



La piraterie dans le détroit de Malacca État des lieux



Arnaud Souzy

Werra

Avril 2022



Arnaud Souzy, diplômé de l'IRIS, est analyste en relations internationales, spécialisé dans les questions de renseignement et de politique de défense. Passionné par les nouvelles problématiques de sécurité, il s'intéresse également aux déterminismes historiques et géographiques ainsi qu'au poids des religions sur la scène internationale.

Les propos exprimés par l'auteur n'engagent que sa responsabilité

© Tous droits réservés, Paris, Werra, avril 2022



INTRODUCTION

« Cinq voleurs armés de longs couteaux sont montés à l’abordage d’un vraquier¹ en route. Ils ont brisé le cadenas de la salle des commandes et sont entrés dans la salle des machines, ont menacé le mécanicien de service avec un couteau et l’ont pris en otage, ont volé les biens du navire dans l’atelier de la salle des machines et se sont échappés. Alarme déclenchée et équipage rassemblé. Une fouille a été effectuée et des empreintes de pas sur le pont ont été relevées. VTIS² informé. Au mouillage, les garde-côtes de Singapour sont montés à bord du navire pour inspection.³ ». Voici ce que contient le rapport du *Commercial Crime Services*⁴ à propos de la dernière attaque en date dans le détroit de Malacca⁵. Elle s’est déroulée le 25 février dernier.

Des milliers d’îles, des navires aux cales remplies, un pouvoir central en difficulté et des pouvoirs locaux corrompus : les détroits de l’Insulinde⁶ ont souvent été des sanctuaires pour la piraterie. Au V^e siècle, le pèlerin chinois Faxian notait qu’entre Ceylan et Java, « *la mer est infestée de pirates, et les rencontrer signifie périr*⁷ ». Au XIV^e siècle, les bateaux chargés d’or et de porcelaine redoublaient de vigilance aux abords du détroit de Singapour. À la fin du XVIII^e siècle, la puissance militaire et financière de la Confédération pirate était telle qu’elle tenait sous sa coupe toutes les régions portuaires de la mer de Chine. Cet État dans l’État était insupportable aux autorités impériales qui s’attachèrent, au début du XIX^e, à mettre un terme à ce désordre, sur terre comme sur mer. Les marines furent modernisées, les armées structurées, et les rades fortifiées. Soucieux de sécuriser leurs intérêts économiques en Orient, les Occidentaux prirent une part active dans cette répression. La piraterie disparut en

¹ Un vraquier est un navire de charge destiné au transport de marchandises en vrac (sable, céréales, granulats...). Ils représentent plus du tiers du tonnage du commerce mondial.

² *Vessel Traffic International System*. Il s’agit du système d’information du trafic des navires, il joue le rôle d’une tour de contrôle.

³ Disponible sur <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

⁴ Le *Commercial Crime Services* est l’organe anti-criminalité de la Chambre internationale du commerce. Il recense l’ensemble des actes de piraterie dans le monde, les cartographie et en fait une brève description.

⁵ Par facilité de langage et métonymie, « détroit de Malacca » pourra être utilisé pour évoquer aussi bien le détroit de Malacca *stricto sensu* que le détroit de Singapour.

⁶ Ensemble des îles de l’archipel malais.

⁷ Margolin Jean Louis ; *Pirates asiatiques : les constantes d’une histoire discrète* ; dans *Asialyst* ; 20 décembre 2016 ; disponible sur <https://asialyst.com/fr/2016/12/20/pirates-asiatiques-constantes-histoire-discrete/> [consulté le 01/03/2022].



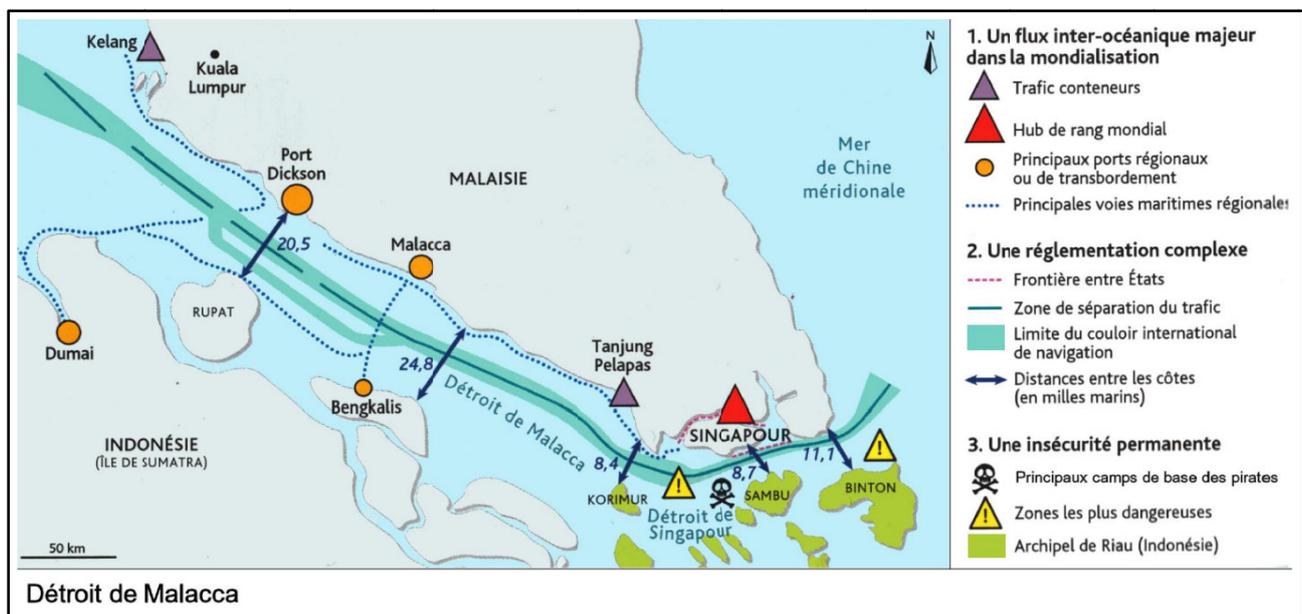
même temps que s'affirma le pouvoir central et les pavillons noirs de Malacca regagnèrent bientôt leurs repaires.

Situé entre la Malaisie, l'Indonésie et Singapour, le détroit de Malacca est aujourd'hui le trajet le plus court pour relier l'océan Indien et l'océan Pacifique. Porte d'entrée de la région la plus dynamique du globe, il voit transiter chaque année près du tiers du commerce maritime mondial. S'y croisent les pétroliers du Moyen-Orient, les navires chargés de produits manufacturés venant d'Amérique et les vraquiers d'Afrique. Durant l'année 2020, 85 000 navires ont emprunté ce mince bras de mer, soit une embarcation toutes les huit minutes. Cette abondance ne pouvait que susciter la convoitise des pirates de la région. Ils n'ont que faire du miracle économique asiatique dont ils voient quotidiennement défiler les *tankers* et les minéraliers ; ils se nourrissent de bateaux, prélèvent leur dû, ligotent les équipages et abandonnent les navires à la mer. Hier très active dans la corne de l'Afrique et le golfe d'Aden, la piraterie connaît un nouvel essor en Asie du sud-est.

CADRE PHYSIQUE ET CONTEXTE

POLITIQUE RÉGIONAL

Ce que l'on appelle communément détroit de Malacca désigne en réalité deux zones distinctes : d'une part, le détroit de Malacca proprement dit, situé entre les ports de Kelang et Tanjung Pelapas (Malaisie) ; long de 550 km et large de 38 dans sa partie la plus étroite, il s'étend entre l'île de Sumatra (Indonésie) au sud et la péninsule malaise au nord ; d'autre part, le détroit de Singapour, mince bras de mer séparant la cité-État de l'archipel de Riau (Indonésie) ; long de 114 km et large de 13 dans sa partie la plus étroite, il est particulièrement difficile à franchir du fait des nombreux récifs et îlots rocheux qui l'émaillent. Sa topographie oblige les navires à réduire leur vitesse, faisant d'eux des proies faciles. Près des rives, plusieurs milliers d'îles recouvertes de mangrove offrent autant de cachettes potentielles aux pirates.



Carte des détroits de Malacca et de Singapour
 Arnaud Gauthey; Le détroit de Malacca, un point de passage maritime stratégique;
 2020; page 16

Trois pays bordent le détroit : Singapour, l'Indonésie et la Malaisie :

- Territoire le plus développé d'Asie du sud-est, **Singapour** jouit d'un régime politique remarquablement stable depuis son indépendance. Troisième port mondial, la cité-État



possède un système financier sain, une fonction publique de grande qualité et des infrastructures de tout premier ordre. Elle dispose par ailleurs d'une armée moderne reposant sur une importante force aérienne de dissuasion. Son rapport au détroit est totalement conditionné par sa dépendance vis-à-vis des flux maritimes internationaux.

- En dépit des récents événements politiques⁸, la **Malaisie** bénéficie elle aussi d'une certaine stabilité et a réussi à atteindre un niveau de prospérité enviable en Asie du sud-est, avec un PIB moyen par habitant trois fois supérieur à celui de l'Indonésie. Comme toute la région, le pays a été durement touché par la crise du Covid-19. Au sein du pays, l'équilibre communautaire reste fragile, marqué par des tensions récurrentes entre Malais, Chinois et Indiens. Dans le détroit, Kuala Lumpur entend développer le tourisme régional et la marine de plaisance.
- Quatrième nation la plus peuplée du monde, l'**Indonésie** connaît des difficultés dans la maîtrise de son territoire. L'amplitude de son territoire – 5000 km d'est en ouest et 2000 km du nord au sud – sa diversité ethnolinguistique – une vingtaine de langue parlées dans le pays – et ses minorités religieuses – 13% d'animistes, de chrétiens et d'hindous – sont autant de facteurs propices aux séparatismes. Malgré la chute de Suharto⁹ en 1998, les militaires continuent d'occuper une place centrale dans le système politique indonésien, par ailleurs gangrené par la corruption. En 2015, le gouvernement a lancé un ambitieux programme de modernisation de son aviation et de sa flotte. Depuis 2014, l'Indonésie – plus grand État musulman du monde – doit faire face à un essor du fondamentalisme islamique. La partie indonésienne du détroit, en proie à une précarité importante, compte parmi les zones instables sur lesquelles Jakarta entend reprendre la main.

Si plusieurs litiges frontaliers ont émaillé l'accès à l'indépendance de la Malaisie, de l'Indonésie et de Singapour¹⁰, chacun a opté, après une première phase conflictuelle¹¹, pour la négociation et la diplomatie. Les désaccords les plus profonds ont été portés devant la Cour internationale de justice, si bien qu'il n'existe plus aujourd'hui de conflits territoriaux dans la zone du détroit ni de volontés révisionnistes de la part d'aucun des pays riverains. Une pérennité des frontières qui n'empêche cependant pas les dissensions...

⁸En 2020, une crise politique a conduit à un renversement de majorité en cours de mandat – une première depuis l'indépendance.

⁹Le général Suharto est arrivé au pouvoir en 1967, après la répression par l'armée d'un coup d'État manqué. Avec le soutien des militaires, il a dirigé le pays d'une main de fer pendant 31 ans. Il est décédé en 2008.

¹⁰Indépendance en 1949 pour l'Indonésie, en 1963 pour la Malaisie et en 1965 pour Singapour.

¹¹Lors de la *Konfrontasi* (1962-1966), la « Grande Indonésie » de Soekarno s'est opposée militairement à la création d'une Fédération de Malaisie.



Les rapports entre Singapour et la Malaisie sont ambivalents. L'échec de leur union¹², l'accroissement des différences de développement, les quolibets échangés lors de la crise asiatique de 1997 ont dans un premier temps affecté leur relation. Puis, à partir des années 2000, les deux États se sont peu à peu rapprochés et ont réussi à nouer un véritable partenariat.

Bien que fondée sur un socle identitaire commun – religion (islam), langue (le *bahasa Indonesia*) et culture, la relation entre l'Indonésie et la Malaisie fait l'objet de désaccords récurrents. Le poids de l'histoire reste prégnant. Néanmoins, ces deux États se montrent pragmatiques et, en dépit d'un dialogue de fond assez faible, parviennent à s'entendre sur les points essentiels.

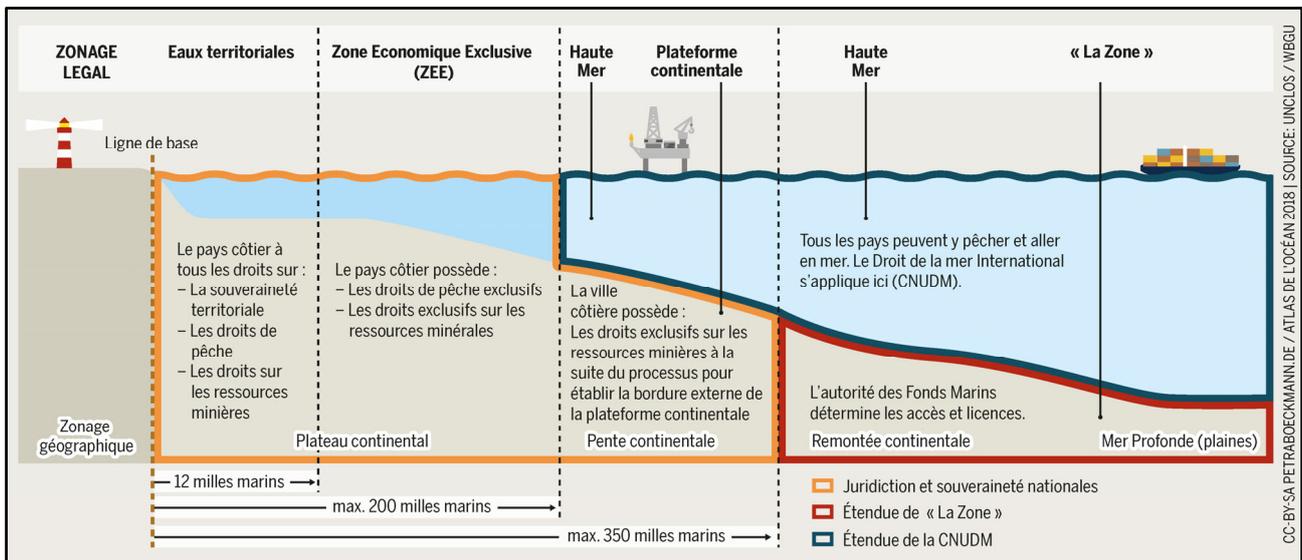
Enfin, caractérisés par une interdépendance croissante sur le plan économique, les rapports entre l'Indonésie et Singapour sont globalement bons. Ces deux États ont réussi à collaborer en bonne intelligence dans divers domaines, notamment au sein de l'ASEAN, dont ils sont d'ailleurs des membres de première importance.

¹²En 1965, la Malaisie a expulsé l'île de sa fédération à la suite de troubles interethniques entre Malais et Chinois. Cas rare dans l'histoire, Singapour n'a pas choisi son indépendance mais l'a subie.

LE DROIT DES MERS : À QUI APPARTIENT LE DÉTROIT DE MALACCA ?

Jusqu'au milieu du XX^e siècle, l'espace maritime était considéré comme une zone de liberté qui échappait au champ de la souveraineté étatique. Il n'était pas territorialisé, à l'exception d'une fine bande côtière épousant les contours des littoraux.

Au lendemain de leur indépendance, la Malaisie et l'Indonésie ont étendu la limite de leurs eaux territoriales à douze milles nautiques. Le détroit de Malacca, dont la largeur n'excède pas vingt nautiques dans sa partie la plus étroite, se retrouve *de facto* partagé entre les juridictions de ces deux États. Le franchir impose donc de pénétrer un territoire souverain. En 1971, les deux pays déclarent que Malacca n'est pas un détroit international ; ils n'en autorisent le franchissement qu'en vertu du principe de passage innocent¹³. En pleine guerre froide, cette tentative d'appropriation inquiète les deux grandes puissances mondiales, préoccupées par la mobilité de leurs flottes. Au milieu des années 1970, Soviétiques et Américains s'entendent pour dénoncer cette nationalisation. La Chine soutient quant à elle l'initiative des pays riverains, trop heureuse d'affaiblir la présence soviétique sur son flanc



À qui appartient l'océan ? Ce que dit la convention de Montego Bay
Disponible sur <https://fr.boell.org/fr/2018/05/28/qui-appartient-locean>

¹³Le passage innocent est garanti aux navires marchands, mais il peut être suspendu en cas de nécessité. Les navires de guerre doivent notifier leur passage aux autorités militaires souveraines et les sous-marins sont dans l'obligation de naviguer en surface.



sud.

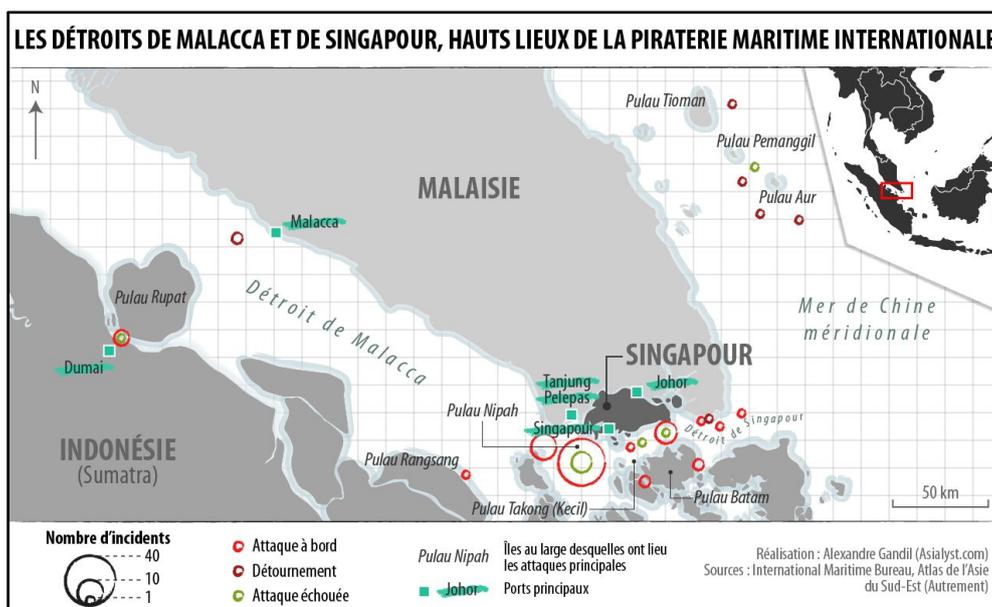
Enfin, la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 – dite convention de Montego Bay – règle le différend en codifiant un régime spécial pour les détroits servant à la navigation internationale. Une solution médiane est adoptée : d'une part, la liberté de circulation dans le détroit est confirmée et d'autre part les pays riverains se voient reconnaître des garanties en matière de sécurité et de souveraineté nationale. Cette solution est le fruit d'un compromis entre l'approche des États côtiers – qui considèrent leurs littoraux comme une mer intérieure sur laquelle s'exercent leurs droits souverains – et celle des États utilisateurs – qui conçoivent les océans comme vecteurs de commerce international. Concrètement, ce statut international place le détroit de Malacca sous souveraineté partagée. Plus on se situe à proximité des côtes, plus l'emprise de l'État côtier est forte. À contrario, plus on s'en éloigne, plus un régime de liberté prévaut.

Ce statut fait que les pays riverains ne peuvent aménager ni gérer ces espaces sans tenir compte du droit international. Ils ne peuvent pas affirmer unilatéralement leur souveraineté sur les eaux des détroits ni restreindre leur franchissement à des navires étrangers. Ils ne peuvent pas non plus imposer de taxes aux navires. Pour la question qui nous concerne, ce statut implique que la sécurité de la navigation relève de leur responsabilité. C'est donc à eux que revient la lutte contre toute forme de criminalité commerciale, à travers le financement d'infrastructures, de garde-côtes, ... Une responsabilité lourde à porter pour les pays riverains et un enjeu qui, comme nous allons le voir, ne manque pas d'être instrumentalisé.

LA PIRATERIE DANS LES DÉTROITS DE MALACCA ET SINGAPOUR, QUELQUES PRÉCISIONS

Aborder la dimension géopolitique de la piraterie dans cette région oblige au préalable à cerner quelques réalités factuelles. Premier point, l'espace concerné par l'essentiel des incidents ne se situe pas *stricto sensu* dans le détroit de Malacca mais plus exactement dans le détroit de Singapour : en 2020, 78% du total des attaques recensées y étaient localisées ; ce chiffre grimpeait à 95% en 2021¹⁴. En réalité, cela fait déjà plusieurs années que le détroit de Malacca n'est plus considéré comme une zone à risque.

Deuxième point, l'évolution de la menace. Au cours de l'année 2021, on dénombrait 51 actes de piraterie dans les détroits. Sur le temps court, ce chiffre est le plus important depuis 2015, année où l'on avait enregistré 104 incidents. Sur le temps long, on est dans la moyenne basse de ces vingt dernières années (entre 50 et 100 attaques de 2000 à 2013). Globalement, on assiste aujourd'hui à un léger regain de l'activité de piraterie s'inscrivant dans une tendance générale de stagnation.



Localisation des actes de piraterie dans les détroits de Malacca et de Singapour
 Disponible sur <https://asialyst.com/fr/2016/05/31/l-asie-royaume-de-la-piraterie/>

¹⁴ D'après les données de l'International Criminal Court, disponible sur <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>



Actuellement, les attaques se déroulent principalement à proximité de l'archipel de Riau¹⁵, dans la partie sud du dispositif de séparation du trafic¹⁶. L'île de Pulau Batam, zone franche indonésienne située au cœur de l'archipel, abrite 40 000 logements sauvages et une population jeune et désœuvrée au sein de laquelle sont aisément recrutés des hommes de main. Même constat pour la ville de Kampung Tanjung, important vivier de pirates à sept kilomètres au sud de Singapour.

Les pirates sont majoritairement issus de populations rurales ; ce sont essentiellement des pêcheurs, de petits délinquants ou des marins sans emploi ni revenus. Le choix des cibles dépend de trois critères : la vitesse, la hauteur de franc-bord et le faible éclairage du navire. Les bateaux au mouillage constituent des cibles de choix. Le *modus operandi* est le suivant : les attaques se déroulent la nuit ou au petit matin. Les pirates sont armés de parangs¹⁷ – les armes à feu restant rares dans la région en raison du contrôle relativement strict de leur circulation – et se déplacent à bord de *pancung*, embarcations en bois d'une dizaine de mètres disposant d'une motorisation optimisée. Une fois à bord, ils s'emparent du coffre, des biens de l'équipage et des pièces de rechange. Le but n'est ni d'attenter à la vie des marins ni de rechercher l'affrontement mais bien de réaliser le profit maximal. En général, les attaquants s'enfuient dès qu'ils ont été repérés ou que l'alarme a été donnée. Ce type d'attaque, proche du modèle de la petite délinquance, représente l'immense majorité des faits de pirateries dans les détroits de Malacca et de Singapour. Depuis 2014, une tendance prend de plus en plus d'ampleur : pétroliers et méthaniers sont temporairement immobilisés, le temps de siphonner carburant et pétrole. Dans ce cas, les gangs organisés du sud-est asiatique sont impliqués, avec des complicités au sein des compagnies maritimes singapouriennes.

Qu'en est-il du spectre d'une attaque terroriste ? Musulmans sunnites, les pirates sont, dit-on, la proie des recruteurs de l'État Islamique et d'Al-Qaïda, qui rêveraient de projeter un navire-brûlot sur un des principaux ports de l'Asie. Née à la suite des attentats du 11 septembre 2001, la menace s'est accrue avec l'avènement de Daech en 2014. Plusieurs groupes islamistes opèrent en Asie du sud-est : la *Jemaah Islamiyah*, organisation islamiste indonésienne,

¹⁵ Archipel situé directement au sud de Singapour, il englobe les îles indonésiennes de Pulau Batam, de Bintan, de Pulau Takong et de Pulau Nipah.

¹⁶ Un dispositif de séparation du trafic (DST) est établi afin de réduire les risques d'abordage dans les zones où se croisent un nombre important de navires (détroits, caps, etc.). Il vise à séparer des flux opposés de navigation par la mise en place de voies de circulation.

¹⁷ Grands couteaux à lame recourbée utilisés en Indonésie.



responsable de plusieurs attentats, dont celui de Bali en 2002¹⁸, et le groupe terroriste *Abu Sayyaf*, qui a fait la une de la presse internationale le 25 avril 2016 après avoir décapité un citoyen canadien. En mai 2018, une série d'attentats revendiqués par le groupe État islamique a frappé l'Indonésie¹⁹. On sait par ailleurs que plusieurs centaines de Malaisiens et d'Indonésiens sont partis se battre en Syrie²⁰. Se pose également aujourd'hui la question de leur retour. Cette présence islamiste a pendant un temps réveillé les craintes liées à l'éventuel développement du terrorisme au cœur des détroits malais. Plusieurs scénarios étaient envisagés : transformation d'un pétrolier capturé en bombe flottante, marée noire volontaire au milieu du détroit, prises d'otages, attaques-suicides depuis de petites embarcations... Néanmoins, nombre d'observateurs relativisent aujourd'hui cette menace et mettent en doute la volonté des pirates locaux de trop attirer l'attention sur eux, au risque de générer des mouvements de répression de grande ampleur qui nuiraient à leur activité.

¹⁸Le 12 octobre 2002, la déflagration d'une bombe sur le parking d'une boîte de nuit avait provoqué la mort de 202 personnes, majoritairement occidentales.

¹⁹Le 8 mai 2018, cinq policiers sont assassinés en direct sur les réseaux sociaux au cours d'une mutinerie dans un centre de détention à Java. Dans la nuit du 9 au 10 mai, un policier est poignardé devant un hôpital. Le 13 mai, un triple attentat, commis par six membres d'une même famille, vise des lieux de culte chrétiens à Surabaya, faisant 14 morts. Enfin le 14 mai, quatre kamikazes à moto se sont fait exploser près d'un commissariat à Surabaya.

²⁰Au cours des années 2014-2016, 700 Indonésiens et 200 Malaisiens sont partis en Syrie.

L'ACTION DES ÉTATS RIVERAINS

Les enjeux commerciaux et sécuritaires de la piraterie n'ont pas paru immédiatement décisifs aux yeux des gouvernements. La Malaisie et Singapour ont pendant longtemps relativisé le danger – nuisible à leur réputation – tandis que l'Indonésie demeurait incapable de déployer des forces maritimes suffisantes²¹. La crainte d'une intervention américaine²² et, dans une moindre mesure, l'augmentation des attaques au début des années 2000 forcèrent cependant les gouvernements à réagir. Chaque État développa ses capacités de patrouilles, de détection et d'intervention. La Malaisie fut la plus active : création de la MMEA²³ visant à rationaliser les actions de maintien de l'ordre en mer, nouveaux moyens pour ses forces spéciales, infiltration au cœur des réseaux pirates... L'Indonésie, longtemps accusée de complaisance à l'égard des pirates, ne fut pas en reste : déploiement de forces supplémentaires dans le détroit en 2004, décentralisation donnant davantage de moyens aux pouvoirs locaux, politique de développement économique dans les territoires de Batam et de Bintan, etc.



Les chefs des marines indonésienne, singapourienne, malaisienne et thaïlandaise lors du 10^{ème} anniversaire du programme *Malacca Straits Sea Patrol*

Disponible sur <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2016/april/2016Apr21-News-Releases-01782>

²¹En 2002, la marine de Jakarta comptait seulement huit navires de moins de dix ans. Dans les détroits de Malacca et de Singapour, les gardes-côtes indonésiens ne disposaient que d'une dizaine de hors-bords incapables de rivaliser avec ceux des pirates.

²²En mars 2004, en pleine guerre contre le terrorisme, Washington évoqua l'envoi de patrouilles de *Marines* dans le détroit de Malacca afin d'y rétablir l'ordre. Si Singapour se montra enthousiaste, la Malaisie et l'Indonésie s'inquiétèrent nettement plus pour leur souveraineté.

²³*Malaysian Maritime Enforcement Agency.*



Mais c'est sur le plan multilatéral que les efforts furent les plus notables. La mise à profit des frontières par les pirates, qui passent rapidement d'une souveraineté à une autre, rendait la coopération indispensable. En juillet 2004, dix-sept navires des marines de Malaisie, de Singapour et d'Indonésie participèrent à l'opération *MALSINDO*. Cette initiative prévoyait entre autres des patrouilles trilatérales ainsi qu'une procédure simplifiée permettant aux navires de poursuivre les pirates dans les eaux nationales des États voisins partenaires. Elle fut renforcée en 2005 par la mise en place de patrouilles militaires aériennes conjointes – programme *Eyes in the Sky* – et en 2006 par la création d'une agence de renseignements trilatérale – l'*Intelligence Exchange Group* – dont le but était de partager en temps réel toutes les informations relatives à la circulation dans le détroit. Regroupées dans le programme *Malacca Straits Sea Patrol*, ces dispositifs ont constitué une avancée majeure dans la coopération interétatique face à la piraterie. Ils symbolisent la volonté des États riverains d'assurer eux-mêmes la sécurité des détroits et leur ont permis d'éviter un scénario à la somalienne²⁴. Ces efforts locaux, ne doivent cependant pas occulter les enjeux stratégiques et économiques de cet espace-clef, qui ne peut rester étranger à la lutte d'influence que se livrent les grandes puissances.

²⁴En 2008, la Somalie avait été le théâtre d'une intervention internationale visant à lutter contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique.



L'INSÉCURITÉ, CHEVAL DE TROIE DES PUISSANCES MARITIMES ÉTRANGÈRES

Les grandes puissances ont rapidement compris le bénéfice qu'elles pouvaient tirer du problème de la piraterie et du terrorisme pour se positionner – militairement ou diplomatiquement – sur ces voies commerciales stratégiques.

Pour le Japon, l'enjeu est moins militaire qu'économique : Malacca voit transiter 41% des importations totales de l'archipel et 80% de son pétrole. Depuis plus de soixante ans, Tokyo considère la sécurité des détroits comme une priorité stratégique absolue. Par le biais du *Malacca Strait Council*²⁵ créé en 1968, le Japon participe activement au financement des infrastructures de sécurité. Au début des années 2000, il multiplie les patrouilles communes avec les marines régionales et finance plusieurs programmes de coopération entre pays riverains. En 2005, Tokyo propose de déployer ses garde-côtes pour faire face à la recrudescence des attaques. En 2006, le *ReCAAP*²⁶ est fondé, un observatoire régional centralisant les informations liées à la piraterie et émettant des recommandations à l'attention des personnels navigants. Cet investissement constant dans la lutte contre la piraterie constitue un pan crucial de la stratégie japonaise de *soft power*.

Après les attentats du *World Trade Center*, la menace islamiste a provoqué un réengagement des États-Unis dans le sud-est asiatique, qualifié de « second front²⁷ » dans la « guerre globale » contre le terrorisme. En 2004, la base navale de Singapour, utilisée par les navires de l'*US Navy*, est agrandie afin de pouvoir accueillir un porte-avions. En 2005, l'amiral Thomas Fargo, commandant des forces américaines dans le Pacifique, propose l'intervention de patrouilles de *Marines* pour la surveillance des abords de Singapour. D'abord suspicieuses, la Malaisie et l'Indonésie finissent par consentir à ce réengagement américain, contrepoids nécessaire à l'expansionnisme chinois. Fait rare, l'Indonésie accepte en 2011 l'aide d'une puissance extrarégionale dans la sécurisation du détroit : Washington y finance l'installation

²⁵Faisant intervenir des entreprises pétrolières, des transporteurs et des entreprises privées japonaises, le *Malacca Strait Council* apporte une aide technique et financière dans l'amélioration des conditions de navigation dans le détroit.

²⁶*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery against Ships in Asia*.

²⁷ Pierre EMMERY ; Questions sécuritaires dans le détroit de Malacca ; dans Revue Défense Nationale n°793 ; 2016 ; disponible sur <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-8-page-76.htm>.



d'une douzaine de stations de surveillance radar, d'infrastructures de communications, de systèmes d'identification des navires et fournit même plusieurs patrouilleurs. Une présence qui offre à Washington un moyen de pression sur une Chine engluée dans le « dilemme de Malacca²⁸ ».

Le problème se pose différemment pour la Chine. Si sa dépendance à l'égard de Malacca est comparable à celle du Japon, la lutte contre la piraterie et le terrorisme dans les détroits ne représente pour elle qu'un intérêt marginal au regard de sa stratégie de *hard power*. À l'inverse de Tokyo, Pékin applique une politique de grande puissance, n'hésitant pas à s'implanter de part et d'autre du détroit : en mer de Chine méridionale (îles Spratly et Paracels, Cambodge) et en mer d'Andaman (Thaïlande, Birmanie et Bangladesh). Cette stratégie, popularisée sous le nom de « collier de perles », permet à la marine chinoise d'enserrer les détroits malais. La différence de posture entre les deux pays s'explique par l'histoire : le Japon doit composer avec le douloureux souvenir de la Seconde guerre mondiale et n'a d'autre choix que d'adopter une diplomatie prudente – dans laquelle la lutte contre la piraterie s'intègre parfaitement. La Chine, quant à elle, n'a pas ce genre de retenues.

Enfin, en réaction aux velléités expansionnistes chinoises, l'Inde accélère sa *Look East Policy*. En 2012, elle inaugure de nouvelles bases navales dans les îles Andaman et de Nicobar, à l'entrée nord de Malacca. Depuis plusieurs années, New Delhi se rapproche des États-Unis et les deux marines intensifient leurs patrouilles dans les détroits.

²⁸Énoncé dès 2003 par le président Hu Jintao, le « dilemme de Malacca » pointe du doigt la dépendance de la Chine à l'égard du détroit ; celui-ci constitue le cordon ombilical de son approvisionnement énergétique en provenance du Moyen Orient et la principale artère navigable pour ses biens à l'export à destination de l'Europe.



CONCLUSION

La piraterie dans les détroits de Malacca et de Singapour est l'histoire d'une rencontre entre l'incessant ballet des méga-navires de commerce et les banlieues du « miracle asiatique ». L'action des États riverains, les coopérations trilatérales et les appuis extrarégionaux ont pour le moment permis de circonscrire le phénomène, sans pour autant le résoudre. En l'état actuel des choses, le risque le plus important serait une dégradation sensible, confinant à la rivalité, des relations entre un ou plusieurs pays du détroit. Cela affecterait directement les structures de coopération, engendrerait un désordre propice à l'essor de la criminalité et rétablirait le vide juridique qu'affectionnent tant les pirates.

Dans l'ensemble, trois niveaux d'analyse peuvent être considérés : l'échelle locale où la piraterie dans les détroits est un phénomène limité sans grande conséquence sur les flux commerciaux : 51 attaques par an quand près de 1000 bateaux franchissent quotidiennement le détroit – soit une proportion inférieure à 0,01%. L'échelon régional où la politique des pays riverains vise à donner des gages à la communauté internationale afin d'éviter une intervention militaire étrangère. Et enfin, l'échelle mondiale où les grandes puissances prennent prétexte de l'insécurité du détroit pour se livrer une guerre d'influence, sur fond de rivalité sino-américaine.