

Le détroit de Malacca, « porte océane »

Gérard Gachot

Contre-amiral (2S), Institut français de la mer, comité de Toulon

Alain Verdeaux

Commissaire général de la marine (2S)

« *Qui est le maître de Malacca tient Venise à la gorge* »

Tomé Pires, diplomate portugais, c. 1514

Nous vous avons déjà eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'évoquer les détroits stratégiques de notre planète, y compris celui de Malacca, qui mérite toutefois qu'on s'y arrête plus longuement. Ce détroit a surtout mobilisé les médias en raison du nombre considérable d'attaques perpétrées au cours des dernières années dans ses eaux par les pirates de la mer. Mais le réduire à cet aspect, certes important et inquiétant, c'est oublier un peu vite qu'il est avant tout l'un des passages maritimes les plus fréquentés du globe.

L'Asie du sud-est est un des principaux carrefours du trafic maritime et Malacca y constitue un axe mondial majeur en même temps qu'une artère régionale essentielle. L'importance du détroit n'a fait que croître avec l'augmentation de la conteneurisation, mais il est surtout un véritable « corridor énergétique », qui voit passer chaque année plus des deux tiers des flux mondiaux de pétrole et de gaz. Cette situation est confortée par une croissance économique chinoise exponentielle qui s'appuie sur augmentation corollaire de ses besoins en hydrocarbures.

Mais Malacca est aussi une source de litiges permanents entre ses États riverains, l'Indonésie, la Malaisie et la cité-État de Singapour, et la pléiade d'États utilisateurs, les premiers craignant pour leur souveraineté nationale et soucieux de la sûreté de navigation, les seconds partisans du maintien d'une libre circulation et concentrés sur la sauvegarde de leurs navires et de leurs chargements.



Une géographie compliquée

Le détroit de Malacca proprement dit est un passage de largeur réduite, entre la péninsule malaise et la côte orientale de l'île indonésienne de Sumatra, qui s'étend sur 850 km avec une largeur minimale de 38 km. Il se prolonge au sud-est par le détroit de Singapour -entre l'île de Singapour et les îles indonésiennes de Riau-, qui parfois ne dépasse pas 3 km de largeur. Pour plus de commodité, dans la suite de cette présentation il sera fait référence aux deux détroits sous la seule appellation de détroit de Malacca.



Ce bras de mer relie la mer de Chine méridionale à l'est à la mer d'Andaman à l'ouest, c'est le passage le plus court de l'océan Pacifique à l'océan Indien. C'est aussi, à l'égal du Pas de Calais, la route maritime, marchande et militaire, la plus animée du monde.

La profondeur moyenne excède rarement 40 mètres, sauf à l'ouvert de la partie nord-ouest plus profonde, et d'une manière générale le chenal est d'autant moins profond qu'il devient plus étroit. Sa profondeur minimum de 23 mètres limite à 21 mètres le tirant d'eau des navires qui l'empruntent.

Dans le passage deux types de marée se rencontrent et s'associent avec des marnages entre 2 et 4 mètres, mais les courants restent faibles.

L'héritage de l'histoire

Malacca est, avec Gibraltar et Bab-el-Mandeb, l'un des trois grands carrefours du monde antique, lorsque les rois d'Aksoum¹ contrôlaient, entre les I^{er} et V^e siècles, les voies de communications qui reliaient l'Égypte et la Syrie aux pays de l'océan Indien. Un important trafic maritime transitait alors depuis la mer Rouge vers le golfe Persique, l'Inde et Ceylan (alors le Royaume de Kotte) et au-delà, vers les pays de l'Asie du sud-est par Malacca.

Plus tard, au début du XV^e siècle, le détroit sera très fréquenté par la marine chinoise, alors la plus puissante du monde, et la région (Indonésie,

1. Le royaume d'Aksoum s'étendait, de part et d'autre de la mer Rouge : le nord de l'Éthiopie, Djibouti, l'Érythrée et le sud-ouest du Yémen. Il était au cœur du commerce maritime entre l'Empire romain et l'Inde.

Siam et Malaisie) sera le théâtre des exploits d'un marin chinois remarquable, l'amiral Zheng He (1371-1433) qui conduira sept expéditions sur le pourtour de l'océan Indien et en mer Rouge entre 1405 et 1433. Celui que l'on appelait « *l'amiral des mers de l'ouest* » affirmait déjà la domination chinoise en mer de Chine méridionale et conduisait aussi des opérations contre la piraterie, déjà prospère dans le détroit de Malacca.

Notons au passage que les propriétaires des entrepôts de Singapour sont des Chinois, descendants des équipages de l'amiral Zheng He.

Aux Chinois, qui n'avaient pas de visées hégémoniques, succéderont au XVI^e siècle les navigateurs portugais. Le vice-roi de Portugal, Alfonso de Albuquerque, avait parfaitement compris que le commerce avec l'Extrême-Orient passait par le détroit et, après Goa sur les côtes indiennes, il s'empare en 1511 de Malacca. Ce point d'appui lui servira un peu plus tard de tremplin vers les Moluques et Canton, sur les côtes sud de la Chine.

Le déclin du Portugal en Asie survient dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, mais entre-temps les Néerlandais -ou plus exactement la Compagnie néerlandaise des Indes orientales- se sont peu à peu implantés en Asie, notamment à Macassar (qui contrôle le passage de la mer des Célèbes vers la mer de Java) et sur l'île de Java à Batavia (Djakarta), après avoir pris Malacca (1641) et Ceylan (1658).

Au tout début du XIX^e siècle les colonies de l'empire batave deviennent les Indes orientales néerlandaises, qui, après une courte occupation par les forces françaises napoléoniennes, seront brièvement cédées à la Grande-Bretagne avant d'être restituées aux Néerlandais en 1814. Elles deviendront enfin la République Indépendante de l'Indonésie en 1949.

Notons pour la petite histoire, celle d'un aventurier français, mythomane et escroc de génie, David de Mayreana, qui crée en 1888 dans l'arrière-pays de l'Annam le royaume éphémère des Sedangs, dont il sera le souverain deux années durant. Parmi les multiples escroqueries dont il s'est rendu coupable, il imagina de vendre des actions d'une société qui construirait un canal dans l'isthme de Kra, au Royaume de Siam (Thaïlande), pour relier le golfe de Siam à l'océan Indien... Un visionnaire ?

Les solutions alternatives

Sauf à envisager un grand détour par le nord de l'Australie, le passage de l'océan Indien vers l'océan Pacifique et la mer de Chine ne peut se faire que par trois détroits : Malacca, la Sonde et Lombok.

Le détroit de la Sonde, entre Java et Sumatra, est d'une largeur minimale de 24 km avec une profondeur utile limitée à 20 mètres. Il est de plus encombré de bancs de sable et de récifs à fleur d'eau, et les courants de marée y sont puissants. S'il a été pendant plusieurs siècles une voie maritime impor-



tante, notamment pour la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, il est aujourd'hui peu fréquenté et accueille un trafic limité aux navires de moyen tonnage.

Le détroit de Lombok, entre Bali et les îles de Lombok et Sumbawa, fait 60 km de long sur une largeur comprise entre 2 et 40 km, et sa profondeur est de 250 mètres au moins. Il est pour cette raison favorisé par les navires à très fort tirant d'eau, comme les superpétroliers ou les super porte-conteneurs. L'utili-

lisation du détroit rallonge toutefois de 4 jours le temps de transit entre les océans Indien et Pacifique.

À toutes ces possibilités qui permettent, ou permettraient, de soulager le trafic dans Malacca et accessoirement de réduire la dépendance énergétique de la Chine, il convient d'ajouter celles d'utiliser à terme la route maritime du Pacifique nord vers la mer de Norvège ou le passage du nord-ouest, rendues envisageables par le changement climatique. Rappelons également l'idée



d'un canal ou d'un oléoduc par l'isthme de Kra, mais le projet aurait disparu de l'agenda du gouvernement thaïlandais.

L'aspect droit de la mer

On a assisté à une tentative d'appropriation du détroit par l'Indonésie et la Malaisie lorsque ces deux pays riverains, au lendemain de la Convention de Genève de 1958², ont décidé d'étendre la limite de leurs eaux territoriales à 12 milles nautiques (mn). Ce faisant le détroit devenait dans sa partie la plus étroites (20 mn) recouvert par des eaux territoriales, ce qui a conduit les deux gouvernements à déclarer le 16 novembre 1971 que Malacca n'était pas un détroit international. La libre circulation maritime était ainsi compromise, même si les deux pays autorisaient le « *passage inoffensif* » des navires étrangers. La Chine, y voyant un moyen de contrecarrer une présence navale soviétique croissante dans la zone, soutiendra cette position.

2. La « *Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë* » est signée à Genève le 29 avril 1958 mais n'entre en vigueur que le 10 septembre 1964. Elle est l'une des 4 conventions sur le droit de la mer signées à cette occasion, les 3 autres concernant la haute mer, le plateau continental et la pêche.

Il faudra attendre, pour que la situation s'éclaircisse, que la Convention de Montego Bay de 1982 légifère sur le régime de passage en transit et la liberté d'accès au détroit, tout en apportant aux États riverains des garanties en matière de souveraineté nationale et de sécurité.

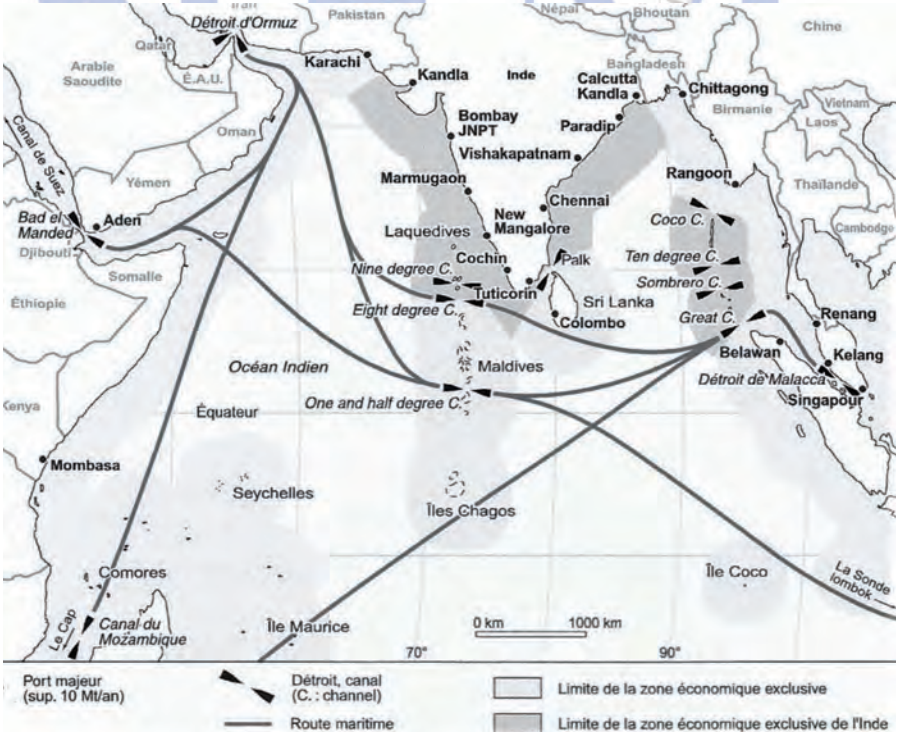
C'est dans ce cadre légal que, depuis 2004, les trois États riverains (les deux précédents plus Singapour) multiplient les patrouilles aéromaritimes du MCSP (*Malacca Straits Coordinated Patrol*) dans le détroit. Le dispositif a été renforcé en 2009 par l'apport de forces thaïlandaises.

Ces initiatives permettent aux gouvernements riverains de rejeter toute proposition de présence militaire étrangère dans le détroit.

Les enjeux économiques

On peut retenir quatre enjeux économiques, et donc géopolitiques, majeurs.

- La capacité du détroit à accueillir toujours plus de navires. Une étude récente montre que la congestion du passage interviendrait au-delà de 125 000 navires en transit et transformerait Malacca en un goulot d'étranglement. Ce trafic annuel est actuellement de l'ordre de 100 000 navires selon l'Information Fusion Centre (IFC)



Routes maritimes et détroits en Océan Indien



installé depuis 2009 à Singapour et dont l'objet est de veiller à la sûreté maritime (sauvetage en mer, lutte contre la piraterie ou le terrorisme). Il est à noter qu'un officier de marine français est en poste à l'IFC.

- La recherche par les États utilisateurs d'une internationalisation de la gestion du détroit pour lutter contre la tendance des riverains à protéger leur souveraineté au détriment de la communauté internationale.
- La dépendance sans cesse exacerbée du détroit vis-à-vis des enjeux géostratégiques en mer de Chine méridionale et en océan Indien, avec notamment une présence chinoise de plus en plus intrusive en océan Indien pour protéger ses routes commerciales.
- La recherche de routes alternatives, que nous avons évoquée plus haut.

Mais on retiendra surtout que le détroit est l'une des voies maritimes les plus empruntées du monde, qui voit passer un flux croissant d'échanges internationaux, notamment en ce qui concerne les conteneurs qui représentent plus du tiers du trafic. Mais cette tendance pourrait évoluer en fonction des variations à la baisse de la croissance économique chinoise observée depuis peu : hausse du prix de la main d'œuvre, conséquences d'épidémies, notamment. Quant aux hydrocarbures ils représentent plus des deux tiers des flux mondiaux, soit trois fois plus que le canal de Suez.

Et la piraterie ?

La piraterie dans le détroit est quasi-endémique, elle remonte à l'antiquité. Elle a connu une forte recrudescence au début des années 1990, ce qui a conduit les trois États riverains à finir par s'accorder en 1992 sur la coordination de missions de surveillance et de patrouilles communes. Ils ont également autorisé les forces navales à poursuivre les pirates dans leurs eaux territoriales respectives. En outre un Centre régional de lutte contre la piraterie a été créé à Kuala Lumpur en 1993. Il existe aussi, outre l'IFC cité plus haut, un organisme de partage de l'information (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery – ReCAAP*), mais auquel ni la Malaisie, ni l'Indonésie n'ont adhéré... Si l'intensité de la piraterie avait sensiblement diminué au début des années 2000, elle est récemment repartie à la hausse et constitue à nouveau une réelle menace. Enfin, depuis les années 2000, l'ombre du terrorisme plane sur les eaux du détroit. Malgré ces avancées en la matière, le sentiment d'insécurité, qu'il s'agisse de piraterie ou de terrorisme, persiste, en raison notamment du manque chronique d'esprit de coopération entre les trois États riverains.

Les États utilisateurs

On a vu que les États riverains et les États utilisateurs, et d'une manière plus générale les puissances maritimes, avaient une perception différente en matière de sécurisation, de sûreté maritime et de souveraineté sur le détroit.

Quel est alors, de manière plus précise, le point de vue des grands États utilisateurs (Chine, Japon, Inde) et de la principale puissance maritime mondiale, les États-Unis ?

La Chine, avec l'explosion de son économie qui s'exprime désormais sous une forme capitaliste assumée, a abandonné son opposition à l'internationalisation du détroit. Elle dépend en effet plus que jamais du détroit pour importer ses hydrocarbures et exporter vers l'Europe, son premier partenaire commercial. On estime que 60% des navires qui y transitent sont chinois. Et la montée en puissance de sa marine militaire n'est pas étrangère à son inquiétude face au risque qu'une autre puissance maritime puisse contrôler, voire bloquer, le détroit et déstabiliser son économie. Cette situation explique sa recherche de diversification des routes maritimes qui la desservent, surtout en matière d'approvisionnement énergétique. Les réalisations dans ce sens ne manquent pas : oléoduc sino-kazakh entre la mer Caspienne et la région autonome du Xinjiang inauguré en 2009, oléoduc entre la Sibérie et Daqing inauguré en 2011, oléoduc entre Sittwe (Birmanie) et Kunming -la capitale du Yunnan- inauguré en 2013, sans oublier le port de Gwadar au Pakistan qui donne à la Chine un accès quasi-direct à la mer d'Oman et au golfe Persique.

Ainsi, l'une des préoccupations majeures de la Chine étant de contrebalancer l'influence américaine en Asie du sud-est, le détroit est plus que jamais un point d'appui incontournable.

Le Japon reçoit par le détroit 40% de ses importations et 80% de ses hydrocarbures en provenance du golfe Persique, et l'essentiel de ses exportations en produits manufacturés vers l'Europe y transite. Malacca est une artère vitale pour son économie.

L'Inde, consciente du risque représenté par la nouvelle stratégie chinoise (le « collier de perles »), qui constitue pour elle une concurrence et une menace éventuelle d'encercllement, considère Malacca comme une extension de la mer d'Andaman. Elle a en conséquence installé des bases navales sur les îles Andaman et Nicobar, à l'ouvert du détroit de Malacca, pour affirmer sa présence face à l'« intrusion » de la puissance extrarégionale qu'est la Chine.

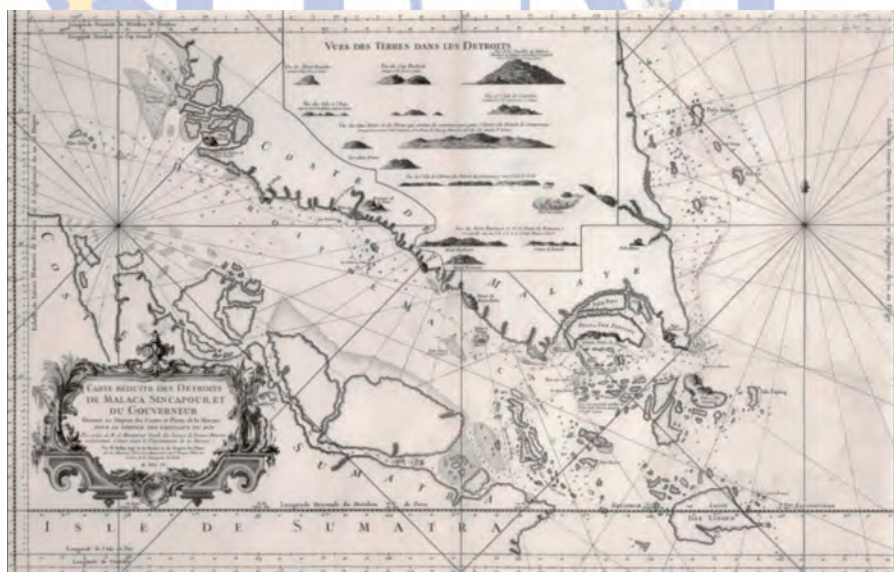
Les États-Unis ont pour Malacca un intérêt essentiellement militaire, la liberté de circulation dans le détroit étant pour eux la garantie du déploiement rapide de leurs forces navales et donc du maintien de l'équilibre des



puissances. Et dans le contexte de l'après 11 septembre 2001 et du renforcement de la présence américaine en Asie du sud-est face à la menace terroriste, le détroit est considéré comme une zone à risque majeur, clé de voute de la stabilité politique dans la région.

Conclusion

Il n'échappe à personne que le détroit de Malacca est d'une importance vitale pour des États qui sont aujourd'hui, et le seront sans doute plus encore demain, les « dominants » de notre planète. De sa sécurité dépend la liberté d'échanges commerciaux qui sont indispensables au bon fonctionnement de l'économie de ces États et à ce titre la gestion du détroit voit se confronter les intérêts nationaux aussi bien qu'internationaux. Ces États utilisateurs, puissants et influents, doivent, en l'absence d'une organisation internationale efficace, s'efforcer de maintenir un équilibre entre la protection de leurs intérêts et le respect des prérogatives souveraines des États riverains. Et, s'ils ont bien perçu l'impérieuse nécessité de gérer en commun le détroit, ils continuent à se heurter à la concurrence féroce que se livrent les États riverains.



Les détroits de Singapour et de Malacca en 1755

D.R.