

Colloque « Le théâtre Pacifique et les territoires ultramarins : nouveaux enjeux de défense et de géostratégie » 16 février 2022

► Proposition pédagogique niveau lycée :

Tensions à Malacca

► Terminales technologiques :

Thème 1 Mers et océans : au cœur de la mondialisation.

Sujet d'étude Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et stratégique.

► Terminales générales :

Thème 1 Mers et océans : au cœur de la mondialisation.

Etude de cas possible Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et stratégique.

**Compétences
travaillées**

- Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques
- Raisonner, justifier une démarche et les choix effectués
- Comprendre un document
- Pratiquer différents langages en histoire et en géographie
- Coopérer et mutualiser

Capacités mobilisées

- Comprendre l'approche systémique (acteurs, territoires, environnements)
- Procéder à l'analyse critique d'un document
- Identifier le document et son point de vue particulier
- Comprendre le sens général
- Extraire des informations pertinentes du document
- Utiliser ses connaissances pour expliquer le document
- Transfer de langage :
texte transposé en schéma,
croquis

Connaissances construites

Notions : Maritimisation, Mondialisation, Route maritime

Vocabulaire : Choke point, Détroit, Façade maritime, Hub, Libre échange, Nouvelles routes de la soie, Piraterie, Souveraineté, (Triangle de croissance), Zone industrialo-portuaire

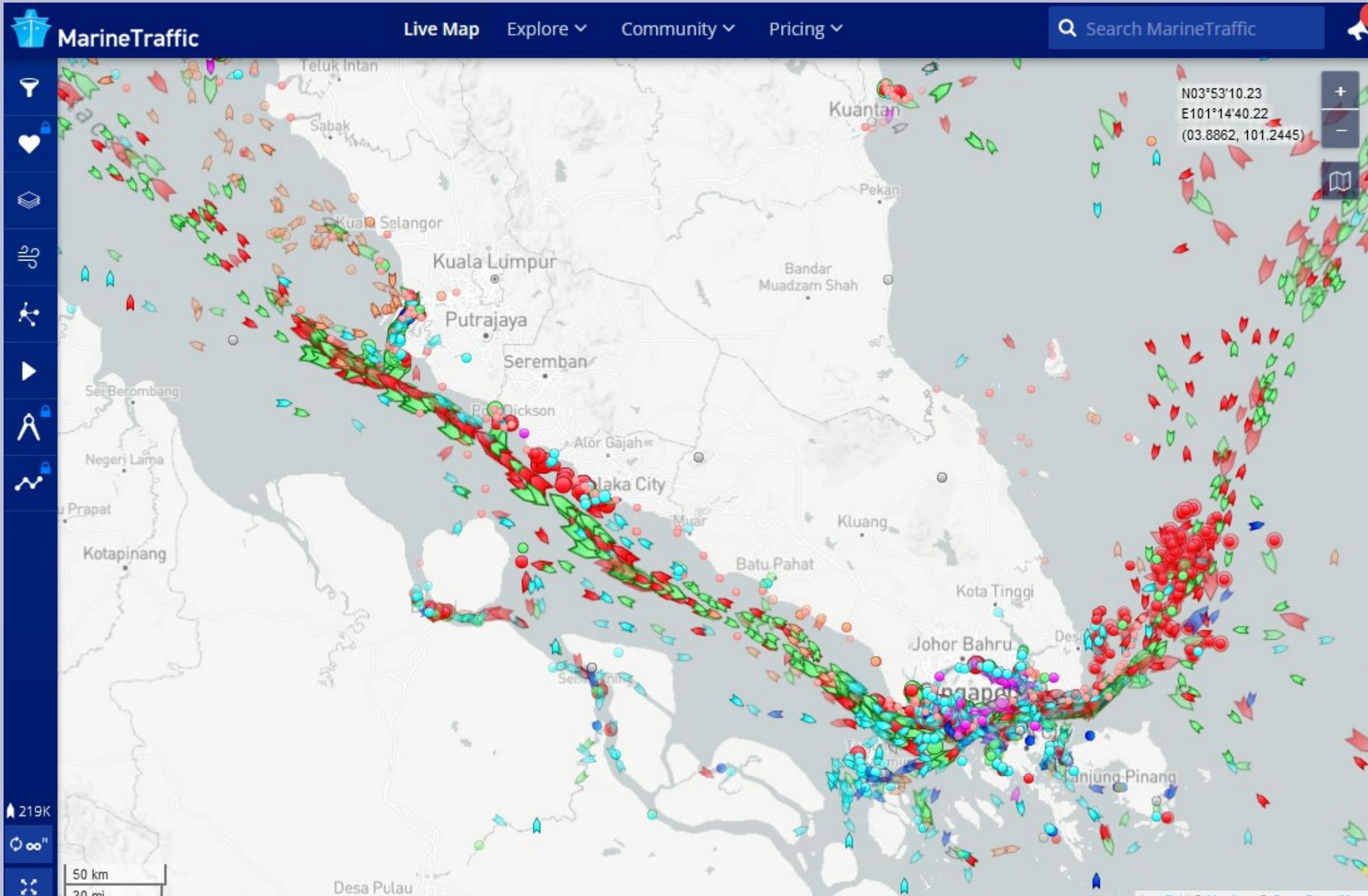
Repères spatiaux:

- Les routes maritimes
- Les pays et ports de la zone

Points-clé à savoir expliquer :

- Détroit passage stratégique mais goulet d'étranglement
- La gestion de ce détroit entre coopération et rivalité
- Des enjeux géostratégiques forts

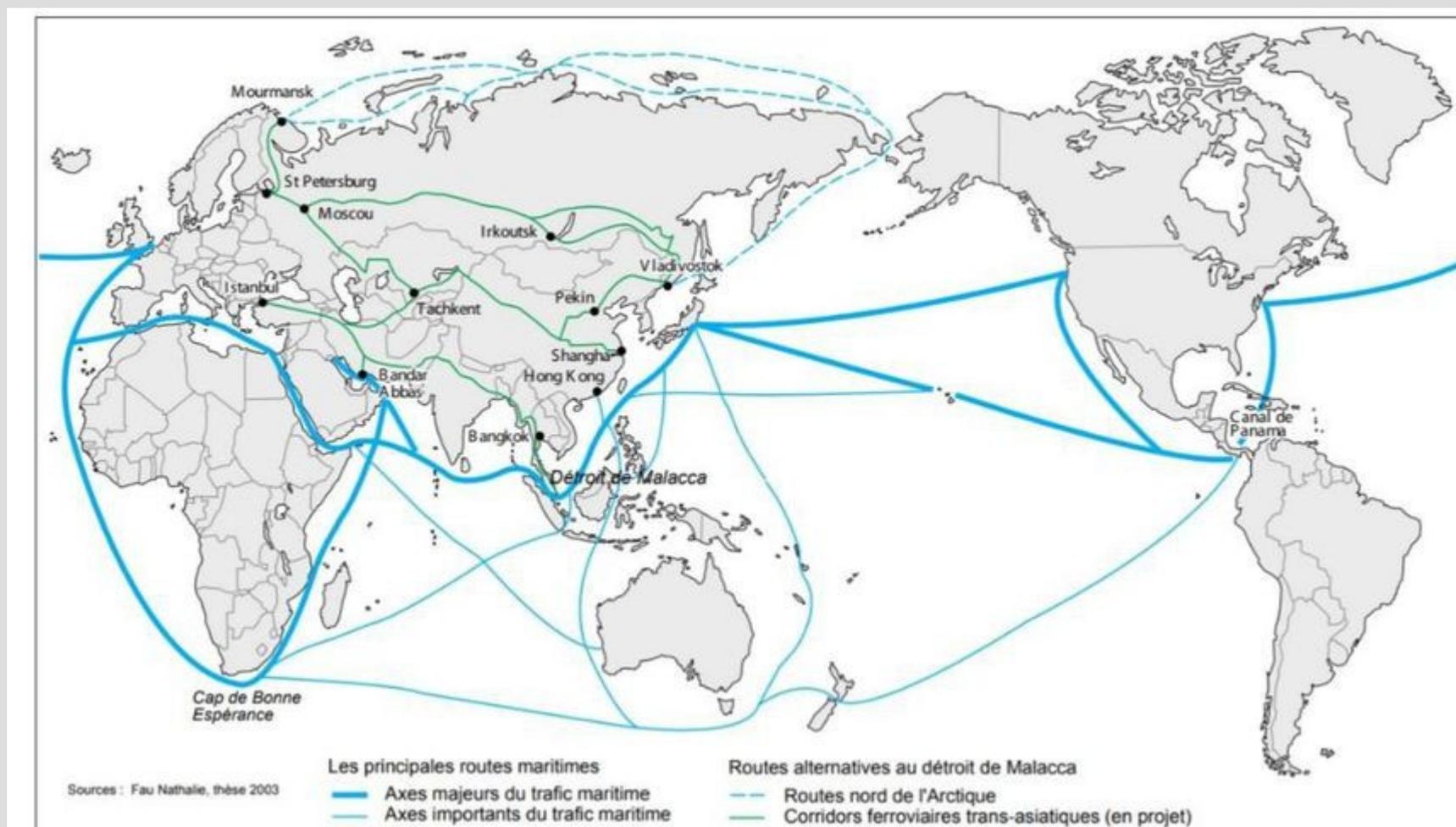
Document d'accroche



Problématique : Dans quelle mesure le détroit de Malacca est-il un passage obligé et convoité dans le cadre de la mondialisation ?

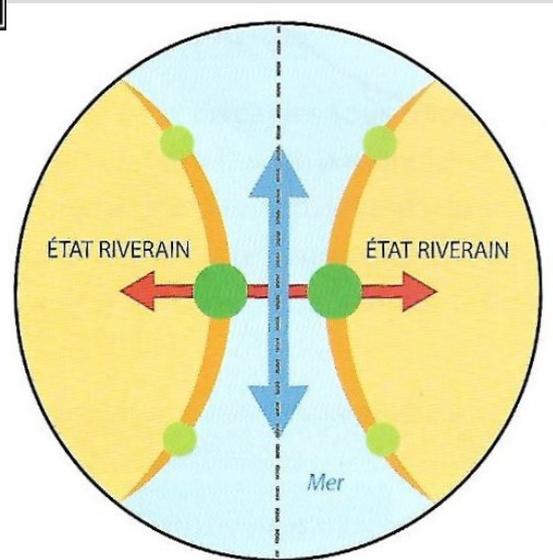
I Un passage stratégique

Les routes maritimes mondiales





- *1 navire toutes les 8 mn
- *1/3 du trafic maritime
- *2° port mondial pour conteneurs
- *détroit le plus surveillé
- *90% du trafic maritime de la Chine
- *couloir de 800 km de long
- *largeur de 38 à 390km



- Trafic maritime longitudinal
- Traversée
- Frontière
- Littoraux peuplés

Qu'est ce qu'un détroit ?

Manuel terminales
Nathan Technique 2020
p 138

XVI^e s.-1945	Domination européenne sur le détroit (Portugais, Anglais, Néerlandais).
1945	Indépendance de l'Indonésie.
1963	Indépendance de la Malaisie.
1965	Indépendance de Singapour.
1971	Refus par l'Indonésie et la Malaisie du statut de « détroit international » qui limite leur souveraineté ; le passage des navires est cependant accordé.
1978	Mise en place de couloirs de navigation sous la responsabilité des États riverains.
1982	Convention de Montego Bay définissant le « régime de passage en transit » : liberté d'accès au détroit, garanties sur la sécurité et la souveraineté des États riverains.
1998	Mise en place d'un système d'aide à la navigation pour sécuriser un trafic en forte hausse.
2000	Trafic dans le détroit estimé à 56 000 navires.
2020	Trafic attendu : plus de 100 000 navires.

Convention de Montego Bay et la réglementation des détroits

« **Art. 43.** Installations de sécurité, aides à la navigation et autres équipements, et prévention, réduction et maîtrise de la pollution.

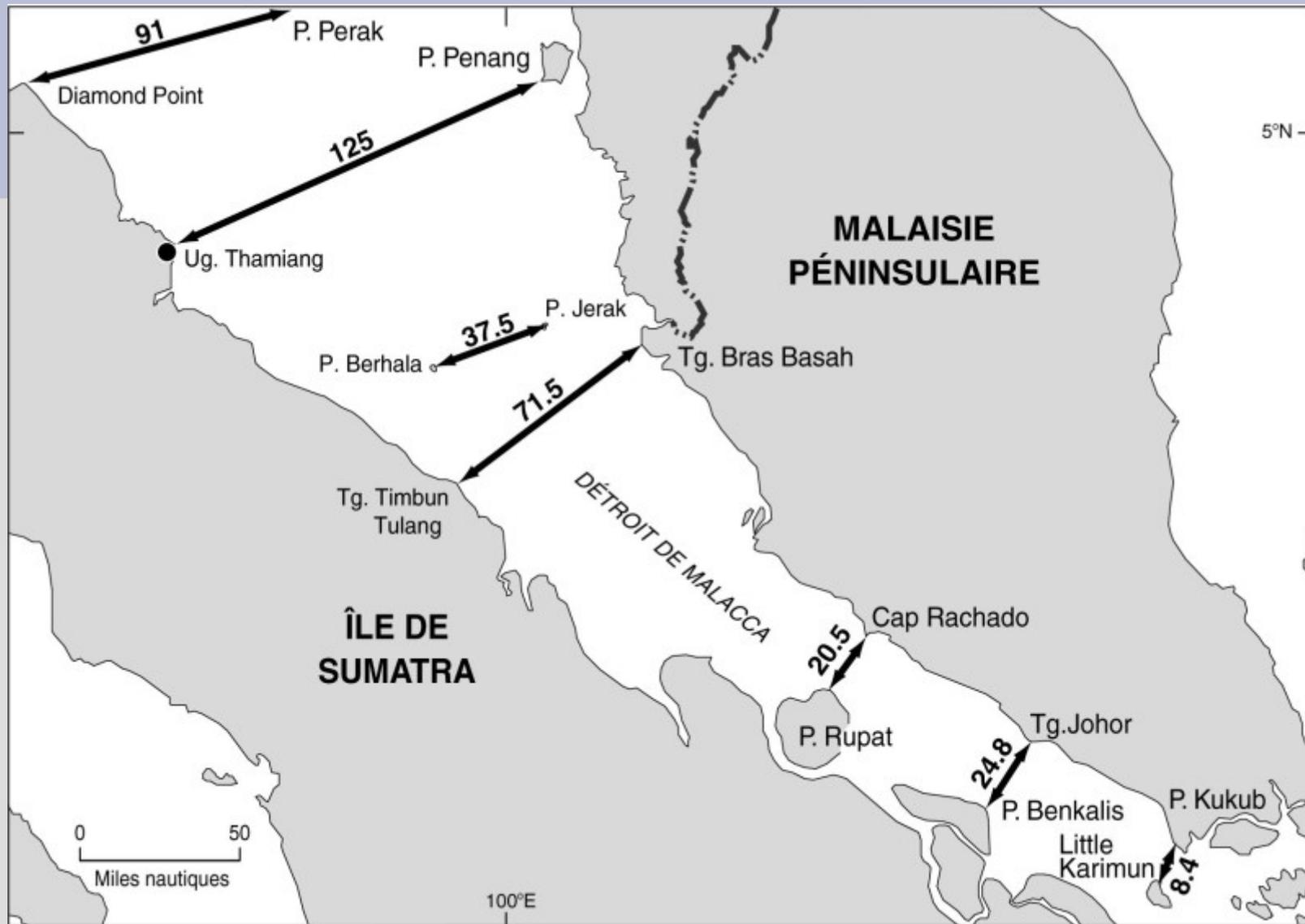
Les États utilisateurs d'un détroit et les États riverains devraient, par voie d'accord, coopérer, pour :

- établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale,
- prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

Cette obligation ne donne lieu à aucune compensation financière ni même à la possibilité de demander aux utilisateurs du détroit une contribution pour financer la construction et l'entretien des infrastructures de navigation (aménagement de couloirs de navigation ou encore systèmes d'aides à la navigation)

Art. 44. Obligations des États riverains de détroits.
Les États riverains de détroits ne doivent pas entraver le passage en transit et doivent signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans le détroit ou le survol du détroit dont ils ont connaissance. L'exercice du droit de passage en transit ne peut être suspendu. »

Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982.



Source : Koh Keng Lian, Straits in International Navigation. Contemporary Issues, London, Oceana Publications Inc., 1982. Tiré des cartes du ministère de la Marine de Grande-Bretagne.

Un couloir de navigation maritime
 Manuel terminales Nathan Technique
 2020 p 139



1. Un couloir maritime

↔ Largeur en milles

3. Une circulation réglementée

▬ Couloir international de navigation

— Ligne de séparation des trafics ouest et est

2. Un partage politique

■ État riverain

--- Frontière politique

4. Une activité intense

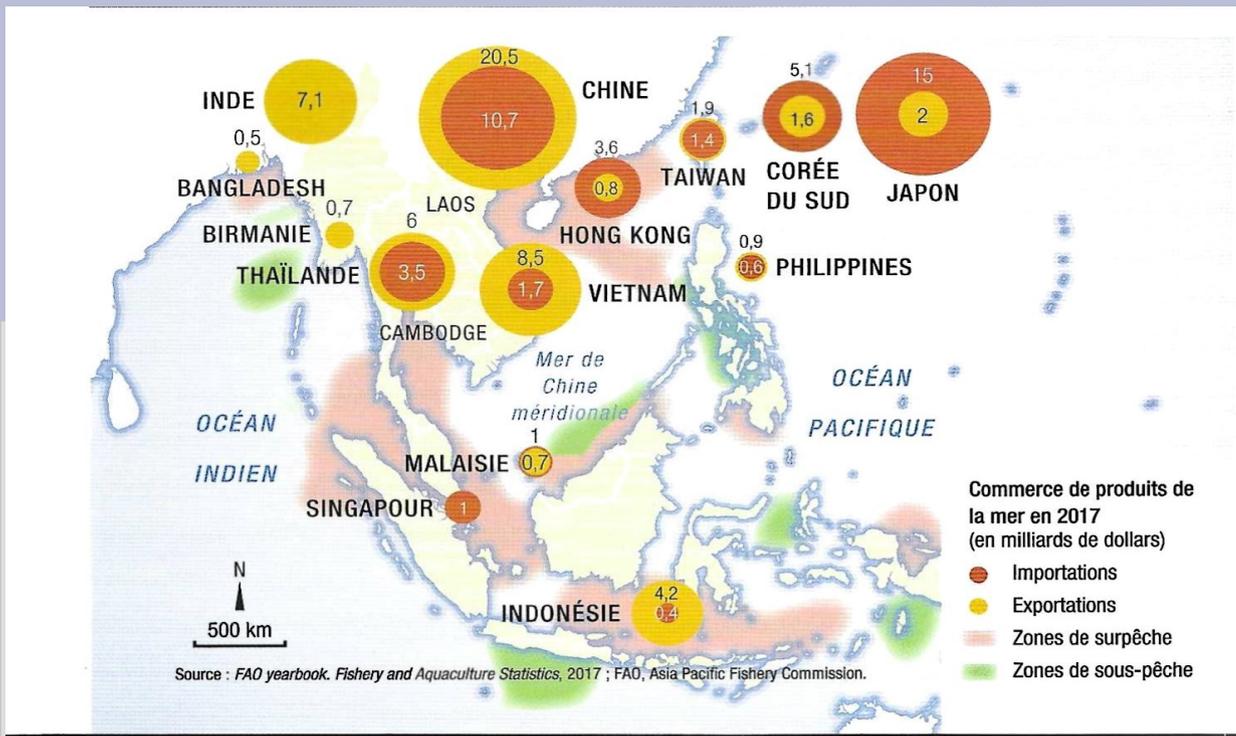
▲ Port spécialisé dans le trafic conteneur

▲ Hub mondial

▲ Port régional

▲ Autre port conteneur

▨ Zone d'insécurité liée à la piraterie



La Documentation photographique p 55

Document : Des flux énergétiques croissants

Situé sur la route maritime reliant les zones de production pétrolière du golfe Arabo-Persique et les zones de consommation en pleine croissance d'Asie orientale, le détroit de Malacca est un corridor énergétique et un goulet d'étranglement (chokepoint) des flux mondiaux d'hydrocarbures.(...) Ces flux sont alimentés par les besoins énergétiques croissants de l'ensemble de l'Asie orientale : les pays d'Asie du Nord-Est (Japon, Chine, Corée) mais aussi de plus en plus l'Asie du Sud-Est. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) évalue les besoins de la Chine à 125 millions de barils par jour en 2035 contre 8,6 millions en 2010. Or, ces importations qui proviennent majoritairement du golfe Arabo-Persique et d'Afrique transitent à 80% par le détroit de Malacca. Quant à l'Asie du Sud-Est, elle s'affirme comme un nouveau centre de la consommation énergétique mondiale. Dans son dernier rapport de 2017 consacré uniquement à l'Asie du Sud-Est, l'AIE estime qu'en 2040 sa demande énergétique devrait augmenter de 80%, sa dépendance pétrolière passer de 57% en 2014 à 79% en 2040 et sa demande en pétrole de 4,7 millions de barils par jour à 6,8 millions de b/j. Les flux énergétiques transitant dans le détroit vont d'autant plus croître que les taux de couverture pétrolière des pays asiatiques se détériorent : la production pétrolière de la Chine couvrait 76% de sa consommation nationale en 1998, mais seulement 47% en 2008 et si, en 2014, la Malaisie ne dépend pas du pétrole importé, elle devrait l'être à hauteur de 40% en 2040.

La fluidité du trafic dans le détroit de Malacca est ainsi un enjeu géopolitique majeur. De ce fait, les Etats riverains peuvent être qualifiés d' « Etats transits » : un terme désignant un pays situé sur un corridor énergétique transnational et qui exerce une fonction de lien, de pivot entre des pays producteurs et des pays consommateurs.

Nathalie Fau « Les Etats transits maritimes du détroit de Malacca : vers la création d'un hub énergétique transfrontalier », *Hérodote*, n°176, 2020/1, pp 77-78

Document : Premier avitaillement au GNL (Gaz Naturel Liquiéfié) d'un vraquier à Singapour

BHP a accueilli le Mt. Tourmaline que la société minière néerlandaise positionne comme le « premier newcastlemax alimenté au GNL au monde ». Il transportera du minerai de fer entre l'Australie occidentale, où sont basées ses opérations de minerai de fer, et l'Asie à partir de 2022. BHP a affrété cinq navires du même type auprès d'Eastern Pacific Shipping (EPS) pour une durée de cinq ans et a attribué le contrat de fourniture de GNL à Shell. Lors de son voyage inaugural, le navire est arrivé au port de Jurong à Singapour pour sa première opération de soutage au GNL, opérée par le FueLNG Bellina. Le soudeur est exploité par une coentreprise entre Shell Eastern Petroleum et Keppel Offshore & Marine. Une fois souté, le vraquier de 209 000 tpl devait partir pour Port Hedland en Australie occidentale.(...) « Ces navires devraient réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 30 % par voyage par rapport à un voyage effectué avec un carburant conventionnel. Ils contribueront à notre objectif de 2030 visant à réduire de 40 % l'intensité carbone de nos affrètements », indique le directeur commercial de BHP, Vandita Pant.

« Ces newcastlemax (une classe de vraciers ayant la taille requise pour faire escale au port de Newcastle en Australie) au GNL sont une première mondiale, mais plus important encore, ils représentent un changement de culture dans le transport maritime et l'exploitation minière, a souligné pour sa part Cyril Ducau, le directeur général d'origine française d'EPS. Ces navires montrent aux deux industries qu'une réduction significative des émissions de carbone est possible aujourd'hui et nécessaire à mettre en œuvre, alors que nous travaillons vers des solutions nettes zéro. »

<https://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/premier-avitaillement-au-gnl-dun-vraquier-a-singapour>

Publié le 08 Février 2022



En proposant des divertissements pour tous les âges, l'île de Sentosa héberge les attractions les plus populaires de Singapour, notamment Universal Studios Singapore et le S.E.A. Aquarium. Les adultes peuvent s'échapper au Casino de Resorts World Sentosa et à la Crockfords Tower, pendant que les adolescents plus aventureux se dirigent vers Skyline Luge et la plage Tanjong de Sentosa.



<https://www.viator.com/fr-BE/Singapore-attractions/Sentosa-Island/overview/d18-a140>

Le détroit de Malacca, entre Sumatra et la Malaisie, est le seul passage utile en Asie du Sud pour les échanges maritimes. Avec la formidable croissance de la Chine, cette sensibilité au détroit de Malacca a pris une proportion colossale, soit autour de 800 millions de tonnes par an. Le transit par le détroit de Malacca représente pour la Chine 100 % du soja importé, 90 % du pétrole, 50 % du fer et 40 % du gaz. Le goulet de Malacca est sensible pour toutes les économies exportatrices d'Asie de l'Est, pour la Chine comme pour ses voisins, la route vers l'Est est celle des exportations de produits manufacturés vers le reste de l'Asie, l'Europe et l'Afrique. Une cinquantaine de millions de conteneurs pleins passent chaque année par le détroit. Malacca est ainsi un extraordinaire point de resserrement de l'économie mondiale à un niveau bien supérieur que peuvent l'être Suez¹ ou Panama². L'émergence chinoise a accentué l'importance de cette étroite voie maritime. Au début des années 2000, le passage le plus étroit face à Singapour connaissait un transit annuel de 50 000 navires, il est maintenant de 77 000 navires.

Paul Turret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime, « La menace vient de la congestion plutôt que des tensions régionales », *L'Humanité*, 29 septembre 2016.

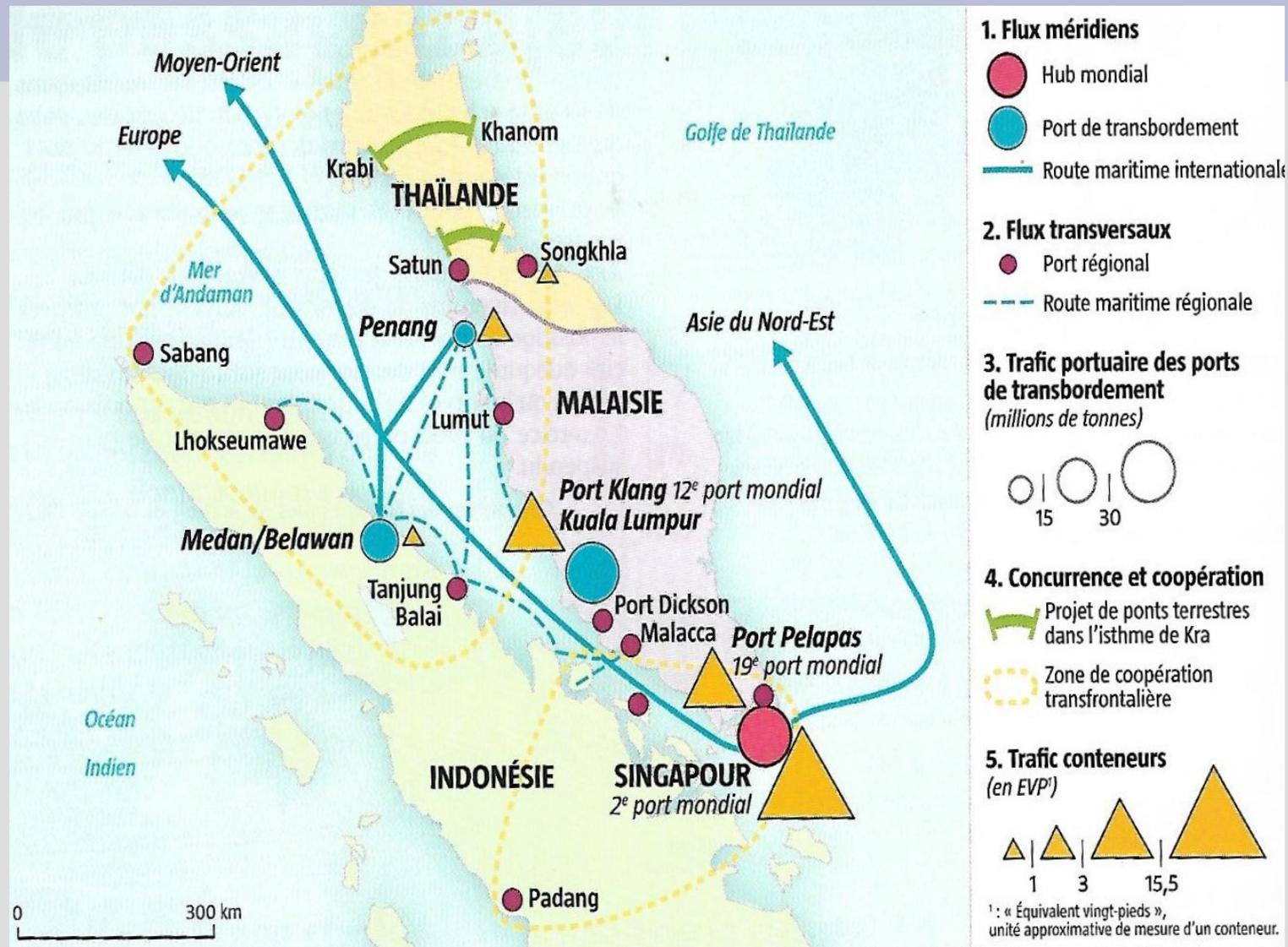
1. Port égyptien sur la mer Rouge, il donne son nom au canal ouvert en 1869 reliant la mer Rouge à la Méditerranée.
2. Capitale du Panama (Amérique centrale), son canal permet de relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique depuis 1914.

Les détroits « passages restreints entre deux terres et reliant deux étendues marines distinctes », contraignent les routes maritimes à emprunter certains couloirs obligés et les flottes à redoubler de vigilance au moment de ce passage, tant en raison de la circulation croissante et des risques d'abordage qu'en raison de menaces potentielles. Les choke-points ou « points d'étouffement » sont des passages stratégiques caractérisés par un ralentissement et/ou un encombrement ou une limitation de la capacité des navires, souvent talons d'Achille de l'économie mondiale. Il est exact que nombre de détroits comme Malacca sont aussi des choke-points mais les deux notions peuvent être parfaitement dissociées : d'un côté la haute mer peut être parsemée de choke-points en l'absence de toute contrainte naturelle, alors que certains détroits comme Gibraltar n'obligent pas la circulation à ralentir. Quelle que soit la catégorie dans laquelle on les range, détroits et choke-points peuvent être globalement rangés dans le groupe des « points sensibles » de l'océan.

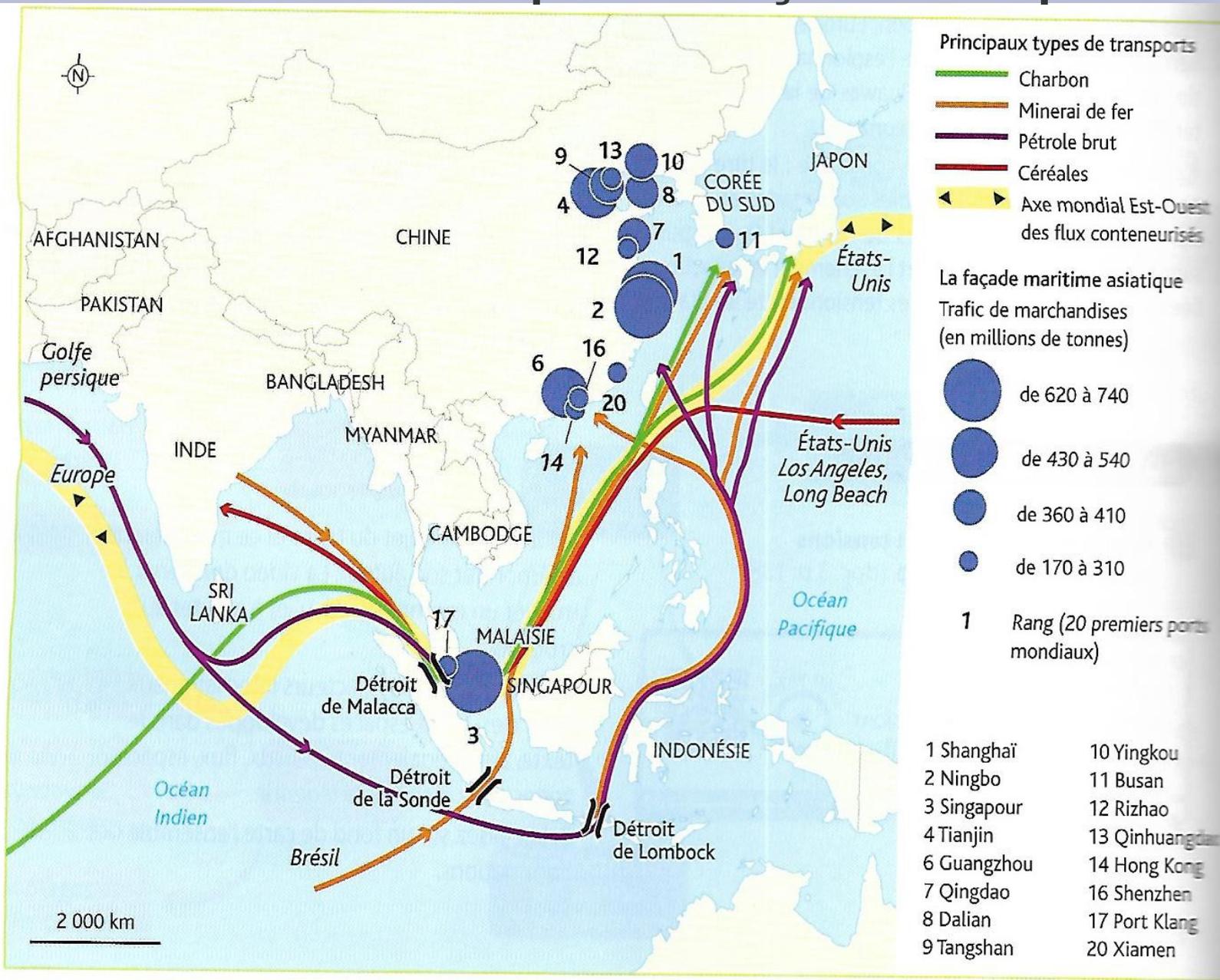
André Louchet « Détroits, passages et routes maritimes du monde : perspectives géopolitiques » *Diplomatie*, n°55, février-mars 2020

II Un détroit entre coopérations et tensions

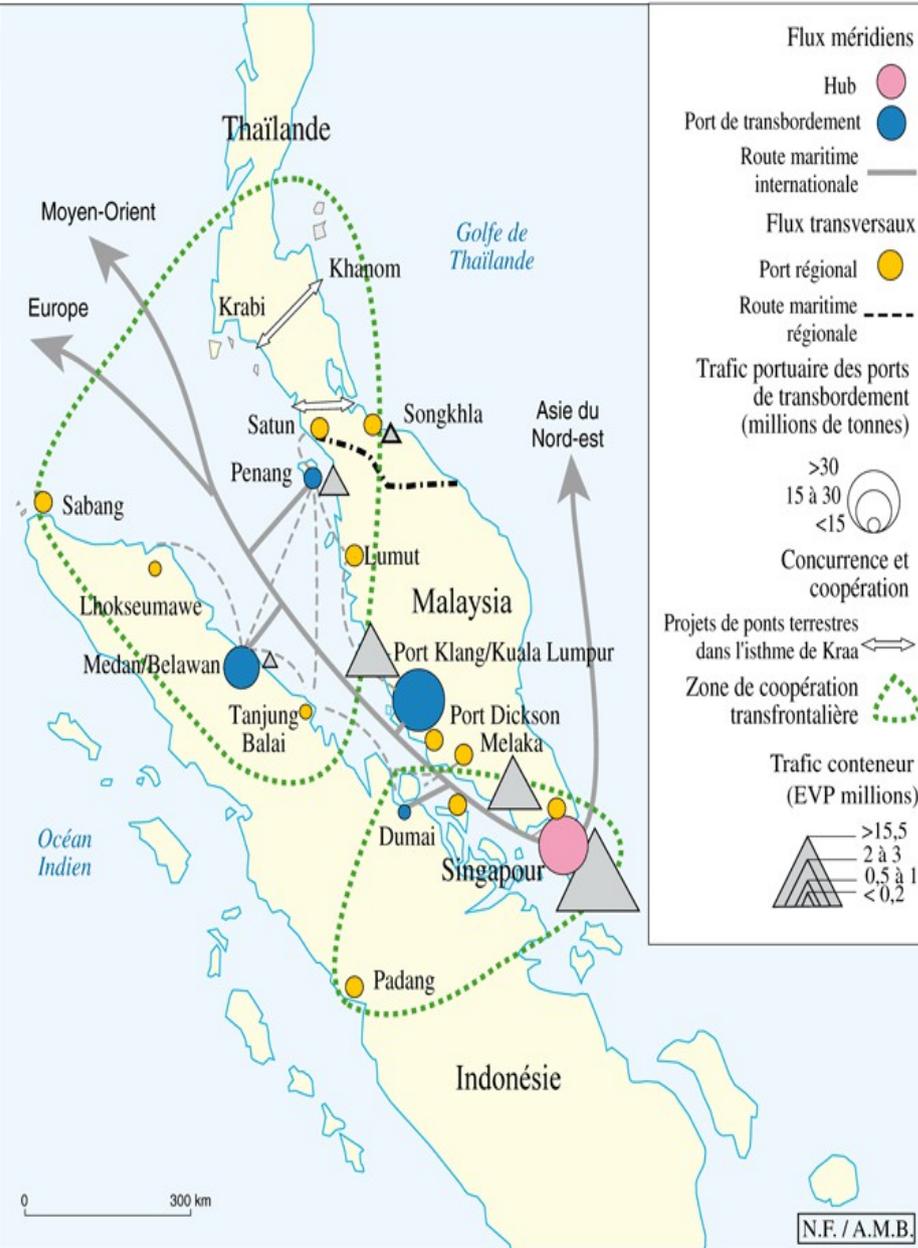
Une région dynamisée par des flux intra-régionaux et internationaux



Transports et façade asiatique

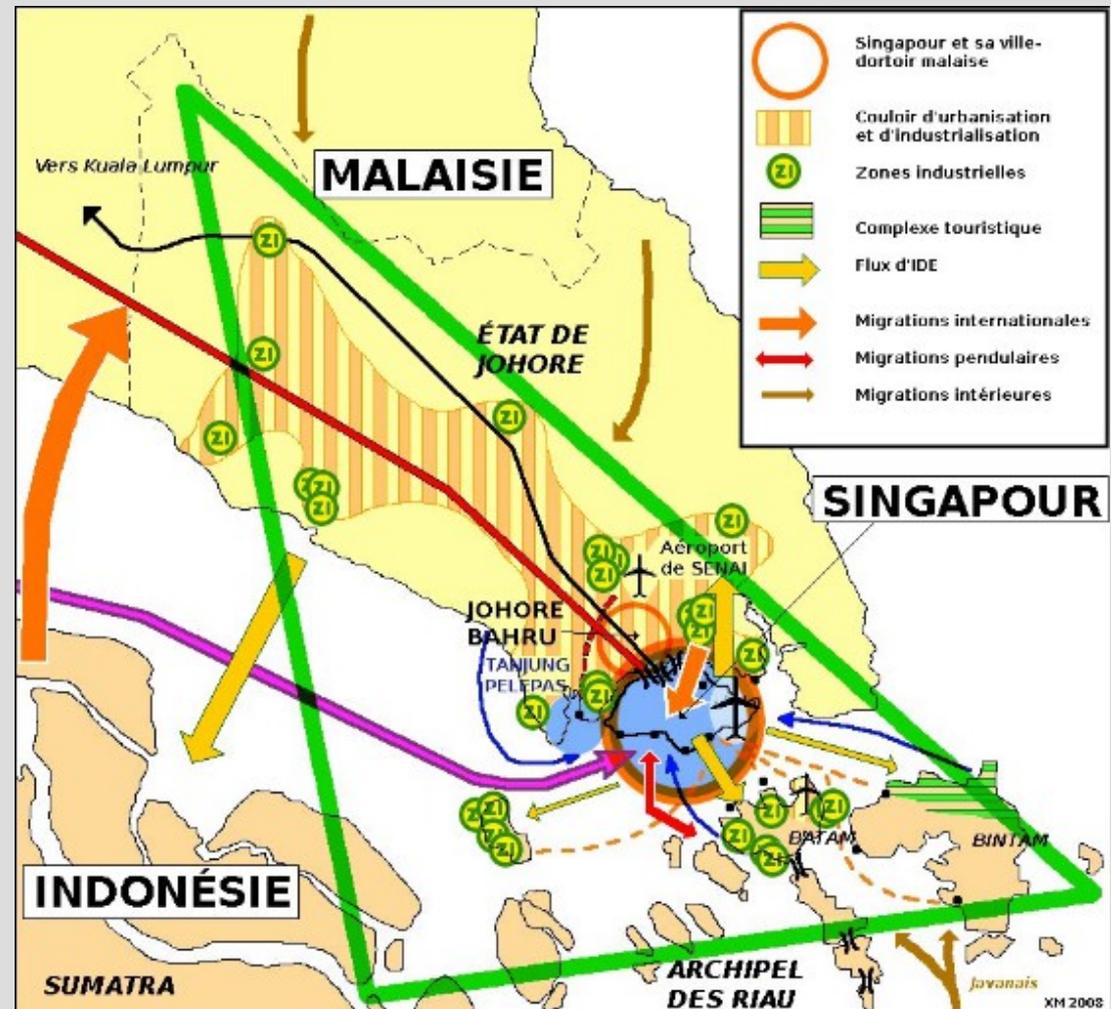


Carte 3 - Les triangles de croissance dans le détroit de Malacca



Echanges et coopérations

Le triangle de croissance SIJORI



Document : Vers la création d'un hub énergétique transfrontalier ?

Singapour, ne disposant pas de ressources énergétiques et étant complètement dépendante des importations, a su valoriser sa situation et en faire un avantage comparatif. (...) L'Indonésie et la Malaisie qui disposent quant à elles d'importantes ressources en hydrocarbures, envisagent le détroit soit comme un moyen d'exporter les ressources locales, soit comme une source d'approvisionnement pour compenser l'inégale répartition des hydrocarbures. Le déclin de leur production en hydrocarbures, la forte croissance de la demande asiatique en énergie ainsi que l'exemple de réussite de Singapour comme hub énergétique incitent cependant les gouvernements indonésiens et malaisien à repenser le rôle du détroit. Tous deux souhaitent désormais profiter de leur localisation au cœur des flux énergétiques mondiaux pour capter les flux en transit et insérer davantage les rives du détroit de Malacca dans le marché énergétique mondial, soit en développant les activités de stockage (Indonésie, Malaisie), soit en s'orientant vers la création de complexes pétrochimiques (Malaisie).

Dans ce contexte, il est envisageable de voir émerger à l'entrée sud du détroit de Malacca un hub énergétique transfrontalier. (...) Une coopération entre les trois Etats permettrait de gagner la confiance des stockeurs, de développer les complémentarités et d'imposer le triangle énergétique Singapour-Johor-île de Riau comme le premier centre mondial du soutage (...).

Nathalie Fau « Les Etats transits maritimes du détroit de Malacca : vers la création d'un hub énergétique transfrontalier », *Hérodote*, n°176, 2020/1, pp 91-92

Document : Concilier développement économique et protection environnementale

En janvier 2016, les trois Etats côtiers ont ainsi ratifié l'ensemble des annexes de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite convention Marpol (acronyme de l'anglais marine pollution). Cette ratification commune ouvre la possibilité de demander le classement du détroit de Malacca en « zone spéciale », un statut permettant d'interdire à tout navire de rejeter en mer des hydrocarbures tant qu'il se trouve dans cette zone. Les Etats riverains envisagent également le classement du détroit en zones d'émissions contrôlées dites ECA (Emissions control area) ; des zones où les navires sont soumis à une législation plus stricte concernant l'émission de gaz, notamment celui d'oxyde de soufre responsable de l'acidification des eaux marines et de la destruction des mangroves. Ce classement obligerait les navires en transit à opter pour le gaz naturel liquifié (GNL), comme carburant marin. Il permettrait ainsi de protéger l'environnement du détroit tout en favorisant l'émergence du hub transfrontalier de GNL, englobant les terminaux méthaniers de Singapour et de la Malaisie. Faire ce choix, permettant de concilier préoccupations environnementales et économiques, pourrait être la première étape d'un nouveau système de coopération se réorientant vers une politique globale de gestion intégrée de l'écosystème marin du détroit.

Nathalie Fau « Les Etats transits maritimes du détroit de Malacca : vers la création d'un hub énergétique transfrontalier », *Hérodote*, n°176, 2020/1, pp 93-94

Document : Concilier développement économique et protection environnementale

En janvier 2016, les trois Etats côtiers ont ainsi ratifié l'ensemble des annexes de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite convention Marpol (acronyme de l'anglais marine pollution). Cette ratification commune ouvre la possibilité de demander le classement du détroit de Malacca en « zone spéciale », un statut permettant d'interdire à tout navire de rejeter en mer des hydrocarbures tant qu'il se trouve dans cette zone. Les Etats riverains envisagent également le classement du détroit en zones d'émissions contrôlées dites ECA (Emissions control area) ; des zones où les navires sont soumis à une législation plus stricte concernant l'émission de gaz, notamment celui d'oxyde de soufre responsable de l'acidification des eaux marines et de la destruction des mangroves. Ce classement obligerait les navires en transit à opter pour le gaz naturel liquifié (GNL), comme carburant marin. Il permettrait ainsi de protéger l'environnement du détroit tout en favorisant l'émergence du hub transfrontalier de GNL, englobant les terminaux méthaniers de Singapour et de la Malaisie. Faire ce choix, permettant de concilier préoccupations environnementales et économiques, pourrait être la première étape d'un nouveau système de coopération se réorientant vers une politique globale de gestion intégrée de l'écosystème marin du détroit.

Nathalie Fau « Les Etats transits maritimes du détroit de Malacca : vers la création d'un hub énergétique transfrontalier », *Hérodote*, n°176, 2020/1, pp 93-94

La sécurisation



La circulation dans le détroit

- Dispositif de séparation et sens du trafic
- Récifs
- Épaves

Les aides à la navigation

- Sémaphores
- Balises radio
- Réflecteurs radars et portée

Un corridor essentiel pour l'Asie et le monde

« Le transit de pétrole en 15 ans est passé de 400 à 600 millions de tonnes (Mt). Encore plus que pour le Japon, le détroit est vital pour la Chine devenue la plus grande nation portuaire de notre monde globalisé.

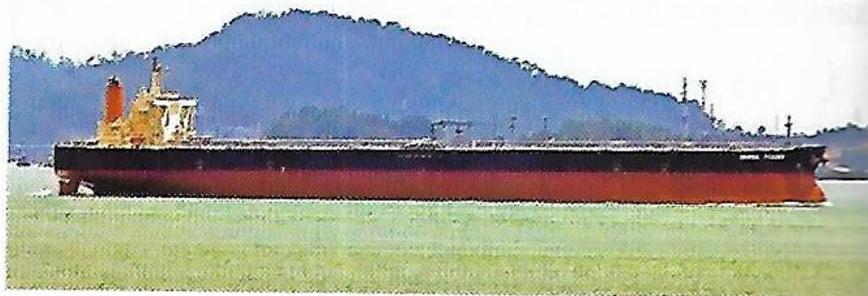
En 2003, le président Hu Jintao selon un journal de Hong Kong aurait évoqué le "dilemme de Malacca", cette dépendance du détroit qui représente pour la Chine 100 % du soja importé, 90 % du pétrole, 40 % du fer et 40 % du gaz. Plus globalement, les trafics pétroliers de la Chine, du Japon, de la Corée et de Taiwan représentent 450 Mt par an. Le goulet de Malacca est aussi sensible pour toutes les économies exportatrices d'Extrême-Orient, pour la Chine comme pour ses voisins, la route vers l'Ouest est celle des exportations de produits manufacturés vers le reste de l'Asie, l'Europe et l'Afrique. De 5 millions d'EVP¹ dans les années 1990, le trafic sera autour de 50 millions d'EVP à la fin de cette décennie. [...]

La menace directe sur le détroit est simplement la congestion maritime. Au début des années 2000, le transit au large de Singapour était de 50 000 navires par an, en 2016 il s'est élevé à 83 740 unités. La question de la fluidité de cette voie stratégique est régulièrement évoquée si l'on dépasse 100 000 transits annuels. Un accident maritime majeur poserait un problème conséquent, mais pas fatal puisque le trafic pourrait être détourné vers l'Est par le

détroit de Lombok (un détour de cinq jours de mer) comme l'a évoqué en 2016 le gouvernement indonésien. »

Paul Tourret, « 20 ans de mutations des routes maritimes », note de synthèse de l'Institut supérieur d'économie maritime Nantes - Saint-Nazaire (ISEMAR), mai 2017.

1. « Équivalent vingt-pieds », unité approximative de mesure d'un conteneur permettant de calculer rapidement le volume de stockage d'un navire ou d'un terminal.



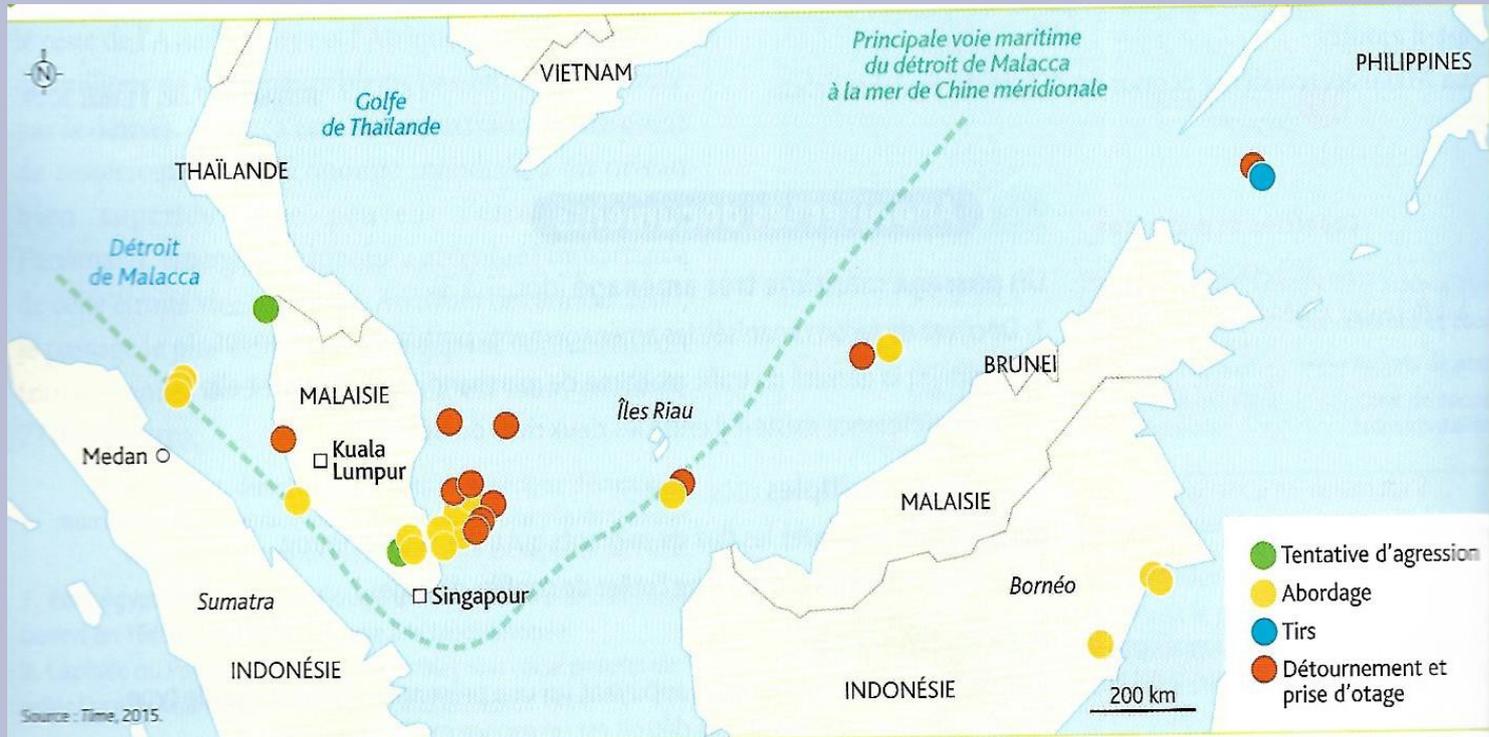
Photographie du pétrolier *Omega Trader* s'engageant dans le détroit de Malacca à la sortie du port de Singapour, 2012

Ce supertanker japonais, long de 333 m et large de 60 m, peut transporter 305 000 tonnes de pétrole. Il relie les ports de Fujairah (Émirats arabes unis) et de Sakai (Japon) et fait partie de la flotte approvisionnant l'archipel nippon.

« Les enjeux du détroit de Malacca ne sont pas les mêmes entre d'un côté les États riverains et de l'autre les puissances maritimes et les États utilisateurs : si les premiers, craignant une remise en cause de leur souveraineté nationale, se soucient avant tout de la sûreté de la navigation dans le détroit afin d'éviter une catastrophe environnementale et une crise des secteurs économiques qui vivent de l'exploitation de la mer (aquaculture, tourisme, etc.), les seconds défendent le maintien d'une libre circulation dans le détroit et se préoccupent uniquement de la sécurité de leur navires et de leur chargement [...]. Depuis le milieu des années 1990, les États indonésien et malaisien dénoncent cependant la lourdeur financière des coûts d'entretien et le peu d'implication des compagnies maritimes internationales mais aussi des États utilisateurs. Ils ont fini par avoir gain de cause. L'OMI [Organisation maritime internationale] a lancé et encadré une réflexion sur la mise en place d'un modèle de coopération incluant également les usagers du détroit. [Les États riverains] demeurent ainsi les seuls responsables de la sécurisation du détroit tout en bénéficiant d'investissements extérieurs. »

Nathalie Fau, « Les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca », © *Géoéconomie*, n° 67, 2013.

La piraterie



Déplacement de la piraterie du détroit de Malacca à celui de Singapour et vers la mer de Chine méridionale. Les pirates viennent depuis les îles indonésiennes et les côtes.

Sûreté des espaces maritimes




RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

BILAN ANNUEL

20
21

Au terme de sa cinquième année d'existence, grâce aux liens qu'il a su tisser avec des partenaires étatiques ou privés, et par une collecte méticuleuse de données, le MICA Center dispose d'une connaissance précise et reconnue de la menace piraterie et du brigandage.

En poursuivant ce travail de mise en réseau avec de nouveaux partenaires de confiance français et étrangers, par les protocoles de la coopération navale volontaire, et en lien avec les centres internationaux de fusion de l'information, le MICA Center continue d'accroître sa connaissance générale des menaces, nécessaire à sa mission d'analyse et de partage d'information de sûreté maritime.

Le centre de fusion d'informations (IFC), basé à Singapour, sert de centre régional de partage d'informations sur la sécurité maritime (MARSEC) couvrant la majeure partie de la région indo-pacifique. Avec une équipe intégrée composée d'officiers de liaison internationaux (OLI) de plus de 19 marines et garde-côtes ; et le personnel de la marine de la République de Singapour (RSN), l'IFC facilite le partage d'informations MARSEC et la collaboration entre ses partenaires pour indiquer les réponses opérationnelles. Ses liens avec plus de 90 centres opérationnels (OPCEN) des marines, des forces de l'ordre et des agences maritimes dans plus de 40 pays, ainsi que des liens avec l'industrie du transport maritime, fournissent à l'IFC une connaissance de la situation maritime et permettent une collaboration au-delà de son domaine d'intérêt.

Document : La piraterie en Asie du Sud Est selon le rapport MICA Center

L'IFC a observé une augmentation d'environ 35% des activités de contrebande signalées cette année, par rapport à 2019 et 2020. Certains facteurs peuvent expliquer cette hausse. Le renforcement de la sécurité aux frontières dans le cadre des mesures liées à la pandémie de COVID-19 a permis un taux de détection plus élevé des marchandises de contrebande transitant par la voie maritime. De plus, le COVID-19 a gravement affecté les moyens de subsistance des ressortissants locaux, qui n'ont eu alors d'autre choix que de recourir à des activités illicites pour survivre. Enfin, l'augmentation de la demande nationale de certains produits, les produits locaux ou le tabac par exemple, a poussé les prix à la hausse, et rendu plus lucrative leur contrebande. (...)

Le nombre d'événements relevés en Asie du Sud-Est en 2021 montre globalement une nette diminution qui cache de fortes disparités par sous-région. Ainsi, dans le détroit de Singapour et ses approches, l'augmentation régulière des incidents observée les années précédentes se confirme avec 51 actes relevés cette année, ce qui correspond à plus de la moitié des événements de la zone Asie du Sud-Est. Ni les efforts produits par Singapour, la Malaisie et l'Indonésie, ni les nombreuses mesures prises afin de juguler cette menace notamment le renforcement des Malacca Strait Patrol et une coopération accrue au travers de l'Information Fusion Center de Singapour avec l'ensemble des acteurs du maritime, ne parviennent à inverser la tendance. (...)

Le détroit de Malacca

Depuis quelques années, le détroit n'est plus en soi une zone à risque. Les brigands sont essentiellement actifs dans cette région sur des navires au mouillage ou accostés au port de Belawan au nord de Sumatra en Indonésie ou au nord-est de l'île de Karimun, à proximité immédiate du détroit de Singapour. Les vols sont vraisemblablement le fait des mêmes brigands qui opèrent dans le détroit de Singapour.



■ Vol ■ Approche ■ Attaque ■ Navire piraté

L'année 2021 marque en effet le pic le plus important d'activités de brigandage depuis 2015 avec 51 événements reportés, tous sur des navires en route. La présence de brigands armés a fortement augmenté ainsi que leur degré de violence ; ils sont désormais signalés sur plus d'un tiers des événements. Peu d'arrestations de brigands ont par ailleurs été observées cette année, laissant entrevoir une intensité similaire des événements de brigandage en 2022.

À l'est du détroit de Singapour et ses approches

Quarante-et-un incidents ont été reportés, essentiellement sur des pétroliers et des vraquiers en route, et principalement de nuit. Les attaques y sont opportunistes et se déroulent en général au nord des îles indonésiennes de Batam et de Bintan, dans la zone sud du Dispositif de Séparation du Trafic du détroit de Singapour.

Les auteurs sont découverts la plupart du temps dans les salles des machines et tentent de dérober des pièces de moteur et du petit matériel à bord du navire.

Les gangs concernés par ces larcins sont très différents de ceux mis en cause dans la partie ouest du détroit et plus professionnels dans leur mode opératoire.

Ils attaquent avec des sampans motorisés et n'hésitent pas à monter sur des navires avec des francs-bords allant jusqu'à sept mètres. Le même groupe d'auteurs vise en général plusieurs navires dans la même nuit afin de maximiser ses gains.

Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Annual Report

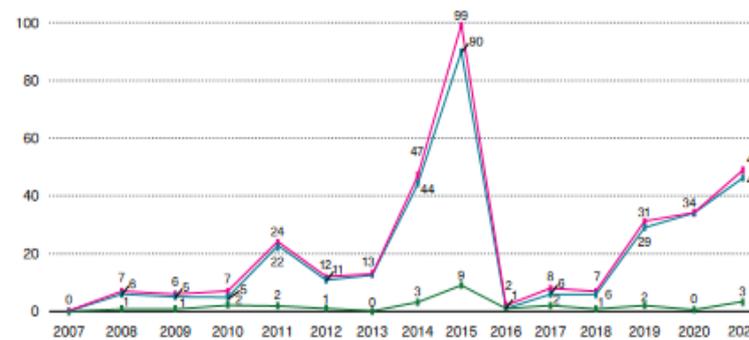
JANUARY
TO
DECEMBER
2021

1. Increase of incidents in the Singapore Strait

A total of 49 incidents were reported in the Singapore Strait in 2021. This accounts for 60% of the total number of incidents reported in Asia (82 incidents). Compared to 2020 (34 incidents), there was an increase of 15 incidents in 2021. More details of the situation in the Singapore Strait can be found in Part Two of this report.

Number of incidents

A total of 346 incidents (comprising 318 actual incidents and 28 attempted incidents) were reported in the SS during 2007-2021. The highest number of incidents occurred in 2015 (99 incidents) and no incident was reported in 2007. The number of incidents reported in 2021 (49 incidents) is the second highest during 2007-2021. Graph 2 shows the number of incidents in the SS during 2007-2021.



Graph 2 - Number of incidents in the Singapore Strait (2007-2021)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

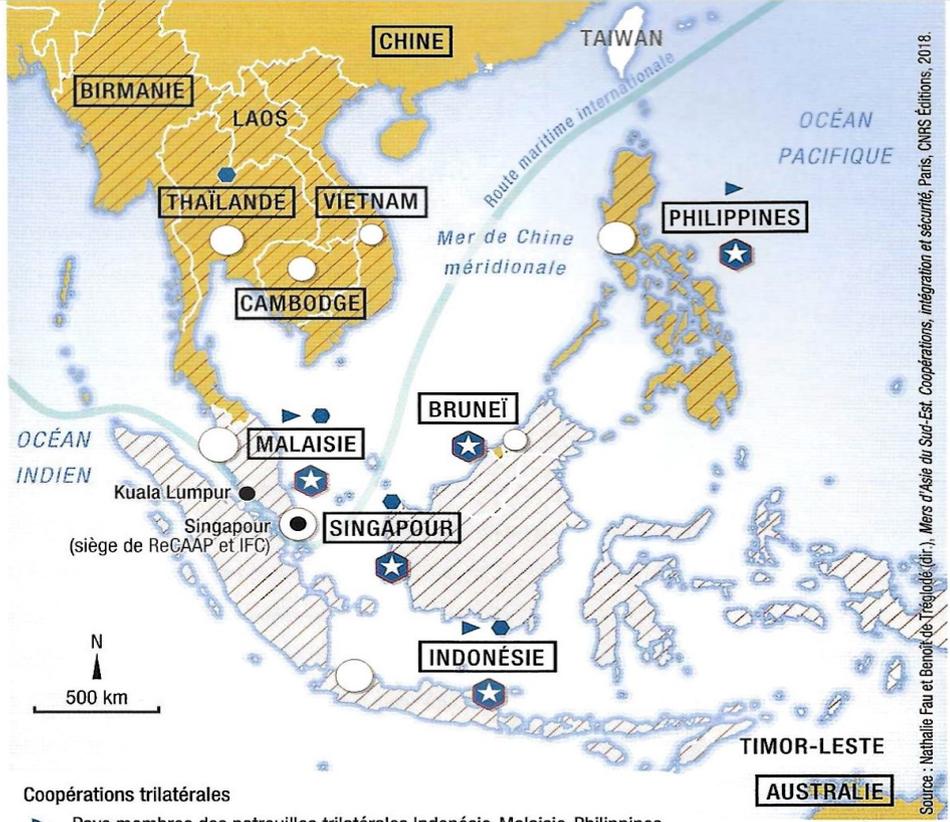


Stay updated with
our Mobile App.
Scan the QR code
to download.



S/N	Name of ship	Incident Type	Date of incident	Time of incident	Flag of ship	Type of ship	Latitude	Longitude	Area location	Area description	Ship activity	Attack method & description of incident	CAT
5.	<i>MS Carla</i>	Attempted	10 Jan 2022	2140	MALAYSIA	TANKER	1° 13.77' N	103° 32.16' E	Straits of Malacca & Singapore	Approximately 2.65 nm from Tanjung Piai, (Malaysia), outside of the TSS in the Singapore Strait	While Sailing	While underway, the duty deck officer sighted five perpetrators on board a wooden boat placing a ladder at the port side of the ship. The ship's alarm was raised, and the perpetrators abandoned the boarding and sped away. The master reported the incident to the Port Operation Control Centre (VTIS West). Safety broadcast on anti-piracy watch was carried out and it increased to every half hour interval to warn all ships to maintain vigilant watch at all times.	NA
6.	<i>Bow Santos</i>	Robbery / Theft	8 Jan 2022	0540	NORWAY	CHEMICAL TANKER	1° 16.18' N	104° 13.96' E	Straits of Malacca & Singapore	Approximately 8 nm northwest of Tanjung Pergam, Bintan Island (Indonesia) in the eastbound lane of the TSS in the Singapore Strait	While Sailing	While underway, four unauthorised persons armed with knives were sighted in the engine room. The master raised the alarm and the crew mustered at the bridge. The master reported the incident to VTIS. At about 0644 hrs, the master updated Singapore VTIS that a search on board the ship was completed with no further sighting of the perpetrators. The crew was safe and accounted for with no report of injuries. However, the loss of property cannot be ascertained. The master informed VTIS East that no assistance was required and resumed her voyage. A Safety navigational broadcast was initiated. The RSN's MSTF and Singapore Police Coast Guard were notified. Information of the incident were shared with Malaysian and Indonesian authorities.	3
7.	<i>Blue Sea</i>	Robbery / Theft	8 Jan 2022	0242	LIBERIA	TANKER	1° 16.55' N	104° 16.54' E	Straits of Malacca & Singapore	Approximately 6.4 nm northwest of Tanjung Pergam, Bintan Island (Indonesia) in the eastbound lane of the TSS in the Singapore Strait	While Sailing	While underway, the duty officer sighted four unauthorised persons in the engine room. One of them was armed with a long knife. The perpetrators escaped upon being sighted. The ship's alarm was raised. The crew conducted search on board with no further sighting of the perpetrators. The master reported the incident to Singapore VTIS. Nothing was stolen. The crew are safe. The master confirmed that no assistance required. The ship departed Pengerang, West Johor, Malaysia and is bound for Kanokawa, Japan. A safety navigational broadcast was initiated. The RSN's MSTF and Singapore Police Coast Guard were notified. Information of the incident were shared with Malaysian and Indonesian authorities.	3
8.	<i>Kien San 1 & Kien San 8</i>	Robbery / Theft	6 Jan 2022	1138	MALAYSIA	TUG BOAT & BARGE	1° 12.8' N	103° 33.47' E	Straits of Malacca & Singapore	Approximately 2.9 nm southwest off Tuas Western Coast (Singapore), in the westbound lane of the TSS in the Singapore Strait	While Sailing	While underway, one unauthorised person was sighted on board the barge that was being towed by the tug boat. One small craft was also sighted alongside the barge. The perpetrator left the barge about 12 minutes later, and escaped in a sampan. The master reported the incident to Singapore VTIS. Some scrap metals were stolen from the barge. The crew was safe and accounted for. No assistance was required. The tug boat and barge were bound for Penang, Malaysia. A safety navigational broadcast was initiated. The RSN's MSTF and Singapore Police Coast Guard were notified.	4

https://www.recaap.org/resources/ck/files/Number%20of%20Incidents/2022/List%20of%20Incidents%20for%202022%20%28caa%2011%20Feb%202022%29.pdf?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=fr&_x_tr_hl=fr&_x_tr_pto=sc



Source : Nathalie Fau et Benoît de Trégnier (dir.), Mers d'Asie du Sud-Est. Coopération, intégration et sécurité, Paris, CNRS Éditions, 2018.

Coopérations trilatérales

- ▶ Pays membres des patrouilles trilatérales Indonésie-Malaisie-Philippines
- Pays membres des patrouilles maritimes du détroit de Malacca (*Malacca Straits Sea Patrols*)

Coopérations multilatérales

- ▨ Membres de l'Asean
- Signataires du ReCAAP¹
- Centres de lutte contre la piraterie
- BRUNÉI Pays ayant envoyé des officiers de liaison à l'IFC²

La présence américaine

- 8/4/1 Nombre d'exercice naval annuel ou biennuel impliquant des membres de l'Asean en coopération avec les États-Unis
- ★ Pays accordant aux États-Unis un accès à leurs bases militaires

1. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.
 2. Information Fusion Center

La Documentation photographique p 55

6 ► Le système de surveillance du détroit



Photographie prise pour le 10^e anniversaire de la Patrouille de surveillance du détroit de Malacca, avril 2016. En 2006, l'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande ont formé le Malacca Straits Patrol (Patrouille de surveillance du détroit de Malacca).

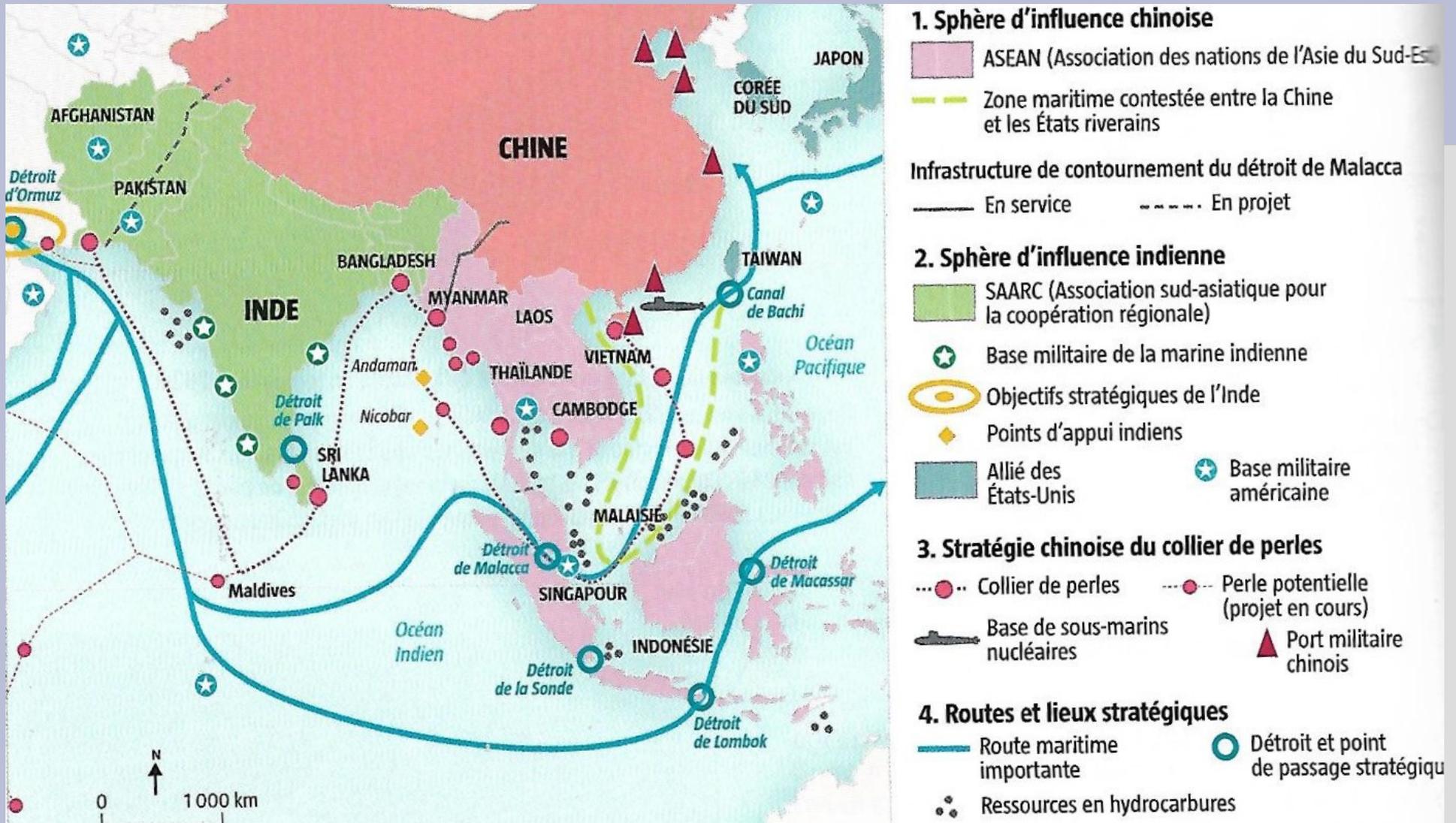


JABATAN LAUT
MARINE DEPT. MALAYSIA

Photographie d'un exercice anti-piraterie des forces spéciales malaisiennes, 2007.

La mise en commun de renseignements et de moyens navals et aériens permet de surveiller le détroit, qui est une des plus importantes zones de piraterie du monde. En 2019, 30 attaques contre des navires marchands ont été recensées, contre 8 en 2018.

III Un enjeu de rivalités



Le Japon et les États-Unis s'intéressent de près au détroit depuis 1945. Pour le Japon, l'enjeu est moins militaire qu'économique. Le détroit de Malacca est une artère vitale pour l'économie japonaise tant pour son approvisionnement en matières premières que pour ses exportations vers l'Europe de produits manufacturés. Afin de sécuriser ses approvisionnements, le Japon participe depuis le milieu des années 1960 au financement de la sécurisation du détroit. [...]

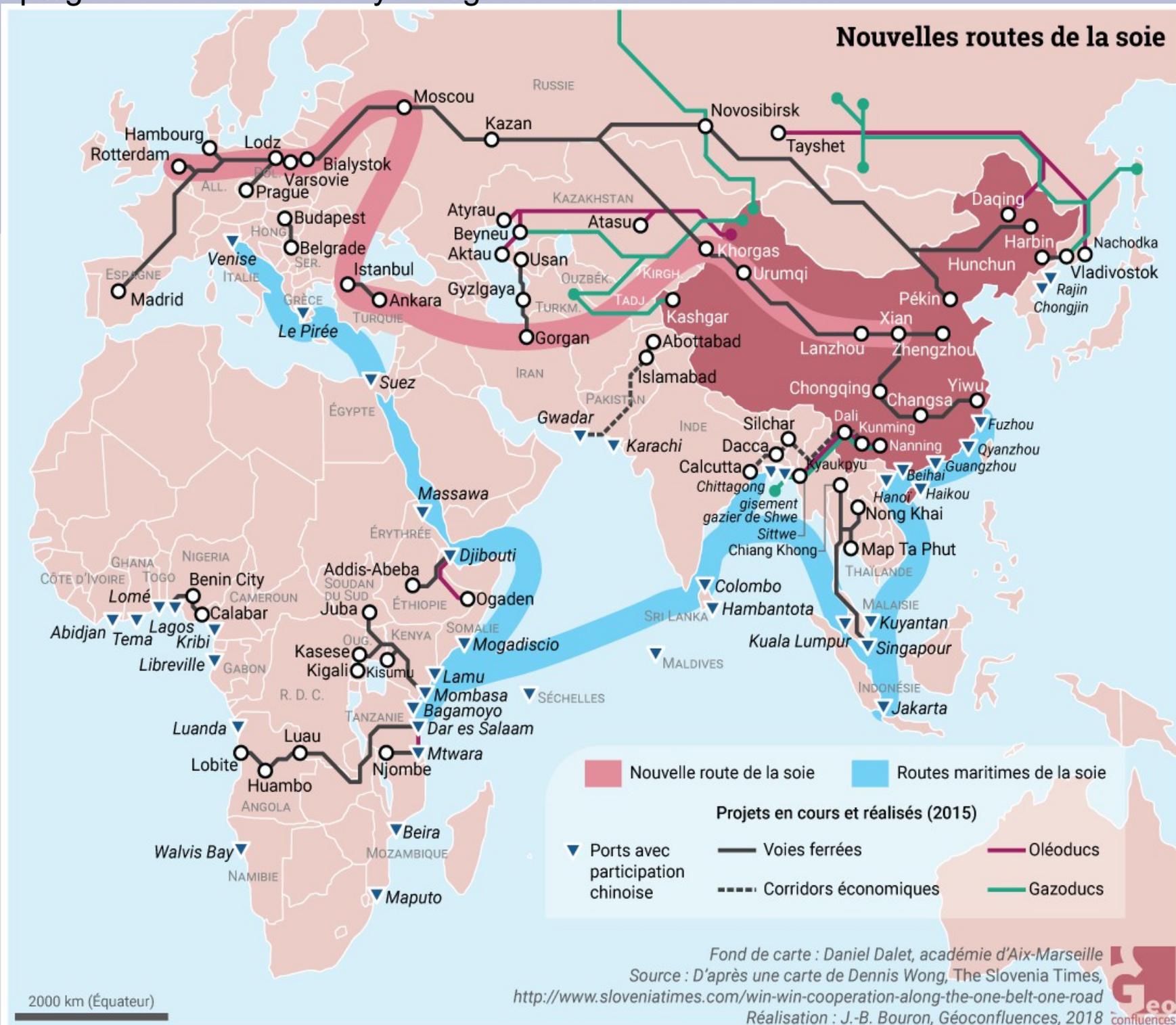
Pour les États-Unis, les enjeux du détroit de Malacca ont toujours été essentiellement militaires. Dans les années 1970, le détroit de Malacca était au cœur de la *swing strategy* des

États-Unis, c'est-à-dire le déplacement rapide des forces navales entre les océans Pacifique, Indien et le Moyen-Orient. Même après le départ des Américains du Vietnam en 1975, l'US Pacific Command a toujours trouvé des alliés favorisant son déploiement en Asie du Sud-est. Et surtout, après le 11 septembre 2001, la menace terroriste a provoqué un réengagement des États-Unis en Asie du Sud-est, qualifié de « second front » dans la « guerre globale » contre le terrorisme. Dans ce contexte, le détroit est devenu une zone de risque majeur.

Nathalie Fau, « Les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca », *Géoéconomie*, 2014.

« En 2003, [...] le président chinois Hu Jintao exprime ses inquiétudes quant à la dépendance pétrolière de son pays dont la majorité des importations proviennent du golfe Arabo-Persique et d'Afrique puis transitent par le détroit de Malacca avant d'atteindre la Chine continentale. Cette route commerciale est particulièrement vulnérable selon Hu Jintao dans la mesure où une prise de contrôle hostile de ce détroit par des puissances étrangères rivales de et hostiles à la République populaire de Chine serait de nature à perturber son approvisionnement énergétique et le fonctionnement global de son économie, donc de sa société. En conséquence, Hu Jintao soutient la nécessité d'adopter des stratégies alternatives pour réduire cette vulnérabilité. [...] L'idée de « puissance hostile » ne se limitant pas à l'US Navy ; une Marine asiatique située à proximité de ses principales routes commerciales inquiète particulièrement les autorités chinoises en raison de ses capacités et de ses perspectives d'expansion, l'Indian Navy. »

Laurent Amelot, « Le dilemme de Malacca »,
© *Outre-Terre*, n° 25-26, 2010/2-3.



Document de synthèse à partir de L'Asie du SE, une géographe régionale Ellipses 2019

p 414 La Belt and Road Initiative (BRI) a comme volet maritime de développer un réseau de ports stratégiques. Son objectif est de renforcer la position des entreprises chinoises dans le développement d'un réseau portuaire entre la Chine et l'Europe via la route traditionnelle du détroit de Malacca et du canal de Suez donc la volonté de développer des ports. Cette stratégie permet de raccrocher la route maritime de la soie au projet du « collier de perles ».

Document : Les voies indonésiennes de la Belt and Road Initiative

Le cas du projet de port envisagé à Tanjung Sauh, sur l'île de Batam (sud de Singapour), est à ce titre symptomatique : son coût est évalué selon les interlocuteurs entre 515 millions et 2 milliards de dollars, tandis qu'une nébuleuse d'acteurs est évoquée sans que leurs responsabilités ne soient clarifiées. Le consortium Kepri Development Raya, qui inclut des entreprises chinoises mais aussi américaines et européennes, est ainsi entré en jeu après les premières initiatives chinoises. Evan Laksmana souligne par ailleurs l'implication de réseaux universitaires, diasporiques ou encore du monde des affaires, qui s'ajoutent aux initiatives strictement gouvernementales (Laksmana 2018b).

Delphine Allès et Éric Frécon, « Les voies indonésiennes de la Belt and Road Initiative », *Études internationales*, Volume 49, Issue 3, Automne 2018, p. 497–521

Document : Où va l'Indien ?

L'espace Indo-Pacifique. Il s'agit d'un concept géopolitique qui se fonde sur la stratégie du « Quadrilateral Security Dialogue » (ou Quad), dialogue informel lancé par le Japon en 2007 avec les États-Unis, l'Inde et l'Australie. Cette initiative longtemps délaissée a été relancée en novembre 2017 à l'occasion du sommet de l'ASEAN (Association of South East Asia Nations, fondée en 1967), en raison des tensions en Mer de Chine. Le Japon y promeut une « Free and Open Indo-Pacific Strategy » en réaction à la « Belt and Road Initiative » chinoise (les routes de la soie). Les États-Unis, qui ont fait leur cette stratégie, visent à préserver une liberté de navigation absolue et à sécuriser le trafic commercial, par le détroit de Malacca notamment. Il s'agit de contrer en Mer de Chine méridionale les ambitions de Pékin, dont la volonté de contrôle de la zone s'est encore affirmée avec l'installation en avril 2018 de matériels de brouillage électronique des radars sur les îles Spratley

<http://www.ifmer.org/assets/documents/files/FD%20L%27Ocean%20Indien.pdf>

Le gouvernement indien porte également un intérêt très récent au détroit de Malacca. Au lendemain de son indépendance, l'Inde a davantage été inquiétée par ses frontières continentales, notamment avec la Chine et le Pakistan que par ses frontières maritimes. La donne se transforme dans les années 1990 avec la maritimisation de l'économie indienne et sa nouvelle stratégie maritime. L'*Indian Maritime Doctrine* de 2004 affirme la nécessité pour l'Inde de s'imposer sur la scène internationale en contrôlant notamment les voies maritimes de l'océan Indien et ses détroits névralgiques. [...]

La redécouverte par l'Inde de l'océan Indien est aussi une réaction à ce qui est perçu comme la nouvelle stratégie

chinoise dite « du collier de perles¹ » : la Chine investirait dans des ports en Birmanie, au Bangladesh, au Sri Lanka, au Pakistan, non pour sécuriser ses voies de navigation en établissant un réseau de relais, « les perles », mais pour les transformer un jour en bases navales. Pour parer à une éventuelle menace chinoise d'encerclement, le gouvernement indien sécurise l'entrée nord du détroit en établissant de nouvelles bases navales dans les îles Andaman et Nicobar.

Nathalie Fau, « Les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca », *Géoéconomie*, 2014.

1. Ensemble de points d'appuis de la marine chinoise le long de la route maritime vers le Moyen-Orient. Il est constitué de bases militaires et facilités portuaires permettant à la Chine de protéger ses intérêts commerciaux.



[Accueil](#) / [Actualités](#) / [En Bref](#) / Région indo-pacifique : quelle stratégie pour l'Union européenne ?

[En bref](#)

Région indo-pacifique : quelle stratégie pour l'Union européenne ?

INTERNATIONAL

L'Union européenne (UE) a présenté une nouvelle stratégie pour renforcer ses relations économiques, politiques et de défense dans la région indo-pacifique. L'UE vise à garantir le libre accès des voies maritimes dans cette zone et à répondre aux grands défis mondiaux en matière notamment de climat, de transition numérique et de sécurité.

Publié le 24 septembre 2021

🕒 4 minutes



Cette zone est au centre d'une concurrence géopolitique qui s'intensifie dans les domaines du commerce, mais aussi des technologies et de la sécurité. Le renforcement considérable des capacités militaires des pays situés dans l'espace indo-pacifique témoigne de tensions croissantes autour de territoires et de zones maritimes contestées. La part de cette région dans les dépenses militaires mondiales est passée de 20% en 2009 à 28% en 2019.

Dans ce contexte, l'Union européenne veut renforcer sa présence et ses actions dans la zone indo-pacifique pour contribuer à la stabilité, à la sécurité, à la prospérité et au développement durable de cette région. La stratégie adoptée par l'UE vise à maintenir :

des voies maritimes libres et ouvertes ;

des conditions de concurrence équitables pour le commerce et les investissements ;

un ordre international fondé sur des règles et des principes communs, comme le respect de la démocratie, des droits de l'homme et du droit international.

<https://www.vie-publique.fr/en-bref/281546-ue-une-nouvelle-strategie-europeenne-dans-la-region-indo-pacifique>

Une vision européenne durable et inclusive

L'Union européenne collaborera avec ses partenaires de la région indo-pacifique dans sept domaines prioritaires :

la prospérité durable et inclusive, afin de garantir une reprise socio-économique après la pandémie du Covid-19 et assurer la résilience des économies et des chaînes d'approvisionnement face aux crises futures ;

la transition écologique, à travers la conclusion d'alliances vertes avec les partenaires ayant la volonté de lutter contre le changement climatique et la dégradation de l'environnement. La première alliance de ce type a été conclue avec le Japon en mai 2021 ;

la gouvernance des océans, au moyen d'un soutien accru de l'UE à ses partenaires pour réformer leurs systèmes de gestion et de contrôle des pêches et contribuer à la conservation des ressources marines ;

les partenariats numériques, notamment avec l'Inde qui a signé un accord en mai 2021 pour approfondir la coopération dans le domaine des technologies émergentes (intelligence artificielle, technologie 5G sécurisée, transformation numérique du secteur public...) ;

la connectivité, afin de développer de meilleures infrastructures pour relier l'Europe à ses partenaires de la région indo-pacifique ;

la sécurité et la défense, en renforçant la capacité des partenaires de la région à assurer la sécurité maritime et à lutter contre les actes de cybermalveillance, la désinformation, le terrorisme ou encore le trafic d'armes ;

la sécurité humaine, en apportant un soutien aux systèmes de santé et à la préparation aux pandémies pour les pays les moins avancés de la région indo-pacifique.

L'UE intensifiera aussi les activités avec ses partenaires dans le cadre du projet de coopération renforcée en matière de sécurité en Asie et avec l'Asie (ESIWA), qui concerne la lutte contre le terrorisme, la cybersécurité, la sûreté maritime et la gestion des crises ».



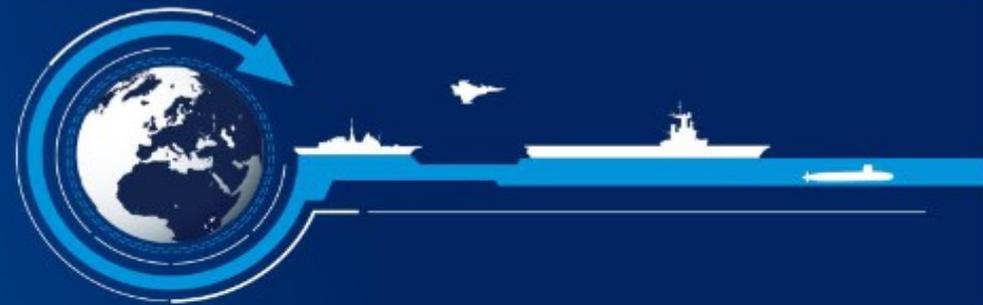
L'Asie du Sud-Est et le canal de Kra - © Emmanuel Véron, 2018

Document : Le canal de Kra : la chimère devenue phénix

Il faut cependant raison-garder. Alors qu'au Panama, le canal permet un gain de 12 000 km(72) en évitant de contourner l'Amérique latine, celui de Suez économise 10 000 km pour un trajet entre l'Europe et l'Asie. En comparaison, le canal thaï ne fait gagner dans l'absolu que 1 200 km. C'est pourquoi plusieurs analystes estiment qu'au regard du temps, des moyens et des finances nécessaires pour la réalisation du canal, le gain de temps de 72 heures n'est pas suffisant et ne justifie pas sa construction, surtout que certains pensent que le canal ne servira qu'aux pétroliers de grandes tailles et non aux porte-conteneurs. Avec un coût estimé entre 20 et 30 milliards de dollars, de telles sommes pourraient être investies dans des projets plus lucratifs et/ou prometteurs, comme le développement des infrastructures (routes et voies ferrées) ou de centrales nucléaires, ou encore pour financer des domaines porteurs et lucratifs comme le numérique, la robotisation ou encore le spatial. D'ailleurs, le gouvernement thaïlandais a récemment établi une "Stratégie nationale sur 20 ans", dont l'objectif est de transformer la Thaïlande en économie 4.0(...)

Juillet 2017 VALENTIN MARICOURT Membre du comité "Asie" de l'ANAJ-IHEDN

https://ihedn.fr/wp-content/uploads/2021/01/IHEDN-sengagerparlaplume_2.pdf

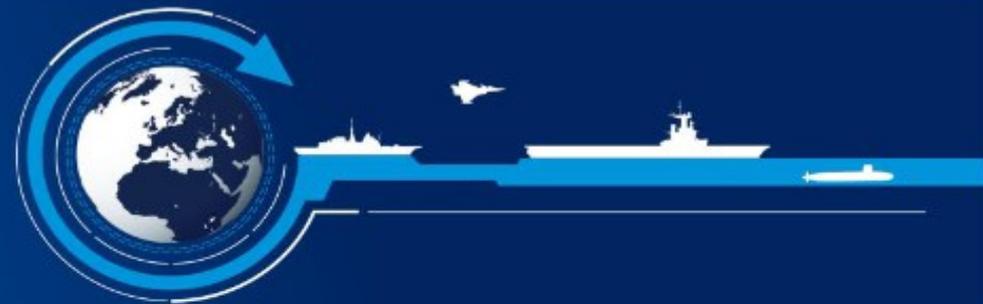


LE CANAL DE KRA : RISQUES ET ENJEUX D'UN PROJET AMBITIEUX

Le canal de Kra, aussi appelé *Klong Thaï* (canal thaïlandais) est l'un des projets d'infrastructure les plus ambitieux jamais envisagés en Asie. Sa réalisation représenterait un avantage stratégique, commercial et militaire décisif pour plusieurs pays de la région, au premier rang desquels la Chine. D'autres États d'Asie se méfient cependant de ce plan pharaonique, symbole à leurs yeux des ambitions hégémoniques de Pékin.

Évoqué pour la première fois au XVIII^{ème} siècle, ce grand projet d'infrastructure est récemment revenu au goût du jour sous le nom de « route 9A ». À la différence des précédents, ce nouveau projet bénéficie du soutien de la Chine, qui souhaiterait l'intégrer dans sa « nouvelle Route de la Soie ». En reliant directement l'océan Indien au Pacifique, un hypothétique canal de Kra permettrait en effet à Pékin, mais aussi au Japon et à d'autres pays d'Asie de l'Est, d'accéder au pétrole du Moyen-Orient ainsi qu'aux marchés d'Europe, d'Afrique et de l'Inde par voie de mer en gagnant jusqu'à 1890 milles nautiques selon l'itinéraire, ce qui représente de 2 à 6 jours de navigation. Un passage par l'isthme de Kra permettrait aussi le contournement du goulot d'étranglement qu'est le détroit de Malacca. Voyant passer 25% du flux maritime mondial, ce dernier est en effet traversé par l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde. Chaque année, ce sont 85 000 navires qui transitent par ce détroit, ce qui provoque des encombrements et attire les pirates de la région. Comme 80% de ses importations en énergie passent par Malacca, la Chine a tout intérêt à trouver une voie alternative.

Les dirigeants chinois craignent en effet le « dilemme de Malacca » : un possible blocage du détroit en cas de conflit avec les États-Unis ou d'autres États de la région, comme l'Inde. Face à cette éventualité, le creusement d'un canal à travers l'isthme de Kra aiderait à éviter un scénario catastrophique pour Pékin. Les intérêts chinois ne se limitent toutefois pas au domaine économique mais touchent aussi au domaine militaire. Un accès direct à la mer d'Andaman représenterait un avantage stratégique majeur dans le cas d'un conflit armé avec l'Inde. (...)



LE CANAL DE KRA : RISQUES ET ENJEUX D'UN PROJET AMBITIEUX

Le canal de Kra, aussi appelé *Klong Thai* (canal thaïlandais) est l'un des projets d'infrastructure les plus ambitieux jamais envisagés en Asie. Sa réalisation représenterait un avantage stratégique, commercial et militaire décisif pour plusieurs pays de la région, au premier rang desquels la Chine. D'autres États d'Asie se méfient cependant de ce plan pharaonique, symbole à leurs yeux des ambitions hégémoniques de Pékin.

Suite article

L'Inde ne voit évidemment pas d'un bon œil le projet de canal thaïlandais. Une nouvelle voie maritime à travers la péninsule malaisienne donnerait en effet à la marine chinoise un accès plus rapide à l'océan Indien. En guise de réponse, l'Inde renforce depuis 2020 ses installations aériennes et navales dans les îles Andaman-et-Nicobar, lesquelles constituent une barrière naturelle face à l'embouchure d'un éventuel canal. Enfin, en Thaïlande même, le canal rencontre une certaine résistance. L'opinion publique craint en effet que ce projet soit utilisé par la Chine pour remettre en jeu la souveraineté du pays, comme ce fut déjà le cas ailleurs. Pour prévenir cette éventualité, certains proposent un financement provenant de pays multiples, afin de contrer une mainmise chinoise. À cette crainte d'asservissement économique s'ajoute celle du séparatisme. Les trois provinces du sud de la Thaïlande, à majorité musulmane, connaissent en effet des mouvements sécessionnistes appelant à une séparation du reste du pays, à majorité bouddhiste. Une séparation physique nette entre ces provinces et le reste de la Thaïlande, provoquée par la construction du canal, pourrait ainsi menacer l'unité du pays en favorisant le développement de tendances sécessionnistes. Il ne faut pas non plus oublier les préoccupations d'ordre environnemental et les dommages collatéraux qu'un projet d'une telle ampleur pourrait infliger aux communautés locales. De ce fait, la Thaïlande a semblé vouloir enterrer ce sujet en 2020. Ces résistances poussent la Chine à étudier des solutions alternatives. Si le canal de Kra ne se matérialisait pas, Pékin pourrait recentrer son attention sur la Birmanie voisine et notamment construire un couloir vers l'océan Indien, mais cette fois-ci terrestre.

Document : Le plan du canal thaïlandais ne mourra pas, selon un militant

Il est peu probable que le projet de canal thaïlandais soit mis au repos, bien que la Chambre des représentants ait rejeté la semaine dernière une étude sur la proposition, déclare un militant travaillant sur les questions environnementales.(...) Le projet était susceptible de refaire surface dans les administrations futures car le projet impliquait des investissements massifs. Il a déclaré qu'environ 10 milliards de bahts étaient réservés à l'étude de faisabilité du projet, ce qui le rendait très attractif.

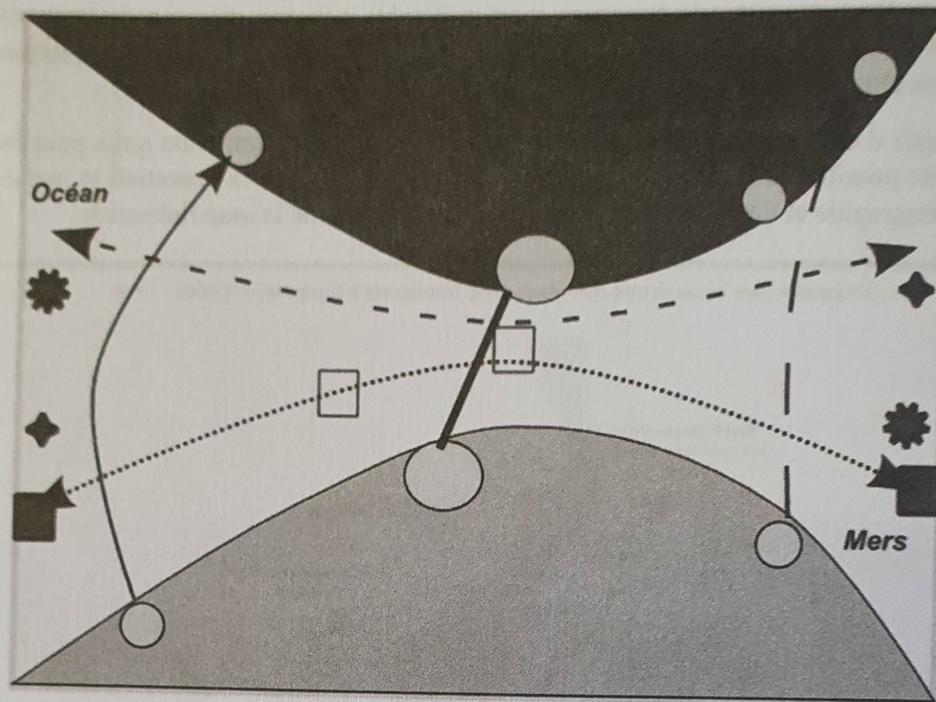
Auparavant connu sous le nom de projet de canal de Kra, le projet de canal thaïlandais a été évoqué sous presque tous les gouvernements, mais ne s'est jamais concrétisé en raison des coûts d'investissement élevés, des impacts probables sur l'environnement et les moyens de subsistance des populations.

La dernière poussée pour l'étude du projet de canal thaïlandais a eu lieu en janvier 2020 lorsque la Chambre a accepté une motion visant à créer un comité chargé d'étudier le plan ainsi que le projet de corridor économique sud. Le rapport a été soumis à la Chambre pour un débat et mis aux voix vendredi dernier. Au total, 144 députés ont voté contre, tandis que 121 ont voté pour avec 53 abstentions.

<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2259755/thai-canal-plan-wont-die-says-activist>

Publié le 7 février 2022

Schéma modèle d'un détroit : les détroits, des espaces belligères sous tension



Des degrés de développement différents
 Pays au niveau de développement élevé
 Pays au niveau de développement faible

Des réseaux urbains hiérarchisés

Villes moyennes
 Métropole + port

Les détroits, espaces de transit Nord / sud
 Flux de commerce illégaux
 Flux migratoires illégaux
 Flux commerciaux

Flux de transit Est / Ouest
 Grandes routes de la circumnavigation mondiale
 Câbles sous-marins

Les détroits, des espaces militarisés

Sous-marins d'assaut
 Destroyers et portes-avions sécurisant les détroits

Les détroits, des espaces conflictuels

Piraterie maritime
 Terrorisme maritime

Pierdet Céline, Sarraute Éric,
L'Asie du Sud-Est - Une géographie régionale, Editions Ellipses, 2019 p 514

Proposition évaluation sommative terminales technologiques en lien avec l'ONU

Document 1: l'application pratique des lois régissant le détroit de Malacca

La section 2 de la partie XII de la convention sur le droit de la mer, intitulée "coopération globale et générale", incite les États-Parties à coopérer, notamment en matière de prévention et d'intervention, dans le cadre de pollutions par hydrocarbures. Ces dispositions ont incité les trois pays riverains et certains pays utilisateurs du détroit de Malacca à collaborer. (...) Si le détroit de Malacca représente un atout stratégique pour les États riverains, il est également source de tensions, de dissensions (querelles sur des sites frontaliers) et son trafic engendre des problèmes de pollution qu'il faut gérer. Le fait même qu'il soit encadré par les États de Malaisie et d'Indonésie lui confère deux juridictions distinctes. (...) Pour résumer les motivations de ces États, nous pouvons affirmer qu'il s'agit de contrôler davantage le trafic maritime dans les zones présentées. Dans ce contexte, des problèmes subsistent : nous faisons allusion, par exemple, aux six navires ayant effectué des dégazages et des ancrages illégaux en janvier 1995, au large de Johor (dans les eaux malaisiennes) : ils ont disparu mystérieusement dans les eaux de Singapour. Ils ont été à l'origine de nouvelles tensions entre la Malaisie et Singapour. Un mois plus tard, cependant, deux compagnies maritimes de Singapour, propriétaires des navires en question, furent identifiées et condamnées à payer 130 000 MYR d'amende (NST, 25/02/95), Singapour ayant finalement décidé de coopérer avec la Malaisie. Pourtant, l'intérêt commun que portent les trois États riverains au détroit de Malacca les a incités à collaborer, malgré des tensions qui persistent. Ces relations présentent donc différents aspects : une volonté réelle de coopérer est visible, même si les bonnes intentions proclamées par les États ne sont pas toujours appliquées.

Vincent HERBERT, « La Malaisie et le détroit de Malacca: gestion, conventions, coopération » *Sillages sur l'océan Indien*, pp. 45-63, Cahiers Nantais, 1999, n° 52

Document 2 :

L'Organisation maritime internationale (OMI), organisme spécialisé des Nations Unies, se préoccupe de la piraterie depuis 25 ans, le problème ayant été soulevé pour la première fois par la Suède en 1985. Le sujet est depuis cette date régulièrement à l'ordre du jour du comité de sûreté maritime. Dans les années 90, l'OMI a concentré ses efforts sur l'Asie du Sud-Est et tout particulièrement le détroit de Malacca et a multiplié les contacts et les réunions avec les différents responsables régionaux pour tenter d'endiguer le phénomène. Elle a incité les États côtiers à prendre les choses en main et à s'organiser pour lutter conjointement contre les attaques. Le Japon a notamment beaucoup œuvré pour l'adoption d'un accord régional. L'accord RECAAP, signé par le Japon, Singapour, la Malaisie, l'Indonésie, l'Inde, la Corée et la Chine, est entré en vigueur en 2005. Il constitue un cadre général de coordination et de coopération mais ne comporte pas de dispositions détaillées sur les modalités d'engagement ni sur le droit de poursuite inversé, qui donne la possibilité à un État de poursuivre les pirates dans les eaux territoriales d'un État voisin. Cet accord a été complété par des accords mutuels ou bilatéraux de coopération. Après les succès rencontrés dans le détroit de Malacca, l'OMI a reporté ses efforts vers la corne de l'Afrique et le Nigeria. À l'exception du Yémen et du Kenya, les capacités militaires de lutte y sont quasi inexistantes et l'embargo sur les livraisons d'armes applicable en Somalie rend toute acquisition de moyens impossible.

Rapport d'information de M. Christian Ménard n° 1670 -13 mai 2009 (Assemblée nationale française)

[https://www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/13/rap-info/i1670/\(index\)/rapports-information/\(archives\)/index-informa](https://www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/13/rap-info/i1670/(index)/rapports-information/(archives)/index-informa)

Questions :

- 1) Quels dangers menacent le détroit de Malacca ?
- 2) Comment ce détroit est-il réglementé internationalement ?
- 3) Quelles sont les solutions apportées par les pays riverains face à ces menaces ?
- 4) L'affirmation « les opérations menées par l'OMI sont un succès dans ce détroit » est-elle actuellement vraie ? Justifiez
- 5) Pourquoi le détroit de Malacca est-il un espace stratégique de la mondialisation ?

Bibliographie

- La documentation photographique, Marie Gibert-Flutre (Auteur), *L'Asie du Sud-Est*, 2020/2, n°8134
- Hugues Tertrais, *Atlas de l'Asie du Sud-Est*, Editions Autrement, 2019
- *L'Asie du Sud-Est*, Hérodote, Revue de géographie et de géopolitique, Nathalie Fau « Les Etats transits maritimes » du détroit de Malacca : vers la création d'un hub énergétique transfrontalier », n°176, 2020/1
- Pierdet Céline, Sarraute Éric, *L'Asie du Sud-Est - Une géographie régionale*, Editions Ellipses, 2019
- Christine Cabasset et Claire Thi-Liên Tran (dir) *L'Asie du Sud-Est 2021. Bilan, enjeux et perspectives*, Irasec et Les Indes Savantes, Prais, avril 2021
- Fau N. et De Treglode B. (dir.) *Mers d'Asie du Sud-Est. Coopérations, intégration et sécurité*, Paris, CNRS Éditions, coll. « Réseau Asie » 2018

- André Louchet « Détroits, passages et routes maritimes du monde : perspectives géopolitiques » *Diplomatie*, n°55, février-mars 2020
- Piraterie

<https://www.mica-center.org/publications/>

<https://www.recaap.org/>

<https://www.vie-publique.fr/en-bref/281546-ue-une-nouvelle-strategie-europeenne-dans-la-region-indo-pacifique>

- BRI

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/routes-de-la-soie>

Delphine Allès et Éric Frécon, « Les voies indonésiennes de la Belt and Road Initiative », *Études internationales*, Volume 49, Issue 3, Automne 2018, p. 497–521

<http://www.ifmer.org/assets/documents/files/FD%20L%27Ocean%20Indien.pdf>

- Canal de Kra

https://ihedn.fr/wp-content/uploads/2021/01/IHEDN-sengagerparlaplume_2.pdf

https://www.agasm.fr/wp-content/uploads/2021/04/BM240_Canal-de-Kra.pdf

<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2259755/thai-canal-plan-wont-die-says-activist>