hautement qualifiées.

**La CEA, une  
intégration  
à la fois  
significative et  
limitée**

La mise en place officielle de la CEA fin 2015 représente un progrès significatif dans le processus d'intégration des économies de l'ASEAN, mais quelques ombres au tableau persistent, notamment sous la forme de barrières non tarifaires aux échanges, ou encore d'entraves à la libre circulation des services et des travailleurs qualifiés. Par ailleurs, l'écart entre ambitions affichées et réalités en matière d'harmonisation reflète les difficultés liées aux écarts de développement au sein de l'Association. En matière de politique de la concurrence, les avancées restent bien en deçà des attentes, puisque seules les économies les plus avancées disposent d'une telle réglementation. De même, la libéralisation des services financiers est un chantier inachevé du fait de l'hétérogénéité des niveaux de développement des marchés financiers dans la région. Cela étant, bien qu'encore imparfaite, une zone de libre-échange existe désormais entre dix pays aux niveaux de développement économique très divers, une réalisation qu'il aurait été difficile d'imaginer voici un demi-siècle.

Au-delà de la CEA, l'ASEAN pourrait voir son rôle se modifier profondément dans l'organisation de la région Asie-Pacifique dans les années à venir. Une caractéristique importante de la CEA tient en effet au 4<sup>e</sup> objectif évoqué plus haut, l'intégration des économies de l'ASEAN dans l'économie mondiale. Dans la logique du régionalisme ouvert qui leur est chère, les pays de l'ASEAN se sont engagés depuis quelques années, à titre individuel, dans la négociation d'accords commerciaux préférentiels. En 2016, Singapour était signataire de plus d'une trentaine d'accords de libre-échange, la Malaisie et la Thaïlande d'une bonne vingtaine, le Vietnam d'une quinzaine. Parallèlement, l'ASEAN a suivi le même chemin, négociant notamment des accords de libre-échange (dits ASEAN + 1) avec ses grands partenaires d'Asie-Pacifique (Chine, Corée du Sud, Japon, Inde, Australie et Nouvelle-Zélande). En novembre 2012<sup>21</sup>, l'ASEAN a lancé, à l'initiative de l'Indonésie, un projet de grand partenariat économique régional (*Regional Comprehensive Economic Partnership* – RCEP), dont l'objectif est de permettre la consolidation des cinq accords ASEAN + 1.

Contrairement à ce qui est souvent avancé, le RCEP n'est pas un projet chinois destiné à répondre à l'initiative américaine de Partenariat

---

21. À l'occasion du sommet de l'Asie de l'Est à Phnom Penh.

Trans-Pacifique (TPP), ou à la concurrence<sup>22</sup>. D'ailleurs, la composition du groupe ne reflète pas la volonté chinoise, mais plutôt la position japonaise. Alors que la Chine était favorable à un groupe plus restreint (celui de l'ASEAN + 3, qui laisse de côté l'Inde, l'Australie et la Nouvelle-Zélande), le Japon penchait pour une configuration plus large (c'était ce qui était préconisé avec le *Comprehensive Economic Partnership for East Asia* – CEPEA, projet évoqué par Tokyo dès 2006). C'est sous la pression des Japonais que l'Inde a finalement été incorporée. Dans ces conditions, la crainte exprimée par certains de voir la Chine fixer les règles du jeu commercial dans la région Asie-Pacifique est largement infondée. Pour que ce soit le cas, il faudrait que l'ASEAN et ses autres partenaires soient prêts à accepter, et à suivre, les exigences de Pékin<sup>23</sup>.

Quoi qu'il en soit, le RCEP devrait permettre à l'ASEAN d'éviter la marginalisation, et au contraire de préserver sa centralité dans l'organisation de la région. À cet égard, la volte-face américaine sur le TPP suite à l'élection de Donald Trump a toutes les chances de redonner de la vigueur et de l'intérêt au projet RCEP, d'autant que la probabilité de voir, par exemple, le Japon relancer le TPP sans les États-Unis est extrêmement faible, et qu'il est tout aussi improbable que les trois puissances économiques d'Asie du Nord-Est (Chine, Corée du Sud, Japon) s'accordent rapidement sur un projet de coopération trilatérale plus ambitieux.

Alors qu'avec le TPP, l'ASEAN se trouvait marginalisée comme acteur institutionnel, et divisée en tant que groupe puisque seul quatre pays membres étaient parties à la négociation (Brunei, Singapour, Malaisie, Vietnam), avec le RCEP au contraire l'ASEAN retrouve son rôle central, et reprend en quelque sorte la main sur l'organisation de la région. Il est vrai que le rôle « central » et moteur de l'ASEAN dans le projet RCEP serait grandement facilité si la Communauté économique de l'ASEAN (CEA) était vraiment achevée, ce qui n'est pas encore tout à fait le cas. Il reste que le retrait américain du TPP offre à l'ASEAN une chance inespérée de faire du RCEP la clé de voûte de l'organisation des échanges en Asie de l'Est.

\*\*\*

22. Même si l'initiative en revient à l'ASEAN, il ne fait aucun doute que le projet de RCEP n'aurait pas pu démarrer sans l'appui de la Chine. Le timing de la décision chinoise d'appuyer l'entreprise suggère à l'évidence que ce sont les progrès du TPP qui ont incité Pékin à accepter la configuration de l'ASEAN+6 jusque là défendue par le Japon. Voir T. Terada, « ASEAN Plus Three: Becoming more like a Normal Regionalism? », in M. Beeson et R. Stubbs (dir.), *Routledge Handbook of Asian Regionalism*, Londres, Routledge, 2012, p. 364-374.

23. S. Armstrong et A. King, « East Asia's Economic Agreement », *East Asia Forum*, 2017.

Le chemin parcouru par les pays de l'ASEAN ces cinquante dernières années est spectaculaire. La région abrite des économies extraordinairement dynamiques, étroitement insérées dans les réseaux mondiaux de production. Avec un PIB d'environ 2 600 milliards de dollars, l'ASEAN en tant que groupe constitue la troisième puissance économique en Asie (derrière la Chine et le Japon, mais devant l'Inde), et la cinquième dans le monde. Et l'ASEAN en tant qu'institution n'est pas étrangère à cette performance : en pacifiant les relations entre les États membres, et en accroissant l'attractivité de la région, elle a incontestablement contribué à la réussite de chacun de ses membres, et facilité leur insertion dans les chaînes de valeur mondiales.

Même si l'Association s'est progressivement transformée pour s'adapter aux défis de son environnement, la construction économique régionale mise en place est marquée par deux grandes constantes. Son régionalisme est ouvert et développemental, ce qui la démarque des entreprises d'intégration économique observées dans d'autres régions, et explique les tensions récurrentes entre agendas nationaux et objectif d'intégration. Il reste que ce groupe, quelle que soit sa malléabilité, peut jouer un rôle moteur dans la structuration économique de la région Asie-Pacifique. Avec les bouleversements observés depuis peu, l'occasion lui est offerte de devenir plus proactif, de prendre son sort en main, et au-delà celui de l'ensemble de la région d'Asie. L'ASEAN saura-t-elle saisir l'occasion ? Tel est l'enjeu des prochaines années.



---

#### Mots clés

ASEAN  
Communauté économique de l'ASEAN  
Japon  
Chine

# politique étrangère



## Découvrez nos nouvelles offres d'abonnement sur le site [www.revues.armand-colin.com](http://www.revues.armand-colin.com)

- ✓ Bénéficiez de services exclusifs sur le portail de notre diffuseur
- ✓ Accédez gratuitement à l'ensemble des articles parus depuis 2007
- ✓ Choisissez la formule papier + numérique ou e-only



### TARIFS 2017

#### ► S'abonner à la revue

		France TTC	Étranger HT*
<b>Particuliers</b>	papier + numérique	■ 80,00 €	■ 100,00 €
	e-only	■ 65,00 €	■ 80,00 €
<b>Institutions</b>	papier + numérique	■ 175,00 €	■ 195,00 €
	e-only	■ 130,00 €	■ 150,00 €
<b>Étudiants**</b>	papier + numérique	■ 70,00 €	■ 75,00 €
	e-only	■ 50,00 €	■ 55,00 €

\* Pour bénéficier du tarif Étranger HT et être exonéré de la TVA à 2,1 %, merci de nous fournir un numéro intra-communautaire

\*\* Tarif exclusivement réservé aux étudiants sur présentation d'un justificatif

#### ► Acheter un numéro de la revue

	Tarif	Numéro (format X-20XX)	Quantité
<b>Numéro récent (à partir de 2014)</b>	■ 23,00 €	.....	.....
<b>Numéro antérieur à 2014</b>	■ 20,00 €	.....	.....
<b>TOTAL DE MA COMMANDE</b>			..... €

### Bon de commande à retourner à :

DUNOD ÉDITEUR - Service Clients - 11, rue Paul Bert - CS 30024 - 92247 Malakoff cedex, France  
Tél. 0 820 800 500 - Fax. 01 41 23 67 35 - Étranger +33 (0)1 41 23 60 00 - [revues@armand-colin.com](mailto:revues@armand-colin.com)

### Adresse de livraison

Raison sociale : .....

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : |\_|\_|\_|\_| Ville : ..... Pays : .....

Courriel : .....@.....

### Règlement à l'ordre de Dunod Éditeur

- Par chèque à la commande
- À réception de facture (institutions uniquement)
- Par mandat administratif (institutions uniquement)

Date : \_\_/\_\_/\_\_

Signature (obligatoire)

### Je souhaite effectuer mes démarches en ligne ou par courriel/téléphone

- ✓ Je me connecte au site [www.revues.armand-colin.com](http://www.revues.armand-colin.com), onglet « ÉCO & SC. POLITIQUE »
- ✓ Je contacte le service clients à l'adresse [revues@armand-colin.com](mailto:revues@armand-colin.com) ou au 0 820 065 095

Toute commande implique que vous ayez préalablement pris connaissance des conditions générales d'abonnement disponibles à cette adresse : <http://www.revues.armand-colin.com/cga>  
Les informations collectées nous permettront de mieux servir votre commande et de vous informer sur nos produits et services. Conformément à la loi du 6 août 2004 (N° 2004-801) modifiant la loi française « Informatique et Libertés » de 1978, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression des données qui vous concernent. Pour l'exercer, vous pouvez nous adresser un courrier à Dunod Éditeur - Service Ventes Directes - 11, rue Paul Bert - CS 30024 - 92247 Malakoff cedex, ou par mail à [infos@dunod.com](mailto:infos@dunod.com)

