

MISE AU POINT SCIENTIFIQUE SUR SINGAPOUR

Singapour est une cité-Etat tournée vers la mer. Indépendante depuis 1965 (libération de la tutelle coloniale en 1959 mais rapide exclusion de la fédération de Malaisie), elle a été marquée par le rôle prépondérant de Lee Kuan Yew, 1er ministre de 1959 à 1990. D'une superficie actuelle de 710 km² pour un territoire de 585 km² (d'où une poldérisation continue), peuplée de 5 millions d'habitants, la ville de Singapour est immédiatement identifiée au commerce maritime.

Comment les activités économiques à la base de la réussite de Singapour s'articule-t-elle avec une indéniable transformation du territoire ?

I/ Une cité Etat tournée vers la mer

Trois raisons expliquent l'importance du commerce maritime : une raison géographique (fonction d'interface maritime entre l'Orient et l'Occident : 90 % du trafic actuel chinois, zone de jonction d'acteurs régionaux mais Singapour a compris que cette position ne suffisait pas à assurer une position dominante dans le transport maritime), historique (colonie néerlandaise récupérée par les Britanniques pour concurrencer la domination maritime hollandaise dans la région) et stratégique (le commerce maritime apparaît rapidement comme l'unique stratégie de survie).

De fait, le port de Singapour a été et est au coeur d'une véritable politique d'État (des entreprises comme l'Autorité Portuaire de Singapour (PSA) sont liées au parti politique dominant, le PAP- People Action Party) et de croissance économique. La réputation du port n'est plus à faire (« le meilleur opérateur portuaire » pour la Lloyd's pour la 26ème année consécutive) et il est au centre d'une stratégie de captation des flux (2ème place pour le trafics de conteneurs). Le port a été l'objet d'une modernisation et adaptation permanente par rapport à la technologie et à l'évolution du contexte maritime international (le « smart port » a d'abord été un grand hub pétrolier pour également ensuite se positionner comme un port de transit. PSA investit dans des ports étrangers (PSA gère 28 ports dans 16 pays dont la Turquie et détient 20 % du port de Hong Kong), dans le développement de véhicules écologiques et d'infrastructures pouvant accueillir les futurs porte-conteneurs au gaz.

De nombreuses activités économiques sont liées au port : Singapour est devenue une plaque tournant du raffinage, de la pétrochimie et de la construction navale et s'est

également spécialisée dans les activités de réexportation (la 1/2 des exportations totales de Singapour) et de transbordement (transfert d'une cargaison à un autre bâtiment). Le projet TUAS 2030 prévoit l'implantation sur le quartier situé sur la pointe ouest de toutes les activités économiques liées au port, ce qui permettrait de doubler l'activité EVP.

II/ Singapour, une cité-Etat dépendante de son environnement régional et international

Par sa spécificité géographique, la cité- Etat de Singapour est déjà dépendante de ses voisins ne serait-ce que pour son approvisionnement (20 % de son eau vient d'un aqueduc en provenance de Malaisie, le pétrole est acheminé par un gazoduc sous-marin Malaisie-Singapour). Par conséquent, les autorités attachent une importance aux relations avec les autres pays asiatique, ses échanges étant majoritairement intra-asiatiques (72 % de ses exportations, dont 25 % vers la Chine) : participation active au sein de l'ASEAN (Singapour a même encouragé l'ASEAN + 3 en 1995), soutien affiché au « triangle de croissance » Singapour- Malaisie- Indonésie, et même relations accrues avec la Chine (intégration au collier de perles).

Néanmoins, Singapour doit faire face à la concurrence croissante des ports voisins comme celui de Tanjung Pelepas en Malaisie (l'entreprise Maersk s'y est installée au détriment de Singapour et Evergreen vient d'y transférer 90 % des activités alors présentes dans la cite-Etat).

Ainsi, les autorités anticipent également d'éventuelles conséquences de l'ouverture des routes maritimes de l'Arctique en proposant leur savoir-faire technologique pour participer à la mise en place de nouvelles infrastructures portuaires.

III/ Singapour, une cité-Etat qui diversifie des son activité économique

L'industrie a rapidement constitué un secteur majeur de la croissance économique de Singapour. D'abord centrée sur l'atout de la main d'oeuvre, elle s'est ensuite orientée vers la haute technologie. D'ailleurs, « l'économie de la connaissance » est au centre de la stratégie actuelle de Singapour. L'industrie manufacturière et de construction pèsent pour 22 % du PIB (+ 10 % sur l'année 2017).

Désormais, la finance et les services sont intimement liés à la politique de croissance de Singapour (26 % du PIB). Singapour est la place financière qui monte (3ème ou 4ème depuis

2016, devant Hong Kong et Tokyo, 1ère place financière d'Asie du Sud Est) et le secteur bancaire pèse pour près de 600 % du PIB.

Bibliographie :

- Philippe Regnier, Singapour et son environnement régional : étude d'une cité-Etat au sein du monde malais, PUF, 1987
- Alexandre Besson, « Etat des lieux de la relation Singapour/Malaisie en 2011. Vers un rapprochement durable ? », Institut des Relations Internationales et Stratégiques, Paris, 2011
- Nathalie Fau, « les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca », revue Géoéconomie, 2013
- Sophie Boisseau du Rocher, « Singapour, une cité globale en quête d'avenir », Questions internationales n° 40, novembre-décembre 2009

J. Bauer

