

Singapour, interface des échanges globaux

À bien des égards, Singapour est un territoire d'exception. L'île est une ex-colonie britannique émancipée de la Malaisie indépendante en 1965¹. Peuplée très majoritairement de Chinois mais riche de diverses cultures (Malais, Indiens, Occidentaux...), Singapour est devenue l'une des principales places d'affaires du monde globalisé, notamment grâce à ses activités maritimes. Cette fonction économique à haute valeur ajoutée s'appuie sur les activités portuaires du territoire, à la fois pivot des grandes routes maritimes et zone de jonction de plusieurs sphères économiques régionales.

L'ancien relais de la route des Indes et place forte militaire se situe à l'extrémité sud du long détroit de Malacca (600 km). Sa partie orientale est le détroit de Philips, porte de la mer de Chine du Sud, particulièrement étroit entre Singapour et l'archipel indonésien de Batam (2,5 km). Ce lieu de passage majeur du transport maritime international voit transiter chaque année un nombre très élevé de navires – plus de 78 000 en 2013. C'est d'ailleurs en tant que port de ravitaillement en carburant maritime (soutage) que Singapour s'est spécialisé (42,5 millions de tonnes par an).

Avec 700 km² et 5 millions d'habitants, le territoire de Singapour est trop petit pour constituer un marché à lui seul. En revanche, sa position géographique et son ouverture économique ont été fructifiées au maximum. Son rôle de plateforme relais des marchandises s'est d'abord effectué autour du raffinage pétrolier. Lancée en 1960, cette activité a pris une grande ampleur puisque Singapour est devenue l'un des principaux pôles pétroliers de l'Asie, important du brut du Moyen-Orient et exportant des produits raffinés vers l'Afrique de l'Est, l'Asie du Nord-Est et l'Australie. L'île a su développer d'énormes capacités de stockage de vrac liquides, à l'instar de Rotterdam en Europe. La zone industrialo-

portuaire de Jurong, formée par le rassemblement de sept îles, est entièrement consacrée à la pétrochimie.

La seconde spécialité de Singapour est le transbordement de conteneurs. Dès l'émergence de la conteneurisation en Asie, le port a été inclus dans le service des lignes régulières. Il est devenu un gigantesque carrefour maritime sur l'axe Europe-Asie tout autant que pour les marchés régionaux – entre les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (*Association of Southeast Asian Nations*, ASEAN), l'Australie, l'Inde, l'Afrique de l'Est...

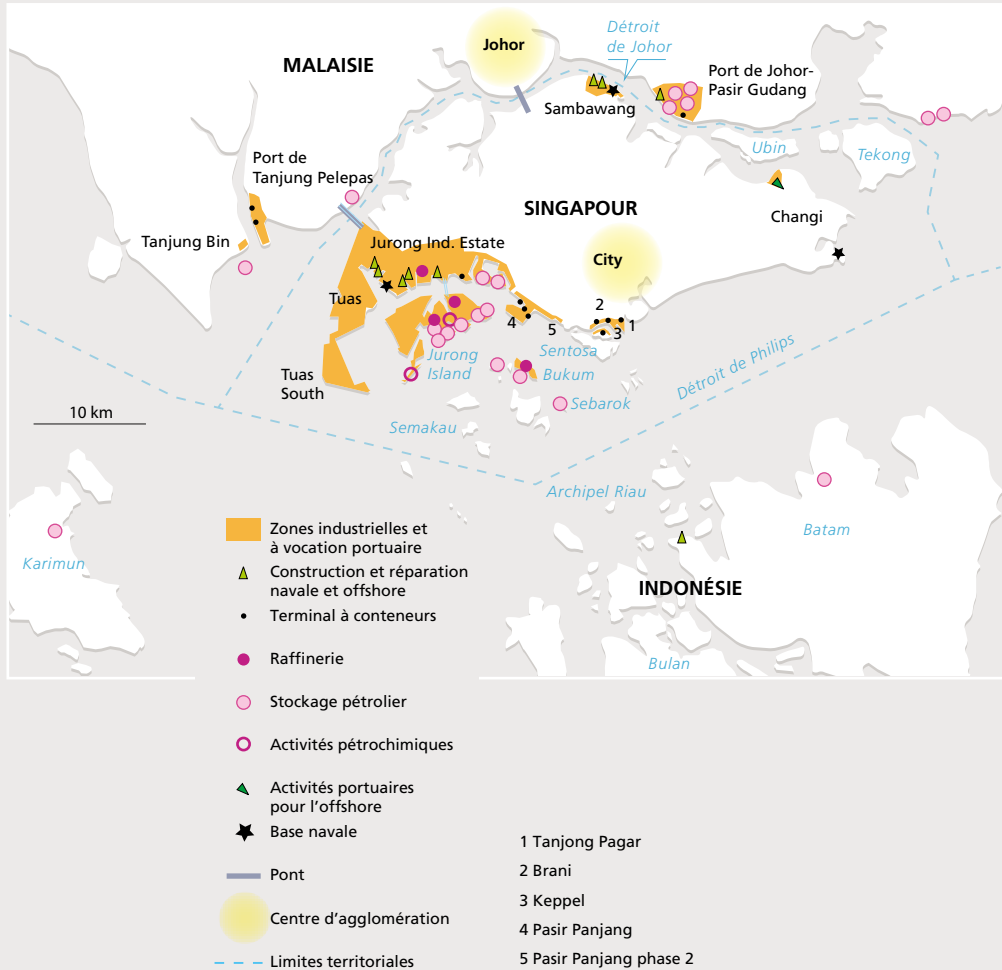
Le transbordement a pris une très grande ampleur. 85 % des 32 millions d'EVP annuels sont traités par deux zones de terminaux : les plus anciens (Tanjong Pagar, Keppel, Pulau Brani), proches du centre-ville, et la nouvelle grande zone plus profonde de Pasir Panjang. Une troisième zone est en projet (Tuas). D'ici la fin de la prochaine décennie, les activités de transbordement devraient être transférées des anciens terminaux vers ce nouveau site gagné en partie sur la mer.

L'emprise de l'État sur les grandes entreprises nationales, notamment au travers du fonds souverain Temasek, constitue l'une des particularités de Singapour, alors qu'y règne par ailleurs un grand libéralisme économique. Dans le secteur maritime, outre l'armement international APL-NOL et les constructeurs navals Keppel et Sembcorp, Temasek contrôle l'entreprise de manutention PSA International, leader mondial du secteur ayant des positions sur tous les continents. À l'origine opérateur unique des terminaux du port, PSA s'est ouvert à des partenariats avec certains gros opérateurs des lignes régulières, comme l'italo-suisse MSC et le chinois Cosco, qui disposent désormais de terminaux.

Le rôle de Singapour comme carrefour des échanges internationaux – aujourd'hui pour les véhicules neufs, demain pour le gaz ? – s'est désormais étendu à toute la sous-région du détroit de Philips. En Malaisie, le terminal à conteneurs de Tanjung Pelepas (7,6 millions d'EVP en 2013), où transite notamment

¹ Sur Singapour, voir Sophie Boisseau du Rocher, « Singapour : une cité globale en quête d'avenir », *Questions internationales*, n° 40, novembre-décembre 2009.

Singapour, territoire maritime



Conception et réalisation : Paul Turret, ISEMAR, 2014, Droits réservés.

la compagnie danoise Maersk, joue un rôle croissant. Des zones de stockage de produits raffinés existent aussi dans la région malaisienne de Johor et d'autres devraient bientôt être opérationnelles sur l'île indonésienne de Batam.

Comme la Méditerranée et les Caraïbes, la zone sud de Malacca constitue une interface de l'économie globale. Singapour a fait de ses multiples activités maritimes – port, soutage, finance, manage-

ment, pavillonnement, négoce – le cœur même de son essor économique. Cette micro thalassocratie constitue l'un des pivots des échanges maritimes internationaux.

Paul Turret *

* Docteur en géographie et directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR) à Nantes - Saint-Nazaire, responsable d'édition des *Notes de synthèse* (www.isemar.fr).