



## Les zones franches coréennes

César Ducruet

### ► To cite this version:

César Ducruet. Les zones franches coréennes. La Documentation Française. Atlas mondial des zones franches, La Documentation Française, pp.242-253, 2010, Dynamiques du Territoire. <halshs-00520246>

**HAL Id: halshs-00520246**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00520246>**

Submitted on 22 Sep 2010

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Les zones franches coréennes

César Ducruet<sup>1</sup>

*Paru dans Bost, F. (dir.) (2010) Atlas mondial des zones franches, La Documentation française, Coll. Dynamiques du Territoire, Paris, pp.*

## Corée du Nord

Depuis les années 1980, la Corée du Nord connaît de graves difficultés économiques et sociales, dont l'issue semble dépendre d'une plus grande ouverture du pays et de réformes en profondeur. Les projets de zones franches menés à Rajin-Sŏnbong (1991), Sinŭiju et Kaesŏng (2002) relèvent de ce processus, freiné cependant par l'ambiguïté du régime nord-coréen et par la méfiance américaine envers l'ouverture précipitée du pays aux capitaux étrangers. La Corée du Sud s'impose comme médiateur et entrepreneur d'une réunification possible de la péninsule.

Rajin (60 000 habitants) et la *Free trade Zone* (FTZ) de Rajin-Sŏnbong (746 km<sup>2</sup>, dont 75 % de forêts) appartiennent à la *Tumen River Economic Zone* (1 000 km<sup>2</sup>), avec Hunchen en Chine et Psyet en Russie. La zone vise le développement logistique, portuaire et industriel de cette région frontalière périphérique. Pour l'heure, le bilan est très mitigé (67 millions d'euros d'investissement seulement et 20 entreprises - japonaises - restantes sur 77), en partie dû à la rigidité nord-coréenne face aux investisseurs et au manque d'infrastructures, malgré le soutien des Nations Unies et l'arrivée de Loxley Pacific et de DHL.

La *Special Economic Zone* (SEZ) de Sinŭiju (350 000 habitants) est frontalière de Dandong (Chine), sur le fleuve Yalu, où passent 80 % des exportations nord-coréennes. Promue *Special Administrative Region* en 2002, elle vise la reconversion du tissu industriel ancien en un district multifonctionnel (130 km<sup>2</sup>). La Chine espère des retombées sur le Liaoning en

---

<sup>1</sup> Chargé de Recherches  
Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS)  
UMR 8504 Géographie-cités  
Equipe P.A.R.I.S.  
13 rue du Four  
F-75006 Paris  
France  
Tel. +33 (0)140-464-007  
Mobile +33(0)626-602-163  
Fax +33(0)140-464-009

échange d'un soutien énergétique au projet. Mais ce dernier paraît mal engagé en raison de sa prise en mains par des personnalités douteuses et de la sous-estimation des difficultés.

L'*International Tourism Free Zone* (ITFZ, 2002), sur le Mont Keumgang, est ouverte depuis 1999 par voie maritime sécurisée depuis le port de Donghae. Elle est depuis peu accessible par route. En raison de son succès croissant, celle-ci a été insérée dans un projet plus vaste intégrant Gosŏng et le Mont Sŏrak, au Sud.

Ancienne capitale du royaume de Koryŏ, Kaesŏng (300 000 habitants) se situe près de la zone démilitarisée (DMZ), à 160 km de Pyongyang et à 60 km de Séoul. La *Kaesŏng Industrial Zone* s'est ouverte dans un contexte politique et économique favorable : Sommet inter-coréen (2000), triplement des transactions monétaires (1992-2002). Ce projet de 140 millions d'euros, planifié par Korea Land Corp. et l'entreprise Hyundai, couvre 24,5 km<sup>2</sup> sur 65 prévus dont une ville nouvelle de 6,47 km<sup>2</sup> (2007-2012). La main-d'œuvre qualifiée et peu coûteuse (50 à 70 dollars / mois contre 449 dollars au Sud) devrait attirer 250 à 2 000 entreprises d'ici 2020, essentiellement dans l'industrie légère, soit 6 000 emplois en 2006, puis 60 000 à 100 000 lorsque les quinze entreprises pilotes fonctionneront pleinement.

Une enquête de 2004 montrait que 75 % des 600 leaders industriels sud-coréens appréciaient la zone franche de Kaesŏng et 76 % la préféraient à ses homologues chinoises. Mais seulement 54 % se déclaraient susceptibles d'y investir, les autres restant sceptiques en raison de la menace nucléaire et du manque d'infrastructures.

Le déminage incomplet (30 %) de la DMZ retarde la connexion de la voie ferrée inter-coréenne à Torasan, d'où un coût dissuasif par voie maritime entre Inch'ŏn et Namp'o. Enfin, l'essor de cette zone paraît contraint par l'attitude des Etats-Unis à son égard, qui continuent d'interdire à travers l'Arrangement Wassenaar (1996) la circulation de biens susceptibles d'être utilisés à des fins terroristes (matériel informatique, etc.) et de surtaxer les produits sortants. Les entreprises sud-coréennes contournent l'obstacle en étiquetant les produits au Sud, tandis que l'accord de libre-échange avec Singapour vise à faciliter leur exportation. La zone franche de Kaesŏng est-elle l'outil pertinent en vue d'une coopération durable et d'une intégration territoriale de la péninsule ? L'échec relatif des autres projets montre la difficulté de la Corée du Nord à coopérer avec des voisins non coréens, malgré la pression chinoise croissante.

## Corée du Sud

Les zones franches coréennes sont nombreuses (29 au total en 2006) et diverses (6 types différents), dans un pays où le manque d'espace et de richesses naturelles favorise un aménagement volontariste. Les premières d'entre elles ont accompagné le décollage industriel du « Dragon », fondé sur l'exportation, et limité l'exode rural sous la planification du général Park Chung-Hee (1962-1979). Malgré la loi sur le capital étranger (1966), les IDE sont restés faibles à cause du contexte politique, de l'endettement et des faillites. La *Korea Trade-Investment Promotion Agency* (KOTRA, 1962), gérée par le ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Energie (MOCIE), est chargée de promouvoir les IDE depuis 1995.

Face à la montée en puissance des « bébés Tigres » et de la Chine, quatre lois ont été votées successivement sur les IDE (1990-2000), dont le *Foreign Investment Promotion Act* (FIPA) en 1998. Celui-ci, suite à l'entrée de la Corée à l'OCDE (1996) et à la crise financière (1997-1998), a simplifié et rationalisé le processus d'investissement, en créant un guichet unique (*Korea Investment Service Center*, devenu *Invest Korea* en 2003).

La stratégie actuelle se joue à plusieurs échelles : équilibrer la croissance sur le territoire national, pour limiter la domination de Séoul ; positionner la Corée du Sud comme un *hub* attractif en Asie du Nord-Est.

Le développement massif des zones franches est plutôt récent (1970) et bon nombre d'entre elles sont encore en projet. Ce concept se décline en six types différents : les zones exclusives réservées aux investissements étrangers (*Exclusive Foreign Investment Zone*, FIZ ou EFIZ), les zones franches industrielles et / ou commerciales (*Free Trade Zone*, FTZ ou *Export Processing Zone*, EPZ), les zones libres de droits de douane (*Customs ou Tariff Free Zone*, CFZ ou TFZ), les zones économiques libres (*Free Economic Zone*, FEZ), les complexes industriels pour entreprises étrangères (*Foreign Exclusive Industrial Complex*, FEIC) et les villes franches internationales (*Free International City*, FIC).

Les FIZ, créées par le FIPA, sont gérées par les autorités locales et visent à faciliter l'implantation des entreprises étrangères en Corée du Sud. Le gouvernement central apporte un soutien financier aux collectivités locales à travers la création d'infrastructures (eau, électricité, routes) et les subventions (compensation sur les loyers et les prix de vente des terrains, formation professionnelle du personnel local). Les entreprises sont libres de choisir leur localisation et sont totalement exonérées de taxes foncières. Elles doivent en revanche répondre à certains critères tant sectoriels (production, services auxiliaires de l'industrie,

logistique, R & D, hautes technologies), financiers (30 millions de \$ US d'investissement initial), que d'emploi (au moins 300 locaux). Elles sont enfin totalement exonérées de l'impôt sur les sociétés pendant 7 ans et des impôts locaux durant 5 ans, ceux-ci étant ramenés à 50 % au cours des trois années suivantes. Les FIZ coréennes sont au nombre de huit : Chõnan, Yõngi, Pyõngtaek, Eumsõng, Jeonju (ou Wanju, 2002), Yõchõn (ou Yõsu, 2000), Sachõn et Yangsan.

Les FTZ, gérées par le Bureau de Gestion des Zones Franches du MOCIE, visent à promouvoir le développement du commerce international, tout en apportant leur soutien au secteur manufacturier. Elles se localisent de préférence autour des ports, aéroports et zones industrielles. Les entreprises concernées peuvent être coréennes ou étrangères, mais doivent être engagées dans la fabrication, la logistique (stockage, transport, chargement et déchargement, emballage), le négoce, la finance, les services auxiliaires de l'industrie, ou encore l'immobilier. L'Etat accorde divers avantages, tels que la réduction du prix du loyer, l'exonération de certains impôts et l'attribution d'aides administratives. Les exonérations fiscales se montent à 10 millions de \$ US pour les entreprises de production et à 5 millions de \$ US pour les entreprises de logistique, toutes devant aussi investir au minimum 30 millions de \$ US et employer au moins 300 locaux. L'exonération d'impôts est la même que pour les FIZ. On compte actuellement quatre FTZ en Corée : Masan (1970), Iksan (ou Iri, 1973), Gunsan (2004) et Daebul (2005). Certaines CFZ sont parfois comptées parmi les FTZ.

Les CFZ sont placées sous le contrôle du ministère des Finances et de l'Economie (MOFE) et bénéficient d'un régime douanier spécial qui accélère le transit des marchandises (chargement, déchargement, emballage, étiquetage) par l'évitement des procédures administratives et du contrôle des douanes coréennes. L'implantation des CFZ se limite aux aéroports internationaux, ports maritimes, complexes de distribution et terminaux à conteneurs de plus de 10 millions de t. de marchandises annuelles. Les entreprises étrangères doivent investir au moins 30 millions de \$ US et certaines activités n'ont pas besoin de s'enregistrer auprès des douanes (services auxiliaires de l'industrie, finance, assurances et collecte des déchets). Toutes les marchandises échappent aux tarifs douaniers, à l'exception des boissons alcoolisées, des produits alimentaires, des carburants, des automobiles, des meubles de bureau et des fournitures et équipements divers. Exemptées de la TVA, les entreprises des CFZ peuvent aussi bénéficier d'autres réductions (impôts sur les sociétés, la propriété, le foncier, les taxes d'acquisition et d'enregistrement), selon les mêmes termes que les zones précédentes. Le contrôle reste très strict sur les origines et destinations des produits :

une déclaration est nécessaire pour les produits étrangers introduits dans la zone et pour ceux introduits sur le marché domestique. Il existe en 2006 quatre CFZ en Corée : Busan Harbor (2002), Gwangyang Harbor (2001), Incheon Port (2003) et Incheon International Airport (2002).

Les FEZ, régies par l'Acte sur les zones franches (*Free Economic Zone Act*), privilégient les secteurs de la production, de la prestation de services, des hautes technologies, de la logistique, du tourisme d'affaires, de l'hôtellerie, des parcs de loisirs et des équipements d'accueil de conférences internationales, à raison d'au moins 10 millions de \$ US d'investissement (5 millions de \$ US pour les entreprises de gestion portuaire ou aéroportuaire). La loi prévoit une exemption totale de l'impôt sur le revenu durant les trois premières années (50 % les deux années suivantes). Les exonérations portent sur les taxes d'acquisition et d'enregistrement, de même que sur l'impôt foncier (exonération durant cinq années, 50 % les trois années suivantes). Les zones concernées sont celles de la région d'Incheon avec les districts de Songdo, Yŏngjong et Chŏngna, celle de Busan-Jinhae et enfin celle de Gwangyang Bay Sphere, qui comprend Sunchŏn et la ville de Yŏsu.

Les FEIC sont régies par la loi sur la construction d'usines et de complexes industriels qui impose aux entreprises de compter plus de 30 % d'investissements étrangers. Elles s'insèrent au cœur de complexes nationaux, régionaux ou locaux qui relèvent d'une politique strictement nationale. Les activités de hautes technologies sont exemptées de charges locatives à condition d'apporter au moins 1 million de \$ US d'investissement étranger ; les activités industrielles peuvent en être exemptées à 75 % à condition d'investir au moins 5 millions de \$ US. Il existe en Corée du Sud six complexes de ce type : Gumi (1973), Pyŏngdong (1996), Ochang (1998), Daebul (1998), Chŏnan (2000) et Jinsa (ou Jinja, 2003).

Enfin, les FIC se localisent dans des zones de promotion des investissements, des FTZ ou des complexes scientifiques et technologiques. Elles privilégient les activités de hautes technologies, touristiques, culturelles et les équipements spéciaux en faveur des personnes âgées. Elles prévoient l'exonération complète des impôts fonciers et sur le revenu durant 3 ans (ramenée à 50 % les deux années suivantes), de même qu'une réduction de 100 % sur les droits de douane à l'importation. La seule ville concernée pour le moment est celle de Jeju, dans la province insulaire éponyme, qui comprend la *Jeju Airport FTZ*.

L'originalité du cas coréen est l'actuelle coexistence de deux générations de zones franches. La première avait pour objectif dans les années 1970 d'appuyer le passage d'une économie d'importation à une économie d'exportation. Représentée par les FTZ de Masan (1970), Iri

(Iksan, 1974) et la FEIC de Gumi (1973), cette génération de zones franches se caractérisait par l'emploi d'une main-d'œuvre intensive, majoritairement féminine et d'origine rurale, dans des activités manufacturières à faible valeur ajoutée. Suite à une croissance rapide, les trois zones ont assuré 21 % des exportations coréennes en valeur en 1980. Contrairement à Masan, Gumi et Iri sont éloignées du littoral, en raison de leur spécialisation dans l'électronique (primauté de la valeur unitaire des produits sur leur poids, risques liés à l'air salé) et du jeu politique (Gumi est la ville natale du président Park). Ces deux zones connaissaient une faible diversification de l'emploi (78 % dans le textile à Gumi en 1990, 45 % à Iri en 1992).

L'évolution de l'emploi, rapide durant le stade initial, a donné des résultats très inégaux. Gumi accueillait 70 entreprises et 6 800 emplois en 1973, 210 entreprises et 50 000 emplois en 1979, tandis qu'à Iri, seulement un tiers de la zone était occupé en 1991. Le nombre d'emplois (3 134) y était même inférieur à celui de 1983 (3 730). On y comptait 1 500 emplois et 26 entreprises en 2005.

Au terme de cette première phase en demi-teinte, les zones franches coréennes ont néanmoins participé au maintien de la dynamique économique nationale et à la captation des IDE. Elles ont donc été maintenues, malgré la multiplication des complexes industriels - souvent plus dynamiques - et l'amendement de l'Acte sur l'incitation au capital étranger (1991), qui accorde des privilèges à toute entreprise exportatrice en Corée du Sud.

La seconde génération de zones franches s'est concentrée sur les littoraux, pour renforcer l'imbrication des fonctions industrielles et logistiques et la création de valeur ajoutée. Les FEZ et les CFZ sont localisées dans les trois principaux ports à conteneurs coréens (Busan, quatrième port mondial en 2005, Inch'ŏn et Gwangyang) ; les FTZ récentes sont elles aussi portuaires (Gunsan, Bongam, Daebul), tandis que les FEIC et les FIZ sont à la fois présentes à l'intérieur des terres et dans les ports (Yangsan est, par exemple, une station de fret conteneurisé dans l'orbite de Busan).

Les FEIC créées après celui de Gumi (167 km<sup>2</sup>) sont, à l'exception d'Ochang (165 km<sup>2</sup>), de vastes zones, à l'instar de Jinsa (330 km<sup>2</sup>), Chŏnan (491 km<sup>2</sup>), Pyŏngdong (957 km<sup>2</sup>) et Daebul (1 614 km<sup>2</sup>), souvent intégrées aux complexes industriels locaux, régionaux ou nationaux. Leur occupation actuelle est variable : de 4 entreprises à Jinsa, à 19 pour Daebul et 47 pour Pyŏngdong. Elles accueillent une grande diversité d'activités (équipements de transport, matériels informatiques, mécanique, son et communication, optique et électronique) et de produits : plus de 260 produits sont par exemple fabriqués à Pyŏngdong, dont 79 dans les technologies de pointe en informatique (ex : *US Carrier, Lucky Industrial Safety Co*).

Les FIZ sont d'un type nouveau. Seule celle de Chŏnan (713 km<sup>2</sup>) a commencé son activité : 41 entreprises et 1 964 emplois en 2005. Il est question que le FEIC de Gumi intègre une nouvelle FIZ de 213 km<sup>2</sup> pour attirer les compagnies japonaises Asahi Glass (écrans LCD) et Toray (chimie, textile). Le FEIC de Daebul semble lui aussi se tourner vers des partenaires chinois et japonais, ce qui va dans le sens d'une stratégie d'intégration économique renforcée en Asie du Nord-Est, grâce à des *joint-venture* avec des sociétés coréennes. Ce fait est confirmé par la désignation en 2002 de la FTZ de Bongam (302 km<sup>2</sup>), à proximité de Masan, pour l'accueil de Sony et de Nokia, en plus de celles de Gunsan (1 254 km<sup>2</sup>) et de Daebul (1 158 km<sup>2</sup>), achevées respectivement en 2004 et 2005. L'autre aspect de la combinaison régionale des FEIC et des FIZ est d'inciter à la déconcentration de la région capitale (province du Kyŏnggi) vers le sud, à l'image du projet avorté en 2004 de déplacer la capitale elle-même, trois des quatre sites retenus étant également des FIZ (Chŏnan, Eumsŏng et Yŏngi).

L'essentiel des investissements coréens en matière de zones franches répond à la stratégie du *hub* coréen en Asie du Nord-Est, dans le cadre des politiques globales des présidents Kim Daejung et Roh Moohyun. Il s'agit de transformer la Corée du Sud en une plaque tournante commerciale à la fois maritime (99 % du commerce extérieur) et continentale, grâce au *Trans Siberian Railroad* (TSR) et au *Trans China Railroad* (TCR). Cela passe par la connexion des tronçons à travers la DMZ vers Sinŭiju et le Mont Keumgang, ainsi que par le renforcement de l'attractivité des places portuaires, dont les plus dynamiques sont Busan et Gwangyang, dans la ceinture industrielle du Sud-Est. La région de Busan est la plus dynamique après celle d'Inch'ŏn-Séoul. L'émergence du port de Gwangyang, couplée à l'aménagement en cours du nouveau port de Busan (*New Busan Port*), s'explique d'une part par la croissance du commerce, d'autre part par la congestion croissante de Busan, métropole portuaire de 4 millions d'habitants sur un site montagneux. Les FIZ, FEZ et FEIC de la région s'inscrivent pour la plupart dans une politique de déconcentration de Busan, dont le tissu industriel des années 1960 a été durement frappé au cours des années 1980 (confection, textile, chaussures) et où le manque d'espace freine la reconversion. Les villes satellites de Yangsan et de Jinhae ont attiré dès les années 1980 nombre d'emplois et d'entreprises sous la forme de complexes industriels planifiés. Les zones franches récentes ne font qu'entériner ce phénomène en orientant l'investissement vers des activités à plus forte valeur ajoutée. La FEZ de Busan-Jinhae (BJFEZ) se situe à cheval entre la ville métropolitaine de Busan et le réseau de villes de Masan, Jinhae et Changwon. Elle est destinée à faire contrepoids à Busan sous l'égide du gouvernement central. Au niveau interne, la création de la CFZ doit permettre l'amélioration



des relations entre la ville et le port de Busan, tendues en raison de l'imbrication des territoires et des compétences.

Les deux FEZ de Busan-Jinhae et de Gwangyang (GFEZ) ont en commun le développement du secteur maritime et logistique pour appuyer les nouveaux terminaux en cours de construction, tandis que Gwangyang conserve sa spécialisation dans la pétrochimie et la sidérurgie, et que Busan s'oriente vers les télécommunications et les hautes technologies. Plusieurs très gros investissements étrangers y sont déjà planifiés.

Ainsi dans la BJFEZ, *Renault Samsung Motors* prévoit la construction d'une usine automobile d'ici 2008 (500 millions de \$ US), *Snowbox* (UK) celle d'un parc de loisirs d'hiver (200 millions de \$ US) et *CSXWT* (E-U) participe déjà au développement du nouveau port (46 millions de \$ US). La BJFEZ se décompose en plusieurs zones, elles-mêmes découpées en districts : New Port (3,08 km<sup>2</sup> : logistique, affaires internationales), Myŏngji (10,9 km<sup>2</sup> : logistique aérienne, assemblage, résidences pour étrangers), Jisa (40,2 km<sup>2</sup> : R & D, industries de haute technologie pour étrangers), Dudong (20,6 km<sup>2</sup> : recherche, formation et mécatronique), Ungdong (5,44 km<sup>2</sup> : loisirs, parcs et résidence). La BJFEZ compte sur la création de 84 000 résidences, pour 235 000 nouveaux arrivants, dont 2 300 ménages étrangers d'ici 2020.

En ce qui concerne la GFEZ (88 km<sup>2</sup>), *Hutchinson Whampoa* (HK) s'est engagé à participer aux opérations portuaires dans la zone (100 millions de \$ US), ainsi que *Steinweg* (D) pour renforcer la fonction de transbordement de Gwangyang de l'Europe vers la Chine et le Japon (200 millions \$ US). Huit nouveaux quais à conteneurs sont prévus pour 2006 (33 projetés en 2011). Ils seront reliés par autoroute et train jusqu'à Iksan vers 2010.

Dans les trois FEZ, l'entreprise américaine *HRH* (construction) prévoit depuis septembre 2004 le développement d'équipements de loisirs, commerciaux, d'accueil, touristiques pour un montant de 3 milliards de \$ US.

L'ensemble de ces nouveaux projets marque bien une seconde génération de zones franches dont le but est d'apporter à la société coréenne, quasi insulaire jusqu'à la réunification encore hypothétique de la péninsule, des services de rang mondial. Néanmoins, d'après certains experts de la Banque Asiatique de Développement, la multiplication et la dispersion géographique des projets de zones franches de types différents en Corée du Sud pourrait s'avérer à terme inefficaces, à moins de faire du territoire tout entier une vaste zone franche pour gagner en visibilité vis-à-vis des investisseurs, ce qui est peu probable. La question est

plutôt de savoir quels effets réels, sociaux et économiques, aura l'augmentation de la part des IDE dans le PNB de 9,2 à 14 % entre 2002 et 2010, comme l'affiche le gouvernement actuel.

## Inch'ŏn

A l'ouverture de son port par le Traité de Pyongja (1883), qui autorisait l'entrée des étrangers en Corée, Inch'ŏn (Chemulp'o) n'était qu'un petit village de pêcheurs d'environ 4 700 habitants. La préparation de l'offensive japonaise et l'occupation (1910-1945) ont fait d'Inch'ŏn une ville nouvelle et la porte d'entrée de Séoul (30 km), peuplée de colons japonais, chinois, américains et européens. Le développement de l'axe Kyŏngin (Séoul-Inch'ŏn) a permis de combler la carence en infrastructures, d'abord par la route (1899), puis le chemin de fer (1900), qui traversa le fleuve Han dès 1917. Le Japon a fait pression sur le gouvernement coréen pour développer une fonction d'entrepôt à Inch'ŏn par poldérisation (30 % du territoire actuel est pris sur la mer) et aménagement du front de mer (pont vers l'île de Wŏlmi en 1904, plan quinquennal 1906-1912 pour sécuriser et agrandir le port). Le développement économique s'est appuyé successivement sur l'industrie du riz et la brasserie (1883-1910), le tissage et le moulinage (1911-1930), l'industrie lourde et l'armement (1931-1945), enfin la reconstruction et les industries manufacturières (1945-1960). La loi sur l'Ouverture des Ports (*Open Port Traffic Act*, 1961) et la construction de l'autoroute de Kyŏngin (1968) sur 29,5 km ont assuré la continuité terrestre le long du corridor émergent de la région industrielle de Kyŏngin.

Premier port coréen jusqu'en 1945, Inch'ŏn demeure aujourd'hui un port régional vraquier (moins de 10 % du trafic coréen conteneurisé). L'accessibilité nautique réduite (10,2 m de marnage, 9 m de profondeur contre 15 m à Busan) et la proximité de la zone démilitarisée (DMZ, 38<sup>e</sup> parallèle) ont freiné l'accueil des produits à haute valeur ajoutée et conteneurisés, de même que le développement d'équipements modernes. Pourtant à 400 km de la capitale, Busan est devenu le véritable port de Séoul (environ 90 % du trafic coréen conteneurisé), tout en misant sur la proximité japonaise et le passage des grandes lignes maritimes régulières. En tant que ville, Inch'ŏn a connu une croissance continue en termes d'emplois industriels et d'immigration rurale jusqu'aux années 1990. Mais malgré ses 2,5 millions d'habitants, elle n'arrive pas à diversifier son économie. En effet, Séoul centralise la plupart des activités tertiaires et des sièges sociaux. L'économie d'Inch'ŏn reste fondée sur l'industrie lourde

(sidérurgie, métallurgie, chimie de base) et les activités traditionnelles (textile, verrerie, bois), la plupart des entreprises étant des PME-PMI.

Comme d'autres pôles urbano-portuaires, Inch'ŏn connaît les effets néfastes d'une concentration rapide : dégradation de l'environnement urbain ; dysfonctionnements multiples. L'utilisation intensive des quais ne permet pas encore d'envisager leur reconversion à des fins autres que portuaire ou industrielle. Ainsi les projets récents visent-ils la modernisation des équipements (la plupart des quais ont été reconstruits après la guerre de Corée), afin de positionner Inch'ŏn comme *hub* de la mer Jaune : Port Nord (1995-2011) ; Terminal à conteneurs (2004) planifié par le port de Singapour ; canal de Kyŏngin (1997-2011) pour réduire le transport routier avec Séoul.

Le transfert de l'aéroport international de Kimpo à Inch'ŏn (2001) est un premier pas vers une stratégie de développement local tourné vers des activités à haute valeur ajoutée : le *Pentaport* vise l'association de l'aéroport, des terminaux portuaires, du téléport et des zones franches commerciales pour faire d'Inch'ŏn le fer de lance de la stratégie de *hub* logistique coréen en Asie du Nord-Est. Les projets en cours à Songdo Inpia (1994-2020), ville nouvelle au Sud (*Media Valley Project*) et à Yongyu-Muwi au sud de l'aéroport, sont financés à 93 % par des IDE, afin de conforter la fonction touristique et d'affaires.

Le projet de Songdo est le plus important développement privé de l'histoire du pays et la plus vaste poldérisation du monde, après celle du Zuiderzee aux Pays-Bas. D'un montant total de 1,8 milliard d'euros, il est destiné à couvrir 53 km<sup>2</sup> de terre-pleins gagnés sur l'eau, dont 40 % sont actuellement réalisés selon la répartition suivante : éducation et recherche (*Technopark, Techno Valley* : 7 %), complexe industriel et de savoir-faire (*Knowledge-based Industrial Complex* : 8,2 %), équipements publics (57 %), zones commerciales (6,7 %), culturelles (3,7 %) et résidentielles (*Songdo Techvill* : 16,4 %) pour l'accueil de 7 900 ménages, soit environ 23 000 personnes (250 000 à terme). Des négociations sont en cours avec les entreprises américaines VaxGen (produits pharmaceutique) et Gale Company (construction) pour le développement des terrains en vue de l'établissement d'un complexe de biotechnologies (*Hightech BIO Complex Celltrion*), en consortium avec le groupe coréen POSCO.

Aux côtés de l'actuel aéroport et de la CFZ, est prévu le développement d'un complexe logistique international de 138 km<sup>2</sup> sur l'île Yongjong (logements : 13 % ; zones logistiques et industrielles : 15 % ; résidences et tourisme : 49 %), ainsi que sur les îles de Yongyu et Mui pour la récréation littorale. De même Kimpo est destinée à devenir une ville nouvelle d'affaires de 1 642 km<sup>2</sup> et 89 000 résidents en 2009, s'insérant dans la zone franche

d'Inch'ŏn. Enfin, le projet de Chŏngna (2004-2008), près du port actuel, prévoit l'accueil sur 18 km<sup>2</sup> d'environ 90 000 personnes, des zones résidentielles (14,3 %), des activités de loisirs et sportives (32,7 %), commerciales et financières (5,3 %), enfin médicales internationales dans des zones naturelles (47 %).

Afin de donner aux projets une cohérence d'ensemble et en prévision de l'accroissement du trafic routier, des passerelles sont prévues entre Songdo et Chŏngna (seconde ceinture autoroutière de Séoul, 2008), Songdo et l'aéroport (second pont vers l'aéroport connecté à la future troisième autoroute Kyŏngin), Songdo et le sud de la province du Kyŏnggi (pont autoroutier Kyŏngin, 2008), Chŏngna et Inch'ŏn ouest (extension de l'autoroute Kyŏngin), ainsi qu'un lien ferroviaire avec l'aéroport depuis Séoul et de nouvelles stations complétant l'actuel métro d'Inch'ŏn.

## **Masan**

Avant la création de la *Masan Free Trade Zone* (MFTZ) en 1970, Masan était un port de pêche et de commerce dépourvu d'industries, construit sous la colonisation japonaise (1910-1945) pour l'exportation du riz. A travers cette zone franche, le gouvernement coréen entendait attirer des firmes japonaises et contrer l'ouverture en 1966 d'une zone franche à Kaohsiung (Taiwan). La MAFEZ a connu un démarrage foudroyant (dès 1974, tous ses terrains étaient déjà occupés) et un dynamisme exemplaire en matière de création d'emplois jusqu'au milieu des années 1980, devenant même un modèle pour les PVD. Ses retombées économiques sont cependant quelquefois controversées, étant donné sa forte dépendance en intrants importés. Il semble néanmoins que Masan ait répondu à l'objectif de départ, celui du transfert technologique.

La MFTZ a connu de très importants mouvements sociaux à partir de 1987 (année d'ailleurs de son maximum en terme d'emplois, avec plus de 35 000 personnes), suite à la démocratisation du pays, au point de faire de cette zone franche le symbole d'une société en pleine mutation, pour la défense du travail féminin et des droits sociaux. Les grèves se sont rapidement étendues à plus de la moitié des entreprises nationales. Le mouvement s'est cependant essoufflé, fort du doublement des salaires (1986-1989). Les leaders restants ont été emprisonnés (1989-1992), tandis que les femmes, qui composaient encore l'essentiel des emplois à Masan (77 % en 1987, 66 % en 1999), ont été incitées à quitter leur travail pour

fonder un foyer. Il n'empêche que la syndicalisation (interdite en 1970, mais autorisée à partir de 1978) a fortement progressé à cette occasion (74 % des ouvriers de Masan actuellement).

Si ses exportations en valeur ont progressé continûment jusqu'à aujourd'hui (cf. graphique), Masan a connu de profonds changements depuis les années 1980. Sur le plan sectoriel tout d'abord, les activités à faible valeur ajoutée et à fort coefficient de main-d'œuvre ont rapidement décliné (textile, chaussure, etc.). Elles ont été relayées fort opportunément par l'électronique (47 % de l'emploi en 1980, 65 % en 1989, 82 % en 1995 et 95 % en 2005). Cette substitution s'est accompagnée d'une hausse sensible des salaires à Masan, alors que ces derniers étaient déjà supérieurs de 10 % en moyenne au reste du pays. Parallèlement à la baisse de l'intensité du travail enregistrée, l'intensité du capital n'a cessé de croître, comme le montre l'évolution des investissements étrangers et locaux (cf. graphique).

Des évolutions ont aussi été enregistrées quant à l'origine des investisseurs et des capitaux. Ainsi la place des Japonais n'a cessé de diminuer (65 % des entreprises en 1980, 62 % en 1990 et 47 % en 2004) au profit des entreprises coréennes (7 % en 1980, contre 35,5 % en 2004). Si l'augmentation des investisseurs locaux s'explique pour partie par la loi de 1981 qui leur a été plus favorable, elle n'en traduit pas moins aussi la hausse générale des coûts des facteurs dans ce pays (salaires notamment), même si les prix de location et de construction des terrains à Masan étaient encore deux à trois fois moins élevés que ceux des zones franches chinoises, taiwanaises et thaïlandaises au milieu des années 1990. Plusieurs investisseurs japonais importants (18 depuis 1987) se sont relocalisés depuis en Chine et en Malaisie. Sur les 20 entreprises nouvellement implantées depuis 1987, 16 sont des PME coréennes. Mais celles-ci ne comblent que 10 % des emplois perdus.

Les retombées de cette zone franche sont importantes pour la région. L'urbanisation a fortement progressé (la ville est passée de 178 000 à 1,2 million d'habitants entre 1970 et 2005), tandis que les emplois induits hors zone franche se sont multipliés, notamment à la faveur de la loi de 1981 qui autorisait les entreprises de la zone à sous-traiter avec des entreprises locales. Cette mesure a ainsi permis à l'arrière-pays de s'adapter très tôt aux normes internationales. En 2007, Masan accueillait 72 entreprises (dont Casio, Nokia, Sony, etc.) et employait environ 8 600 personnes.

## BIBLIOGRAPHIE

Byung Gil Van (1980). Economic and Social Impact of the Masan Free Export Zone in the Republic of Korea, pp. 67-73 in : F.A. Rabbani (ed), Economic and Social Impacts of Export Processing Zones in Asia, Hong Kong, Asian Productivity Association, 105 p.

Chancel Claude (1993). Le Défi coréen, Paris, Eyrolles, 163 p.

Colin Sébastien (2000). Ambitieuse tentative de coopération en Asie du Nord-Est : la zone de développement économique du fleuve Tumen, Hérodote, n° 97, deuxième trimestre, pp. 88-106.

Colin Sébastien (2004). La difficile émergence d'une coopération régionale en Asie du Nord-Est : la zone de développement économique du fleuve Tumen, pp. 357-376 in : Taillard Christian (dir.), Intégrations régionales en Asie orientale, Paris, Les Indes savantes, 498 p.

Ducruet César (2007). Incheon, vitrine de la Corée du Sud et masque de Séoul, Mappemonde, 85, <http://mappemonde.mgm.fr/num13/articles/art07102.html>

Ducruet César et Stanislas Roussin (2007). L'archipel nord-coréen: transition économique et blocages territoriaux, Mappemonde, 87, <http://mappemonde.mgm.fr/num15/articles/art07302.html>

Ducruet César, Valérie Gelézeau et Stanislas Roussin (2008). Les connexions maritimes de la Corée du Nord : recompositions territoriales dans la péninsule coréenne et nouvelles dynamiques régionales en Asie du Nord-Est, L'Espace Géographique, 3: 208-224.

Ducruet César et Jin-Cheol Jo (2008). Coastal cities, port activities and logistic constraints in a socialist developing country: the case of North Korea, Transport Reviews, 28(1): 1-25.

Ducruet César, Stanislas Roussin et Jin-Cheol Jo (2009). Going West? Spatial polarization of the North Korean port system, Journal of Transport Geography, 17(5): 357-368.

Gauthier André (1982). Les Pays ateliers d'Extrême-Orient : Singapour Hong Kong Taiwan Corée, Paris, Real, 159 p.

Healey Derek (1988). Export Processing Zones in Transition: the Case of the Republic of Korea, United Nations Industrial Development Association, PPD. 84, 82 p.

Jo Jin-Cheol et César Ducruet (2007). Rajin-Seonbong, new gateway of Northeast Asia, Annals of Regional Science, 41(4): 927-950.

Jung Eliot Syunghyun, Kim Youngsoo and Kobayashi Takayuki (2003). North Korea's Special Economic Zones : Obstacles and Opportunities, pp. 43-59 in : Lister James M. (ed), Confrontation and Innovation on the Korean Peninsula, Washington, The Korea Economic Institute, 145 p.

Kankesu Jayanthakumaran (2002). A Review of Export Processing Zones: Selected Asian Countries, University of Wollongong, Working Paper Series, 26 p.

Kim Gyeong-Seok (2005). Revitalization of the Logistic Function of the Free Economic Zone, KRIHS Gazette, Korean Research Institute on Human Settlements, vol. 22, pp. 1-3.

Kim Seung-Kyung (1997). Foreign Investment or Foreign Exploitation : Women Workers and Unionization in a Korea Free Export Zone, pp. 253-271 in : Brook Timothy and Luong Hy V. (eds), Culture and Economy : the Shaping of Capitalism in Eastern Asia, Ann Harbor, University of Michigan Press, 301 p.

Lee Yong-Sook (1999). The Masan Free Export Zone : Conflict and Attrition, pp. 183-198 in : Markusen Ann R., Lee Yong-Sook and Di Giovanna Sean (eds), Second Tier Cities : Growth Beyond the Metropolis, Minneapolis, University of Minnesota Press, 403 p.

Lorot Pascal et Schwob Thierry (1986). Singapour Taiwan Hong Kong Corée du Sud : les nouveaux conquérants ? Paris, Hatier, 154 p.

Oh Won Sun (1993). Export Processing Zones in the Republic of Korea : Economic Impacts and Social Issues, Geneva, International Labour Office, Working Paper n° 75, 45 p.

Park Sam-Ock and Markusen Ann R. (1999). Kumi and Ansan : Dissimilar Korean Satellite Platforms, pp. 147-181 in : Markusen Ann R., Lee Yong-Sook and Di Giovanna Sean (eds), Second Tier Cities : Growth Beyond the Metropolis, Minneapolis, University of Minnesota Press, 403 p.

Schwellnus Cyrille (2003). Export Processing Zones : Economic Effects and Poverty Impacts, Asian Development Bank, Southeast Asia Department, 52 p.

Sunoo Harold Hakwon (1988). La Corée du Sud : économie d'une dictature et enjeux démocratiques, Paris, Publisud, 158 p.

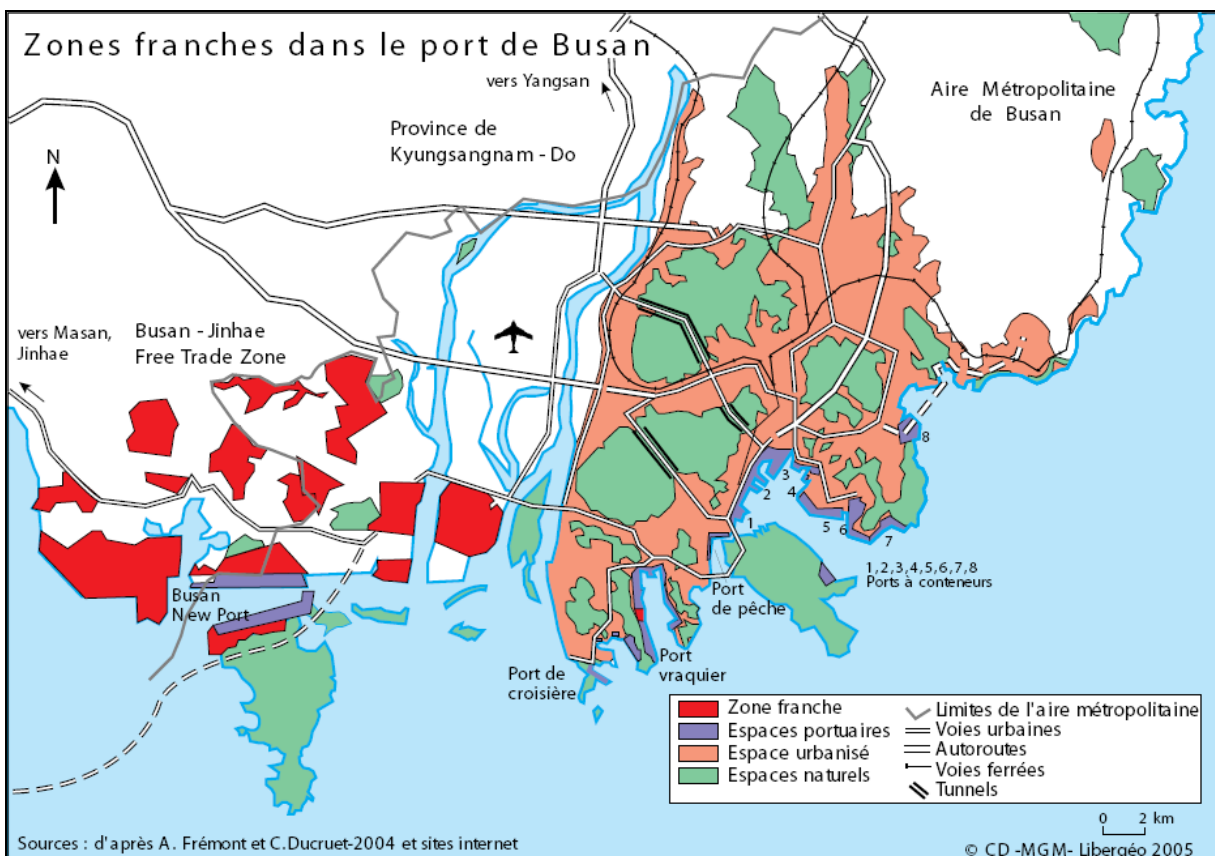
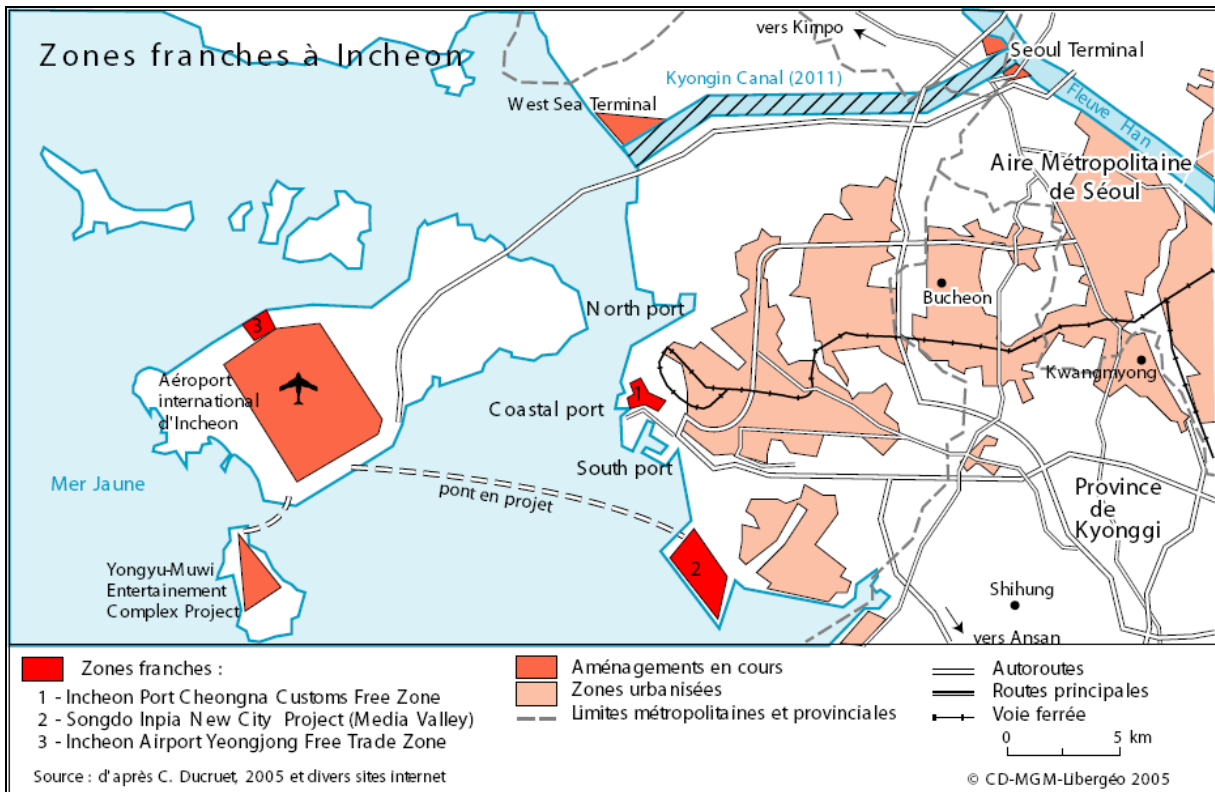
Takayoshi Kusago and Zafiris Tzannatos (1998). Export Processing Zones : a Review in Need of Update, Washington, The World Bank, Human Development Network, Social Protection Group, Discussion Paper n° 9802, 46 p.

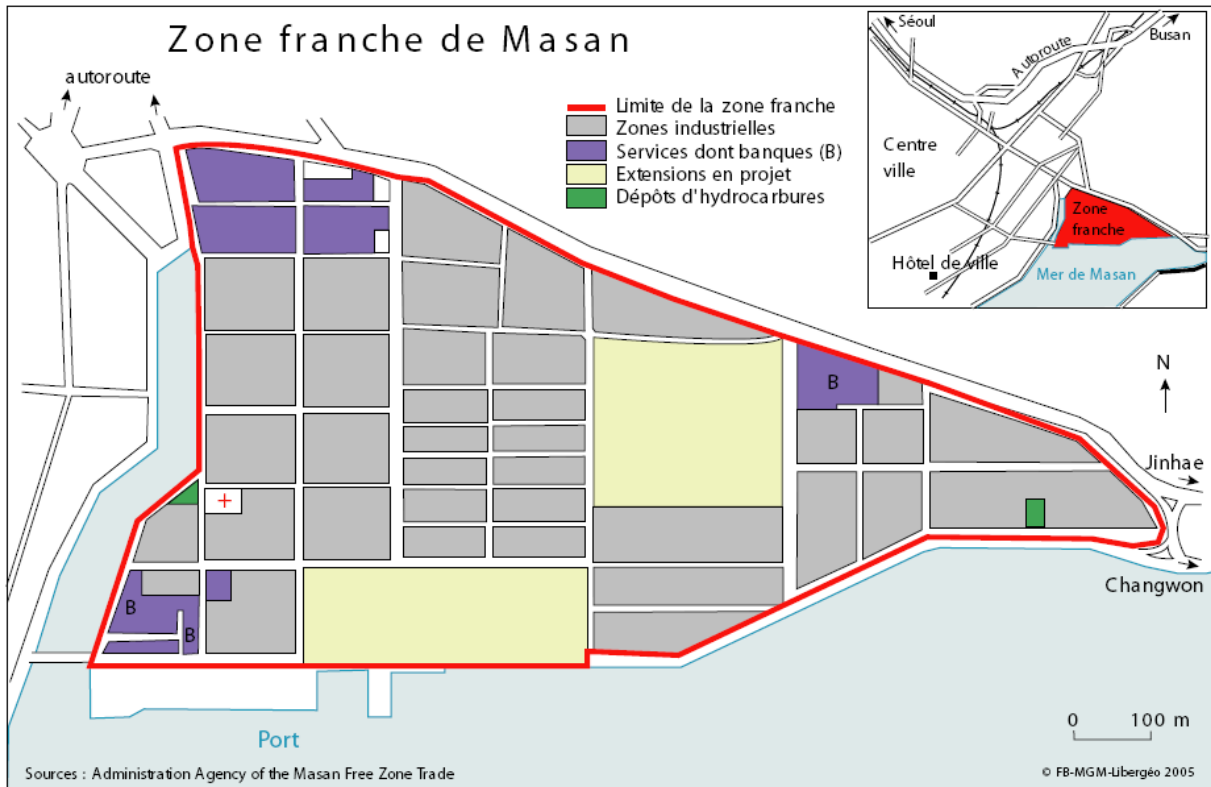
Warr Peter G. (1983). Korea's Masan Free Export Zone : Benefits and Costs, Canberra, Australian National University, Development Studies Centre, Occasional Paper n° 36, 27 p.

Zhu Ying (1992). The Role of Export Processing Zones in East Asian Development : South Korea, Taiwan, China and Thailand, University of Melbourne, PhD Thesis of Philosophy, Department of Geography.



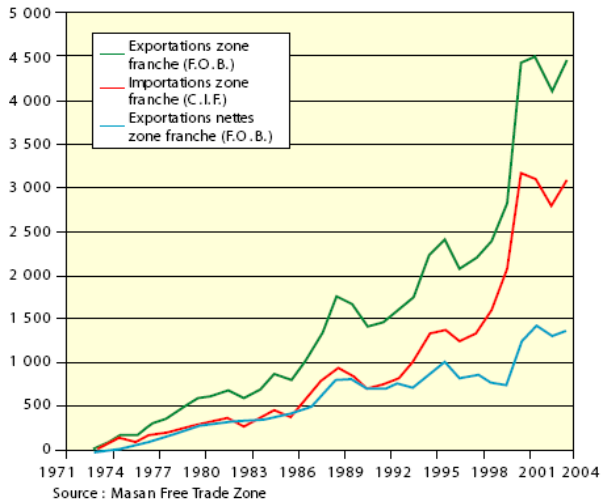




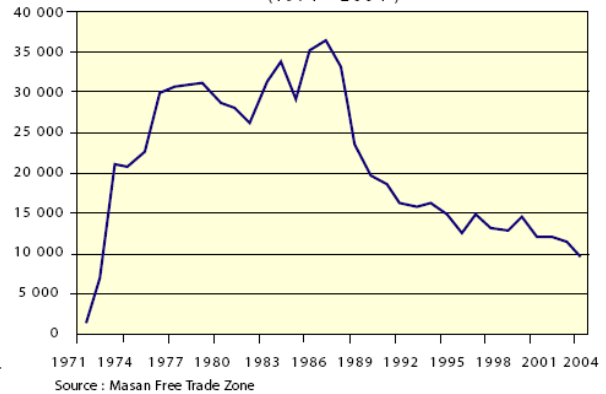


#### Évolution des exportations de la zone franche de Masan

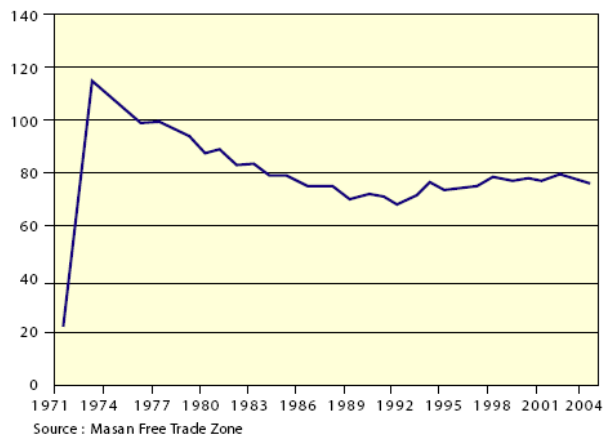
En millions de dollars



#### Évolution de l'emploi dans la zone franche de Masan (1971 - 2004)



Évolution du nombre d'entreprises dans la zone franche de Masan (1971 - 2004)



Évolution des investissements étrangers et locaux dans la zone franche de Masan

