

## **Singapour: d'une mondialisation à l'autre**

SINGAPOUR est emblématique de la permanence fonctionnelle de certains lieux privilégiés du globe et des mutations qualitatives qui les affectent du fait de la mondialisation. Cette petite île (966 km<sup>2</sup>) dispose d'une position exceptionnelle. **A la terminaison de la Péninsule malaise, Singapour verrouille la partie orientale du détroit de Malacca qui met en relation deux espaces maritimes majeurs : l'océan Indien à l'ouest, la mer de Chine méridionale à l'est.** Mais la géographie ne suffit pas à expliquer la dynamique d'un lieu. Des acteurs politiques et économiques ont, ici comme ailleurs, joué un rôle central dans la valorisation d'une situation avantageuse.

Le site de Singapour est une **ancienne cité marchande malaise tombée en déclin**. Le nouvel essor de la Péninsule se situe à l'articulation entre la première mondialisation (au gré de l'essor commercial européen en Asie, la côte Sud abrite des ports et cités marchandes) et la seconde qui, à la faveur de la colonisation, a permis aux Européens, Hollandais puis Anglais, en quête de relais sur la route d'Extrême-Orient, de contrôler le détroit. **La Compagnie anglaise des Indes orientales y installe un comptoir et fonde une ville en 1819**. L'île se peuple par immigration, d'où sa double appartenance géopolitique et culturelle au monde sinisé et malais : les Chinois représentent 77% des 3,2 millions d'habitants, les Malais 14%. Le dessin de Sainson, réalisé à l'occasion du voyage autour du monde de *La Favorite* entre 1830 et 1832, sous le commandement de Laplace, témoigne déjà de la fonction portuaire et d'entrepôt du site (étain et poivre malais pour l'exportation). Au début du XXe siècle, le port se développe grâce, surtout, à l'exportation du caoutchouc, cultivé en grandes plantations dans la Fédération de Malaisie (à laquelle appartient Singapour de 1963 à 1965).

Aujourd'hui, **Singapour est le deuxième port mondial après Rotterdam**. A partir de l'indépendance de la cité-État en 1965, le *People's Action Party* de Lee Kuan Yew, qui dirige le pays d'une poigne de fer, choisit de mener une **politique volontariste d'insertion au sein de la mondialisation en cours**. *L'Economic Development Board*, qui a été créé dès 1961, **transforme l'île en dragon asiatique grâce à une politique de promotion des exportations fondée sur les industries de main-d'œuvre**. Puis il engage, à partir de 1979, une « **seconde révolution industrielle** » reposant, cette fois, sur les **industries de haute technologie**. Celle-ci est relayée en 1989 par la stratégie du « **triangle de croissance** », qui permet aux industries singapouriennes de se délocaliser dans l'État malais de Johore et sur l'île indonésienne de Batam où abondent terrains et main-d'œuvre bon marché, alors que l'économie métropolitaine se spécialise dans les services financiers et logistiques.

Les effets de ces nouvelles orientations sont directement lisibles dans le paysage urbain. A l'arrière-plan de la photographie, les hautes tours du *Central Business District* attestent la **profonde restructuration urbaine du vieux Chinatown aujourd'hui transformé en un centre d'affaires et de négoce international doté de tours de bureaux, d'hôtels internationaux et de complexes commerciaux**. En outre, le départ de la moitié de la population résidante du centre-ville vers la périphérie a entraîné la construction de villes nouvelles de 150 à 200 000 habitants et d'un réseau de voies rapides et de transports collectifs d'une très grande densité.



Mais c'est l'étendue exceptionnelle de l'espace portuaire qui est le plus frappant dans cette ville. Ainsi, le terre-plein conquis sur la mer, au premier plan de la photographie, accueille un vaste terminal pour conteneurs qui témoigne de fonctions d'entreposage et de redistribution à l'articulation entre les échelles régionale et mondiale.

La mondialisation a en effet produit un système portuaire géographiquement très hiérarchisé, valorisant sur chaque grande façade maritime continentale un ou deux pôles qui assurent des fonctions de redistribution régionale et locale : Rotterdam pour l'Europe nord-occidentale joue le même rôle que Singapour pour sa région. Elle fait émerger de nouveaux acteurs, les opérateurs portuaires, aux activités de plus en plus internationales. Ces entreprises ont pour objectif de bénéficier d'investissements accrus dans les nouvelles infrastructures portuaires mondiales, en raflant le plus de marchés possible à la concurrence. Ainsi, *Singapore Port Authority*, autorité de gestion du port, confrontée à une politique volontariste de la Malaisie et de l'Indonésie qui remet en cause son quasi-monopole, intervient en Inde, en Chine, au Yémen, en Italie et au Portugal. Elle a pris une participation dans le premier manutentionnaire d'Anvers et participe au projet *Deurganckdok* (rénovation et modernisation des quais à conteneurs du port belge), cofinancé par la ville d'Anvers et le gouvernement flamand.

Source : Laurent Caroué, *La mondialisation en débat*, Documentation Photographique, n°8037, 2004

