



Malacca au XV^e siècle,

En Asie, du VII^e au XVII^e siècle, rayonnent et périclitent une série de ports et de royaumes marchands entièrement tournés vers le commerce maritime. Ils fluidifient les échanges entre les puissances de l'époque – Chine, Japon, monde malais, Sumatra et Java. Au sud de cette « Méditerranée asiatique », Malacca jouit déjà au XV^e siècle, avant sa conquête par les Portugais, d'une position stratégique.

PAR FRANÇOIS GIPOULOUX*

Malacca, fondée en 1402 par Parameswara, un prince de Palembang (Sumatra) descendant des souverains de Srijava, attire très tôt les négociants en raison de sa position stratégique. Située sur la côte occidentale de la péninsule malaise, la ville commande en effet le passage du détroit reliant l'océan Indien à la mer de Chine. Accessible en toutes saisons, le port est situé sur la partie la plus étroite du détroit. Grâce à la qualité de ses services ainsi qu'à un système de taxation bien conçu, Malacca, qui reçoit la protection de la Chine dès 1405, détient les plus grands entrepôts de la région et devient, jusqu'à la conquête portugaise (1511), le centre du monde malais.

La ville compte au milieu du XV^e siècle plus de 100 000 habitants dont une bonne partie sont des marchands étrangers. Malacca, sultanat le plus puissant du détroit au XV^e siècle, en concurrence avec le Siam pour le contrôle de la péninsule malaise, va établir des comptoirs à Sumatra. Dès 1409, Malacca, qui a accueilli l'amiral Zheng He, avait collaboré avec l'empire chinois des Ming pour réprimer la piraterie et le commerce non officiel. Il

s'agissait en fait de faciliter la circulation maritime des flux de produits, ou plus formellement d'insérer ces derniers dans le système du commerce tributaire. Mais Malacca, qui va se lancer dans la culture du poivre, oriente délibérément son commerce vers l'ouest : l'emporium rassemble un grand nombre de marchandises pour la plupart destinées aux Indes et à l'Europe.

Malacca et Java dominent l'espace commercial de l'Asie du Sud-Est à partir du XIV^e siècle. Le réseau marchand de Malacca est connecté tous



* Historien.

ville-État et empire commercial



© FLOKLEGIUS / BRIDGEMAN IMAGES

azimuts à d'autres circuits : Inde, Perse, Syrie, Afrique de l'est, Méditerranée, et il va constituer « *le plus grand système commercial de l'époque* (1) ». Il s'étend de la côte orientale de Sumatra à la Sonde, et à la partie centrale et orientale de l'île de Java. Il embrasse aussi la partie occidentale de l'île de Java et de Sumatra, le centre et l'est de Java et Sumatra ; des relations existent aussi entre Java et Bali, Lombok et Sumbawa, ou encore Timor, Sumba et les Moluques (voir la carte ci-contre).

La ville a aussi établi des relations avec Pegu sur la côte birmane, le Siam, la Chine et le Japon. Son succès repose sur sa capacité à concentrer des épices de toute l'Asie du Sud-Est (dont la girofle et la muscade des Moluques), et à assurer la distribution des textiles indiens. Les activités requises sont entre les mains d'une communauté de marchands et d'intermédiaire cosmopolites, le plus souvent convertie à l'islam. Si les épices de l'archipel indonésien constituent la partie la plus précieuse du commerce, le textile indien et le riz de Java, de Pasai et de Pegu forment, en volume, le gros des produits échangés. Ces deux catégories de produits expliquent le succès de Malacca.

Son succès repose sur sa capacité à concentrer des épices de toute l'Asie du Sud-Est et à distribuer des textiles indiens

Vue de la ville de Malacca, Malaisie.
Gravure d'Antoni Carboni d'après Giulio Ferrario, Florence, Italie, 1844

« *Sans le tissu indien ou les épices, Malacca aurait été que l'un des nombreux ports de la région, spécialisé dans le commerce de quelques produits locaux* (2). » Alors que Séville, l'un des ports européens les plus florissants à l'époque, traite un volume d'affaires estimé à 4 millions de cruzados, la monnaie portugaise, le commerce qui transite par Malacca s'élève, selon Tomé Pires, à 2,4 millions de cruzados environ, même si ce chiffre peut être discuté. Certes, toutes les villes situées aux abords des détroits fréquentés sont en situation de capter une rente sur les flux commerciaux. Mais Malacca fait plus que prélever un péage. Sa prospérité provient aussi et surtout de ses fonctions d'entrepôt et d'intermédiaire marchande.

Extrait de *La Méditerranée asiatique* de François Gipouloux, CNRS Éditions, Paris, 2009, © Avec l'aimable autorisation de l'éditeur.

(1) Merle Calvin Ricklefs, *A history of modern Indonesia*, Indiana University Press, Bloomington 1981.

(2) Barbara Watson Andaya et Leonard Y. Andaya, *A history of Malaysia*, MacMillan, Londres, 1982.

25 juillet 1511

A l'assaut de Malacca

Sous le commandement d'Albuquerque, 500 hommes s'emparent de la riche cité. Parmi eux, Magellan.

Le 1^{er} juillet 1511, Afonso de Albuquerque, « le Lion des mers » de l'Asie portugaise, masse sa flotte devant la ville de Malacca, située en bordure du détroit du même nom, au sud de la péninsule malaise. Unique passage navigable entre l'océan Indien et les mers d'Indonésie orientale, le détroit de Malacca constitue un objectif stratégique dans la progression des Portugais en direction des « îles aux Épices ».

Malacca – Melaka en malais – est la capitale d'un puissant sultanat. Sise très loin du cœur du monde islamique, cette cité prospère et cosmopolite occupe pourtant une position de choix dans les réseaux musulmans de négoce à grande distance. Les marchands arabes, indiens et chinois viennent s'y approvisionner en

noix de muscade, clous de girofle, poivre noir, camphre, résines rares, perles.

Selon « L'Histoire des Malais » (*Sejarah Melayu*), chronique rédigée en 1612 par Tun Sri Lanang, Malacca aurait été fondée dans les années 1400 par Parameswara : signifiant « Seigneur suprême » en sanskrit, son nom atteste ses origines hindou-bouddhistes. Ce prince venu de Sumatra aurait été assisté d'*orang laut*, des nomades maritimes de l'archipel de Riau-Lingga. Cette alliance consacre Malacca comme l'héritière de la thalassocratie de Srivijaya, disparue au XIII^e siècle, et donc comme le nouvel épicode du « monde malais » (*dunia melayu*), qui couvre la partie occidentale de l'archipel indonésien.

Dans les années 1440 et 1450, sous le règne du sultan Muzaffar Syah – sans doute le premier membre de la dynastie régnante à s'être converti à l'islam –, Malacca a renforcé ses liens avec la Chine impériale des Ming et étendu son emprise diplomatique.

400 maisons en pierre

La cité-État a aussi créé un environnement favorable aux échanges commerciaux : les « Lois de Malacca » (*Undang-Undang Melaka*) garantissent les transactions et les cargaisons, sur terre comme sur mer. S'y ajoute le patronage des arts et de la théologie : les sultans accueillent prédicateurs et maîtres de mystique venus d'Arabie et du sous-continent indien. Au fil du XV^e siècle ce monde se trouve donc unifié culturellement par l'emploi d'une même langue véhiculaire (le malais), le recours à des codes juridiques uniformes et la pratique de l'islam.

Animé de velléités guerrières, Albuquerque se sent dans son bon droit. En 1509, le sultan de Malacca a fait arrêter une vingtaine de Portugais, auxquels il avait concédé le droit d'établir en sa ville une « factorerie ». Traîtrise due à la jalousie de commerçants musulmans locaux selon les Portugais, juste châtiement pour des hommes qui débarquaient



Éléphant de guerre

Illustration du *Códice Casanatense*, manuscrit portugais du XVI^e siècle. Ce sont de tels mastodontes que les Portugais durent affronter à Malacca.

nuitamment des armes, selon les Malais. Grâce à une lettre d'un des captifs, Rui de Araújo, Albuquerque a pris connaissance de la richesse et des défenses de Malacca, qui compterait 40 000 habitants, 400 maisons en pierre et une centaine d'embarcations venues des quatre coins de l'Asie. Il sait aussi que plusieurs notables des communautés tamoule et javanaise, en froid avec le palais, se disent prêts à soutenir les Portugais contre des privilèges fiscaux et commerciaux.

Albuquerque comme le sultan de Malacca de relâcher les prisonniers : ce dernier finit par s'exécuter, pensant ainsi se débarrasser des importuns. Mais « le Lion des mers », assoiffé de profit comme d'un prétexte pour entrer en guerre, exige le paiement d'une compensation de centaines de milliers de *crúzados* (la monnaie portugaise). Le conflit est inévitable, et les Portugais jettent dans la bataille 400 à 500 hommes. Parmi eux figurent bon nombre de vétérans des Indes – dont Magellan et son compagnon Francisco Serrão – qui ont pris part aux combats en Afrique orientale, dans le golfe Persique et en Inde.

L'assaut est donné le 25 juillet, au cri de « *Saint Jacques tueur de Maures* ». Le conflit dure plusieurs semaines. Albuquerque fait d'abord débarquer deux corps expéditionnaires sur les



Albuquerque Il fut le grand architecte de la consolidation de la présence portugaise en Asie (XVI^e siècle, Musée national d'art ancien, Lisbonne).



plages situées à l'est et à l'ouest de la ville, en leur donnant pour mission de prendre en étau le ponton principal, qui ouvre sur le quartier du port. Ensuite, après l'établissement d'une tête de pont près de l'embarcadère, dans laquelle les Portugais se sont barricadés, il fait donner l'artillerie sur la partie haute de la cité, où se situent le palais du sultan et la grande mosquée, puis envoie ses hommes combattre au corps à corps.

Selon une épopée malaise du XVII^e siècle, le *Hikayat Hang Tuah* (« L'Épopée de Hang Tuah »), Albuquerque use perfidement de bombardements sans sommations tuant hommes, femmes et enfants au beau milieu de la nuit. Ce sont 4 000 guerriers malais qui prennent part aux combats. La ville est conquise rue après rue, au prix d'affrontements intenses. Juché sur son éléphant de combat, le jeune sultan Ahmad Syah tente une contre-offensive, mais le pachyderme s'effondre, percé par une lance. Sous la protection de sa garde rapprochée, il parvient à regagner son palais avant de fuir la ville avec sa cour, traversant la péninsule pour trouver refuge auprès d'un souverain allié, le sultan de Pahang.

La cité, à demi embrasée, tombe le 1^{er} août. Albuquerque donne alors « trois jours à ses hommes d'armes pour se rassasier de butin ». Le pillage rapporte d'immenses quantités d'or, des centaines d'esclaves et plusieurs milliers de bombardes, fauconneaux et autres couleuvrines. ■

Romain Bertrand

▶▶▶ si elles se trouvaient dans les aires d'influence espagnole ou portugaise (cf. p. 35). C'est sans doute aussi à Malacca qu'il prit à son service le jeune Malais Enrique (cf. p. 50).

La rupture avec Manuel I^{er}

Dès son arrivée à Lisbonne mi-1513, Magellan embarqua sur la grande flotte armée sous le commandement de dom Jaime, duc de Bragance, avec pour objectif la conquête d'Azemmour sur le littoral marocain. Magellan y séjourna quelques mois, durant lesquels il croisa la route du pilote João de Lisboa, qui avait participé quelques années auparavant à une expédition dans la région du Rio de la Plata. De nouveau à Lisbonne, on le sait impliqué dans des activités commerciales. On trouve en effet dans les archives des références à des sommes reçues en paiement de marchandises apportées par des navires de la *carreira da Índia*.

Magellan entra alors en conflit avec le monarque portugais. Comme de coutume pour les soldats de retour au Portugal après une période

Manuel I^{er} refusa d'augmenter la solde de Magellan, accusé d'irrégularités dans l'exercice de ses fonctions

de services outre-mer, il envoya à Manuel I^{er}, vers 1516, une requête d'augmentation de la pension qu'il recevait comme *fidalgo* (gentilhomme) de la maison royale. Mais pour des raisons quelque peu obscures – il fut notamment accusé d'irrégularités dans l'exercice de ses fonctions de *quadrilheiro* (superviseur) au Maroc –, sa requête fut brutalement refusée.

Magellan décida de s'expatrier. D'après le chroniqueur Gaspar Correia⁵, devant le refus du roi de lui octroyer une récompense, Magellan lui demanda « licence pour aller chercher une vie où on lui ferait merci, à laquelle le Roi répondit sèchement que personne ne l'en empêchait ». Congédié, il « se leva et sortit de la maison où était le Roi, puis déchirant son *alvará de filamento* [brevet de prise en charge], il le jeta par terre ».

Abandonnant le Portugal pour toujours en octobre 1517, le navigateur se rendit à Séville pour se mettre au service de Charles I^{er} d'Espagne. Il devait avoir alors bien plus de 30 ans et était donc doté d'une solide expérience nautique et militaire et avait eu l'occasion de connaître des pilotes, des cartographes et des géographes audacieux.

Le navigateur portugais apportait dans ses bagages quelques « cartes et traités de navigation » (cf. p. 34). Ces documents étaient fondés sur les plus récentes explorations et « spéculations » de la cartographie portugaise. Magellan était sans aucun doute un homme bien préparé pour diriger un projet novateur de navigation vers l'Orient par la voie occidentale. ■

(Texte traduit par Yves Saint-Geours.)

Notes

1. Cf. S. Subrahmanyam, « Voyageurs et marchands dans l'océan Indien », *Les Collections de L'Histoire* n° 63, avril-juin 2014, pp. 14-25.
2. *Les Lendas da Índia* (« Chroniques de l'Inde »), achevées en 1556.
3. Il publia à Coimbra, entre 1551 et 1561, son *Historia do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses* (« Histoire de la découverte et de la conquête de l'Inde par les Portugais »).
4. Il publia ses *Décadas da Asia* (« Décennies d'Asie ») de 1552 à 1563.
5. Dans le *Sumario da cronica d'el Rei D. João III*, achevé vers 1533.

Au Sénégal, le choix de la continuité ou de la rupture

Le scrutin de dimanche oppose Amadou Ba, candidat du pouvoir, au souverainiste Bassirou Diomaye Faye

Les Sénégalais aiment le rappeler, ils votent depuis soixante-dix-huit ans. Mais jamais, dans leur longue histoire démocratique, la tenue d'une présidentielle n'aura été aussi éprouvante. Invalidation controversée de candidatures, soupçons de corruption sur le conseil constitutionnel, report sine die du scrutin à trois semaines de la date prévue... Le Sénégal, qui se veut « modèle » dans la région, a plongé dans l'inconnu.

Inédite de par son accouchement au forceps, l'élection de dimanche l'est aussi par sa forme. Pour la première fois depuis l'indépendance, un président sortant, Macky Sall, ne sera pas candidat à sa succession. Par ailleurs, un nombre record de prétendants (dix-huit hommes et une seule femme retenus) briguera le fauteuil présidentiel. Mais, surtout, elle consacre une nette polarisation du paysage politique autour des deux favoris, Amadou Ba, candidat de Benno Bokk Yakaar (BBY), la coalition au pouvoir, et Bassirou Diomaye Faye, ex-Pastef (Patriotes africains du Sénégal pour le travail, l'éthique et la fraternité), dauphin de l'opposant souverainiste Ousmane Sonko. L'un est partisan d'une continuité tranquille, l'autre, d'une rupture franche.



Des partisans du candidat Bassirou Diomaye Faye défilent lors d'un rassemblement électoral à Dakar, le 10 mars. JOHN WESSELS/AFP

Amadou Ba prône le statu quo avec la France. son adversaire demande un rééquilibrage

étroits avec le patronat et des élus français, Amadou Ba prône le statu quo. Face à lui, l'ex-Pastef demande un rééquilibrage.

« Le Sénégal a construit une formidable relation avec la France, malgré un début douloureux marqué par l'esclavage et la colonisation. Il ne faut pas que cela se poursuive dans un néocolonialisme qui nous maintienne dans la dépendance », a déclaré au Monde Bassirou Diomaye Faye. Sa coalition nie toute hostilité envers Paris, tout en revendiquant le droit de s'ouvrir à divers partenariats, notamment sur le plan sécuritaire, et ce, alors que le pays fait face à l'avancée des groupes terroristes côté malien. « Jusqu'ici, la Russie n'en fait pas partie [des partenaires sécuritaires]. Mais nous n'excluons aucun Etat dans la coopération en général », a précisé le candidat.

Parti se revendiquant panafricain, l'ex-Pastef pointe régulièrement les failles de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Il a relancé la charge en proposant une sortie du franc CFA. « Un débat qui pourrait fragiliser un peu plus l'institution sous-régionale dont se sont déjà retirés trois pays du Sahel. Or, le Sénégal est un Etat membre influent », pointe Ndeye Astou Ndiaye, enseignante en sciences politiques à l'université Cheikh-Anta-Diop à Dakar. Déconstruire l'existant ou poursuivre? Soixante-quatre ans après l'indépendance, le Sénégal doit répondre, dimanche, à une question cruciale pour son avenir. ■

COUMBA KANE

Le Monde Afrique

Retrouvez en ligne l'ensemble de nos contenus

Image d'intégrité

Formation créée il y a dix ans par un trio d'agents des impôts, le Pastef, qui a été dissous par le gouvernement en juillet 2023, défend, pour sa deuxième participation consécutive à une présidentielle, ses thèmes de prédilection : remise en question du franc CFA, profonde réforme de la gouvernance, patriotisme économique. Des sujets porteurs auprès d'une certaine élite urbaine et d'une jeunesse qui s'estime privée des dividendes de l'essor économique – le Sénégal devrait atteindre plus de 8 % de croissance en 2024.

Cet électoralat a déjà permis au parti de se hisser à la troisième place à la présidentielle de 2019 et de rafler, en 2022, avec sa coalition, près de la moitié des sièges au Parlement et dans les mairies

de grandes villes. « Le Pastef a vaincu grâce à un discours sur la probité, estime le politologue Moussa Diaw. Quand Ousmane Sonko dit qu'en quinze ans aux impôts il n'a jamais rien détourné, malgré l'argent qui y coule, cela résonne chez les jeunes. Son électoralat croit en sa sincérité et rejette les acteurs classiques qui lui semblent déconnectés des réalités. »

Une image d'intégrité dont Bassirou Diomaye Faye, 44 ans, use à dessein pour attaquer son principal adversaire, Amadou Ba, 62 ans. Le très fortuné candidat de la majorité, ancien ministre des finances et il y a encore peu chef du gouvernement, est régulièrement accusé, sans preuves, de s'être enrichi de manière illicite lors de son passage à la direction des impôts. Ce sont également

des allégations de corruption de juges le concernant qui ont justifié le report du scrutin.

Sur le plan économique, à l'heure où le pays s'appête à exploiter les gisements d'hydrocarbures au large de ses côtes, l'opposition a fait savoir qu'elle était prête à renégocier accords et contrats liés à la gestion du pétrole, du gaz et des mines. Des promesses destinées à juguler l'inflation et le chômage massifs qui entretiennent l'émigration clandestine, mais qui inquiètent certains milieux économiques.

En juin 2023, le Fonds monétaire international a approuvé un programme de financement d'un montant de 1,8 milliard de dollars (plus de 1,65 milliard d'euros) destiné en grande partie à atténuer le déficit budgétaire. « En contrepar-

tie, l'Etat s'était engagé à réduire drastiquement les subventions, car elles pèsent sur le fort endettement du Sénégal, rappelle une source au sein de l'institution. Si le nouveau gouvernement élu réaffirme sa volonté de poursuivre le plan, nous pourrions décaisser les 500 millions de dollars prévus en juin puis en décembre. S'il tempore pour revoir l'engagement du Sénégal, ils seront retardés. S'il le suspend, il devra trouver d'autres moyens de réduire le déficit. Or, sur les 7 000 milliards de francs CFA (10,6 milliards d'euros) du budget, 1 200 milliards viennent des partenaires étrangers. »

Une mise en garde reçue avec méfiance du côté de l'ex-Pastef. « Le Sénégal est un pays souverain qui décide des secteurs de son économie à subventionner ou non.

Nous avons vu les effets négatifs des programmes d'ajustement structurels sur nos économies. Ce modèle de partenariat est à bannir, répond Abdourahmane Diouf, allié de la coalition Diomaye président. Nous avons une panoplie de financements alternatifs auxquels nous pouvons recourir. On peut également se tourner vers d'autres partenaires financiers qui comprennent mieux nos enjeux. »

Différences diplomatiques

Alors que la sous-région est clivée entre les tenants de la continuité dans les relations avec la France et les partisans de la rupture au profit de la Russie, la divergence entre les deux principaux candidats se lit aussi dans le champ diplomatique. « Candidat de la France » pour ses rivaux du fait de ses liens

La fuite éperdue des Rohingya à travers les eaux du détroit de Malacca

Les membres de la minorité birmane sont de plus en plus nombreux à tenter de rejoindre l'Indonésie par la mer, au péril de leur vie

BANGKOK - correspondant en Asie du Sud-Est

Le naufrage, mercredi 20 mars, d'un bateau de Rohingya au large des côtes indonésiennes, lors duquel plus d'une cinquantaine de personnes auraient péri, est un nouveau signe de la détresse de cette minorité apatride originaire de Birmanie. Plusieurs milliers de Rohingya ont pris la mer en 2023 sur des embarcations vétustes.

Or cette crise humanitaire à bas bruit dans les eaux du détroit de Malacca et du golfe du Bengale a tout lieu de s'aggraver : la « révolution birmane » a gagné le nord-est de l'Etat de Rakhine, en Birmanie, où vivent les 650 000 Rohingya restés dans ce pays après le grand exode de 2017.

Au Bangladesh voisin, où près d'un million de Rohingya vivent dans des camps de réfugiés, dont 750 000 arrivés en 2017 après les atrocités perpétrées par l'armée birmane dans l'Arakan (Etat de Rakhine, selon l'appellation officielle), la situation humanitaire n'a cessé de se détériorer. Les Rohingya sont une minorité autochtone de l'Etat de Rakhine, de confession musulmane et ethniquement apparentée aux

Bengalis. Mais les dictatures birmanes successives en ont fait des « immigrés illégaux », les privant en 1982 de la citoyenneté birmane.

Les 75 survivants du 20 mars, en majorité des hommes, entassés sur la coque retournée de leur embarcation au large de Kuala Bupon, sur la côte occidentale d'Aceh (île de Sumatra), ont d'abord été secourus par des pêcheurs, avant que des sauveteurs ne recueillent le lendemain la majorité d'entre eux. Un survivant du nom de Zaned Salim a fait état de cent cinquante personnes embarquées à l'origine, dont beaucoup de femmes et d'enfants, présumés morts noyés. Ils auraient quitté un « centre de réfugiés » malaisien pour tenter de rejoindre l'Australie. Mais ce témoignage reste sujet à caution tant la méfiance règne chez ces damnés de la Terre, rejetés de toute part.

La plupart des Rohingya fuient les camps du Bangladesh, mais aussi la Birmanie, pour tenter de gagner la Malaisie, jugée plus tolérante, où 108 500 d'entre eux étaient, en février, enregistrés comme demandeurs d'asile selon l'UNHCR, l'agence des Nations unies pour les réfugiés. Mais la Malaisie ne reconnaît pas ce statut et a durci, ces dernières années, sa

politique anti-immigration : beaucoup de Rohingya se retrouvent dans des centres de détention pour migrants illégaux.

L'afflux de bateaux de réfugiés rohingya en Indonésie a pris de l'ampleur depuis octobre 2023 : sur les 4 500 qui, selon les estimations de l'UNHCR, ont pris la mer en 2023, 1 500 Rohingya auraient, depuis, accosté sur les rivages de la province d'Aceh. Les morts présumés se comptent par centaines. Or cet afflux suscite une vague de rejet parmi les Acehnais : en novembre, près de 200 Rohingya sinistrés ont été parqués une nuit entière sur une plage de Sabang, sur l'île de Weh, au large de Banda Aceh, la capitale provinciale. Les habitants voulaient les repousser vers la mer.

Campagne de haine

Fin décembre, une centaine d'étudiants ont manifesté et pris d'assaut un local où des Rohingya étaient hébergés à Banda Aceh, poussant l'UNHCR à se déclarer « profondément troublée par l'attaque d'une foule sur un site abritant des familles de réfugiés vulnérables ». Les survivants du 20 mars ont eux aussi vu affluer des villageois avec des pancartes « pas de Rohingya chez nous ».

Au Bangladesh, les conditions se détériorent dans les camps accueillant les Rohingya

Car depuis novembre, une campagne de haine agrémentée de fake news dépeint sur les réseaux sociaux indonésiens, en particulier TikTok, les Rohingya comme des « voleurs », voire de la « vermine » – reprenant sans aucun recul les stéréotypes racistes et islamophobes diffusés à l'envi par l'armée birmane sur les réseaux sociaux dans les années précédant les massacres de 2016 et 2017.

Cruelle ironie : on sait que les Acehnais, de pieux et conservateurs musulmans sunnites comme les Rohingya, ont subi des décennies durant les exactions de l'armée indonésienne lors de leur combat pour plus d'autonomie, puis furent, après le tsunami dévastateur de 2004, sous perfusion de l'aide internationale durant dix ans. Ce manque d'empathie est dénoncé en Indonésie par des figures progressistes, et des ONG

locales viennent en aide aux Rohingya en détresse. Si Djakarta met en avant ses obligations de non-refoulement des réfugiés en perdition, la marine indonésienne a été soupçonnée d'avoir chassé des bateaux de Rohingya pour qu'ils n'accostent pas.

Or les raisons qui poussent les Rohingya à prendre la mer ont tout lieu de se renforcer. Au Bangladesh, les conditions se détériorent dans la trentaine de camps qui les accueille autour de Cox's Bazar, de l'autre côté de la frontière avec la Birmanie. La criminalité s'y répand, des incendies dévastent des quartiers entiers.

Les Nations unies, qui financent les camps, n'ont pu lever en 2023 que la moitié des 876 millions de dollars (809 millions d'euros) nécessaires à leur fonctionnement. Au point que le Programme alimentaire mondial a dû, en mars 2023, réduire progressivement de 12 à 8 dollars mensuels le bon alimentaire attribué à chaque résident du camp, alors que 40 % des enfants de moins de 5 ans souffrent de malnutrition chronique. Le montant a toutefois pu être réévalué à 10 dollars en janvier.

En Birmanie, les zones d'habitation des Rohingya, dans le nord-est de l'Etat de Rakhine, comme

les villes ghettos de Maungdaw, Buthidaung, et Rathedaung, font l'objet d'intenses combats entre l'armée birmane et l'Armée de l'Arakan. Le groupe rebelle arakanais opposé à la junte a lancé en janvier une offensive massive sur les positions de l'armée, qui recule mais bombarde régulièrement les zones habitées.

A Sittwe, la capitale de l'Etat de Rakhine, les combats forcent la population à s'enfuir, mais les Rohingya, pour la plupart parqués dans des camps dans la périphérie, sont à la merci de l'armée birmane. « Il ne reste que des musulmans [rohingya] dans la ville. Ils n'ont nulle part où fuir et n'ont pas de carte d'identité. Le régime les exploite, en a forcé certains à suivre un entraînement militaire », confiait récemment au site birman en exil *The Irrawaddy* un cadre de l'Armée de l'Arakan.

L'armée rebelle s'est dite, le 4 mars, par le truchement d'un porte-parole, prête à accueillir dans les zones libérées les Rohingya qui risquent sinon d'être utilisés comme « boucliers humains » par la junte : celle-ci en aurait recruté de force plusieurs centaines, depuis l'annonce en février de la conscription obligatoire. ■

BRICE PEDROLETTI

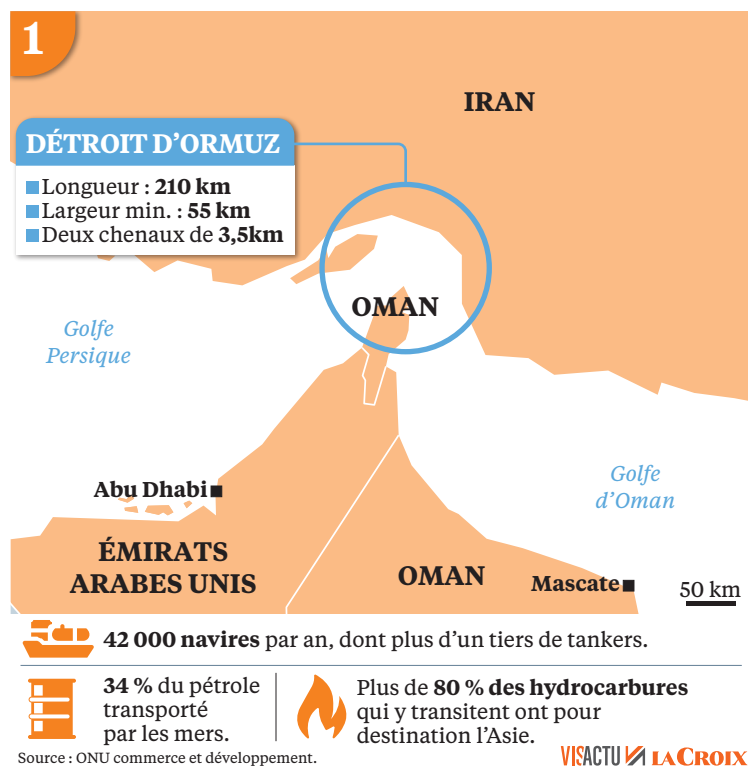
Quels sont les passages essentiels au commerce maritime mondial ?

Le blocage du détroit d'Ormuz par les Iraniens est venu rappeler combien une poignée de passages sont cruciaux pour la fluidité des routes maritimes mondiales. Après des décennies de globalisation presque « heureuse », Donald Trump cherche comment sécuriser l'accès au golfe Persique.

Dossier réalisé par Denis Peiron

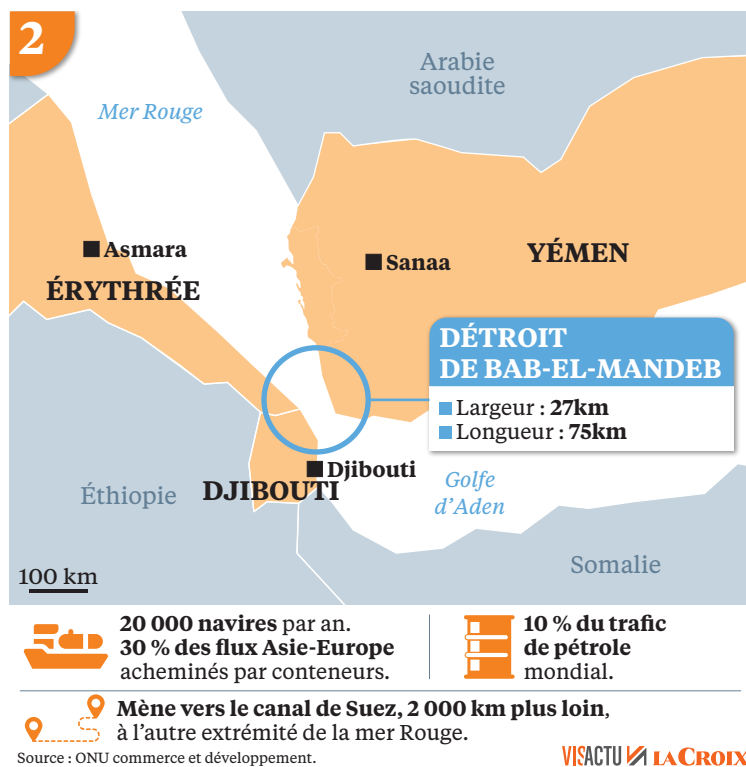


Ormuz. La voie de l'or noir



Le nom de ce détroit, qui concentre 20 % du trafic mondial d'hydrocarbures, s'invite constamment dans les médias depuis le début de la guerre en Iran. Le régime de Téhéran s'en est pris à des navires, notamment à des pétroliers, engagés dans ce passage. Objectif : perturber, voire stopper l'acheminement de pétrole depuis les pays du Golfe vers l'Asie, et notamment la Chine, afin que tous fassent pression sur Donald Trump pour qu'il mette un terme à la guerre. L'Europe, elle, est très peu dépendante du pétrole, comme du gaz, extrait dans cette région. Elle importe en revanche massivement des engrais et de l'aluminium des pays du Golfe. Si les Mollahs semblent déterminés à exercer durablement leur pouvoir de nuisance sur le détroit d'Ormuz, les Américains ne se privent pas d'intervenir dans le golfe Persique, avec des frappes qui ont visé, samedi 14 mars, des cibles militaires sur l'île de Kharg, où l'Iran produit 90 % de son or noir. Le détroit d'Ormuz avait déjà été le théâtre d'une « guerre des tankers » lors de la guerre entre Iraniens et Irakiens, dans les années 1980.

Bab-El-Mandeb. L'antichambre de Suez



C'est l'ouverture du canal de Suez, en 1869, qui fait de Bab-El-Mandeb, à l'autre bout de la mer Rouge, un goulot stratégique. Car la route maritime qui emprunte ces passages offre un précieux raccourci entre l'Europe et l'océan Indien ainsi que, au-delà, les marchés et fournisseurs asiatiques. La position clé de Bab-El-Mandeb, qui totalisait alors 15 % du trafic maritime mondial, nous est pleinement réapparue fin 2023 lorsque, invoquant leur solidarité avec les Palestiniens, les houthistes, des rebelles yéménites, ont commencé à lancer drones et missiles sur des navires marchands occidentaux. En dépit de frappes aériennes et navales orchestrées par les États-Unis et la Grande-Bretagne, puis d'une mission défensive européenne pour réduire la capacité de nuisance de ces groupes armés par l'Iran, le trafic a, depuis, chuté de plus de moitié. Les armateurs choisissent, pour nombre de leurs bateaux de contourner l'Afrique par le cap de Bonne Espérance, quand bien même il allonge de dix à quinze jours les délais et alourdit les coûts de 30 %. Sans parler du surcroît d'émissions de gaz à effet de serre.

Mers et océans occupent 70 % de la surface du globe. Il suffit pourtant que survienne sur l'un des principaux points de passages un conflit armé – voire un simple incident, comme la mise en travers d'un porte-conteneurs dans le canal de Suez, en 2021 – pour que le commerce international se trouve perturbé et que les marchés s'affolent. On le voit avec l'offensive israélo-américaine : Ormuz, point de passage de 20 % du pétrole et du gaz consommés dans le monde, est une cible prioritaire de l'Iran. Un goulot d'étranglement que Donald Trump promet de sécuriser, sans parvenir à convaincre d'autres pays de s'engager dans cette mission hasardeuse.

Dès 2023, Téhéran avait d'ailleurs fait d'un autre détroit, Bab-El-Mandeb, un point d'attention : en armant un groupe de rebelles chiites yéménites, les houthistes, le pays est parvenu à perturber la route de Suez. « La menace demeure, malgré les frappes américaines et britanniques et une mission européenne qui propose son escorte aux navires marchands », observe Alexandre Roussel, spécialiste de l'énergie et des matières premières à l'Iris (Institut de relations internationales et stratégiques). Les bateaux russes et chinois sont les bienvenus mais les autres armements privilégient le contournement de l'Afrique. »

Si les principaux détroits et canaux maritimes ont toujours été des points névralgiques, certains sont récemment redevenus des zones de tensions géopolitiques, sinon militaires. « Après la disparition d'un monde bipolaire en 1990 et le basculement vers l'hégémonie des seuls États-Unis, on a pu croire, à tort, à une relative normalisation », analyse Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime. Puis au tournant des années 2010, l'intégration croissante de la Chine à la mondialisation et la remontée de la Russie ont refaçonné un monde multipolaire, aujourd'hui conflictuel. On savait les principaux points de passage maritimes théoriquement sensibles. On le redécouvre de façon très pratique. »

L'importance stratégique croissante d'une poignée de détroits et canaux tient beaucoup à l'évolution du commerce mondial. « Car 80 à 90 % des échanges transitent par la mer », souligne ●●●

●●● Nathalie Bureau du Colom-bier, autrice d'un podcast hebdomadaire sur les transports, TransPod (1). *Depuis trente ans, le déplacement massif de la production vers l'Asie a redessiné les chaînes d'approvisionnement et renforcé la vulnérabilité des économies en cas de blocage de certains passages.* » Pour se prémunir contre ce risque, la tentation de « la relocalisation » ressurgit en Europe, mais surtout aux États-Unis.

Certains pays rêvent aussi de doubler les voies les plus cruciales avec de nouvelles infrastructures pharaoniques, à l'instar du projet turc de canal d'Istanbul, parallèle au Bosphore, ou du fantasme de canal interocéanique au Nicaragua. Pensé comme un second « Panama », ce dernier est aujourd'hui à l'arrêt, malgré une tentative de relance en 2010. Autre projet d'envergure en Thaïlande, où le canal de Kra, sur l'isthme du même nom, doit permettre de concurrencer le détroit de Malacca. Le projet, évalué à 20 ou 30 milliards d'euros, remonte au XVII^e siècle. Il a retrouvé de l'actualité avec l'appui de la Chine, qui souhaite l'inclure dans ses futures routes de la soie. Annoncé pour fin 2025, le chantier n'a pas encore été lancé.

Certains pays rêvent aussi de doubler les voies les plus cruciales avec de nouvelles infrastructures pharaoniques.

Un autre pays cherche à asseoir sa puissance jusque sur les mers : la Russie. Moscou mise, cyniquement, sur le changement climatique... Grâce à la fonte des glaces, les navires en route de l'Asie vers l'Europe pourront bientôt économiser 5000 à 7000 km en empruntant le passage maritime du Nord-Est, via le détroit de Béring et l'Arctique.

« Les armateurs n'y croient guère », tempère Cyrille Coutansais, directeur du département recherches du Centre d'études stratégiques de la marine (2). « Ce passage n'aura probablement d'intérêt que pour les hydrocarbures russes. » Car le transport de conteneurs entre la Chine et l'Europe est en réalité basé sur la desserte de ports successifs, au Vietnam, en Inde ou au Bangladesh. « Or, il n'y a pas de bassin d'emploi ni de centre manufacturier significatif sur cette route », souligne-t-il. Sans parler des énormes enjeux environnementaux que soulève un tel projet.

Denis Peiron

(1) *transpod.fr*

(2) *Coauteur de La Mer, une infographie, Éd. du CNRS, 2023, 25 €.*

Panama. Sécheresse et tensions sino-américaines



13 000 navires par an, représentant **5 %** du commerce mondial.

Écluses de **33m** de large pour **320m** de long et **29m** de profondeur, qui ont donné naissance à la catégorie de **bateaux Panamax**. Deux écluses de 55m de large ont été inaugurées en 2016.

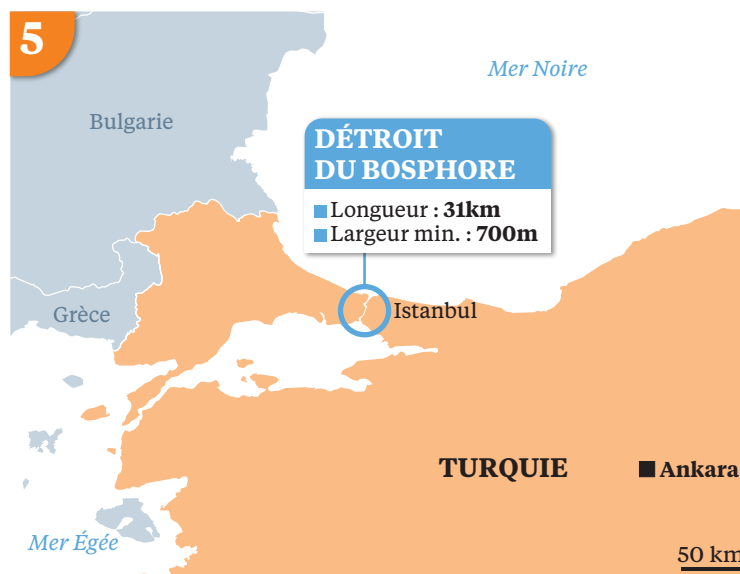
Source : Autorité du canal de Panama ; Cnes.

VISACTU LA CROIX

Comment rallier l'Atlantique au Pacifique, sans lancer ses navires à l'assaut du cap Horn ? En mettant le cap sur le canal de Panama, prouesse d'ingénierie qui, plus d'un siècle après sa construction, concentre 5 % du trafic mondial de marchandises. Essentiel pour transporter biens et matières premières d'une côte à l'autre des États-Unis, cette infrastructure gérée par le Panama s'est retrouvée l'an dernier dans le viseur de Donald Trump, inquiet de voir une filiale de la société hongkongaise, CK Hutchison, y bénéficier de concessions portuaires. Le président américain a même menacé de prendre le contrôle sur le canal. Au grand dam de la Chine, la justice panaméenne vient de juger ces contrats inconstitutionnels et l'exploitation du canal a été confiée à des filiales des groupes européens Maersk et MSC. Mais bien plus que les tensions sino-américaines, ce sont les effets du réchauffement climatique et la récurrence des épisodes El Niño (réchauffement de l'eau à la surface de la mer) qui pourraient assombrir l'avenir du canal : la sécheresse de 2023-2024 a perturbé le fonctionnement des écluses et conduit à une réduction du trafic de 29 %.

Bosphore. Un verrou surfréquenté

Comme Ormuz, le Bosphore offre une route maritime – entre la Méditerranée et la mer Noire – qui ne souffre aucune alternative. D'où l'expression « verrou du Bosphore », qui va de pair avec celui des Dardanelles, à l'autre bout de la mer de Marmara. Qui plus est, il est extrêmement étroit. Ce n'est pas un hasard si la ville qui le borde, Byzance, devenue Constantinople puis Istanbul, a connu un destin exceptionnel. Aujourd'hui encore, le Bosphore voit transiter une bonne part du pétrole de Russie, ainsi que les précieuses céréales russes et ukrainiennes. Si ce détroit venait à être bloqué, toute une partie du monde aurait faim. Le Bosphore confère un avantage stratégique à la Turquie. Mais le bloquer serait se mettre à dos la Russie, l'Ukraine, la Roumanie et d'autres pays comme la Bulgarie. D'où le respect rigoureux de la convention de Montreux de 1936, qui prévoit le libre passage des navires, quel que soit leur pavillon. Les risques qui pèsent sur le Bosphore tiennent plus à la densité du trafic. La Turquie a annoncé en 2011 la construction d'un canal pour le désengorger mais le projet tarde à se réaliser.



Plus de **40 000** navires y passent par an.

Des centaines d'incidents et accidents (collisions, marées noires) en un demi-siècle.

Source : ministère turc des transports.

16 millions de Stambouliotes habitent sur ses rives.

VISACTU LA CROIX

Malacca. Au cœur de la globalisation



Plus de **100 000** navires par an, soit **20 %** du trafic maritime mondial (en tonnage).

Le **port de Singapour**, deuxième port au monde pour le trafic de conteneurs se trouve à l'extrémité orientale du détroit.

Profondeur minimale de 25m, qui a donné naissance à une catégorie de bateaux, les **Malaccamax**

Source : ministère français des armées.

VISACTU LA CROIX

À l'extrémité orientale de l'océan Indien, Malacca voit converger plusieurs routes majeures, depuis Bal-El-Mandeb, Ormuz et Bonne Espérance. Ce passage ouvre l'accès à la Chine, à la Corée et au Japon, ce qui en fait l'un des points les plus névralgiques de la globalisation. Son nom, depuis des siècles, est souvent associé à la piraterie. Mais depuis les années 2000, la Malaisie et Singapour parviennent peu ou prou à sécuriser le détroit. Au-delà du risque de thrombose qui le guette, avec chaque année plus de 100 000 navires, Malacca pourrait un jour pâtir de tensions entre les États-Unis et la Chine, si celle-ci envahissait Taïwan. Les Américains, qui utilisent une base navale à Singapour, iraient-ils alors jusqu'à bloquer le détroit ? Des routes alternatives existent plus au Sud, via les détroits de la Sonde ou de Lombok. Et, toujours pour relier les océans Indien et Pacifique, un canal d'une quarantaine de kilomètres pourrait voir le jour légèrement au Nord, en Thaïlande, sur l'isthme de Kra. De quoi permettre aux navires venant d'Afrique ou du Moyen-Orient d'économiser 3500 km par rapport à la route de Malacca.

et aussi Le détroit du Pas-de-Calais

S'il n'est pas le théâtre de tensions géopolitiques, le détroit du Pas-de-Calais n'en demeure pas moins un point névralgique, avec 400 bateaux par jour et 25 % du trafic mondial. « C'est un peu le périphérique aux heures de pointe », commente Cyrille Coutansais, du Centre d'études stratégiques de la marine, qui évoque « l'indispensable régulation de la circulation, sous la surveillance étroite de la préfecture maritime ». Ce détroit large de 28 km débouche sur la mer du Nord et conduit vers les trois principaux ports européens (Rotterdam, Anvers, Hambourg). « Il permet ensuite de rejoindre la Baltique, par où transitent deux tiers des exportations de pétrole russe », rappelle Alexandre Roussel, chercheur à l'Iris.



La monumentale « cité intelligente du futur » du promoteur chinois Country Garden, située à l'extrême sud de la Malaisie et dont seulement 15% est sorti de terre depuis son lancement en 2016, ambitionne de loger 700 000 personnes d'ici à 2035. EDGAR SU/REUTERS

due », affirme laconiquement la jeune femme chinoise en pointant la maquette des tours de pacotille recouverte d'un autocollant « Sold out ». Et les déboires de la maison mère sont balayés d'un revers de main. Mieux, on fait miroiter une relance imminente du projet. « Ces difficultés n'empêchent pas Forest City car nous sommes une société séparée et soutenue par le gouvernement malaisien. Il y aura bientôt de grandes annonces », assure Charlotte Zhao. Country Garden détient 60 % de la coentreprise conclue avec le riche sultan de Johor, Ibrahim Iskandar, partageant les risques avec l'ambitieux monarque local tout juste propulsé à la tête de la monarchie malaisienne.

Ces îles artificielles emblématiques des ambitions démesurées d'Ibrahim Iskandar, le riche sultan de Johor rêvant de touter Singapour, qui appartenait à sa dynastie avant la colonisation britannique, ne peuvent couler, sous peine d'écorner la figure royale

Ce partenariat « royal » offre un répit précieux à Forest City face à la meute des créanciers. Ces îles artificielles emblématiques des ambitions démesurées du riche sultan rêvant de touter Singapour, qui appartenait à sa dynastie avant la colonisation britannique, ne peuvent couler, sous peine d'écorner la figure royale. Le complexe vide reste entretenant au peigne fin par une armée de jardiniers, taillant les frangipaniers avec abnégation, signalant la détermination des propriétaires à sauver leur mise.

Le retour de balancier géopolitique joue en leur faveur, à l'heure du réchauffement des relations entre la Malaisie non alignée et Pékin sur fond de rivalité sino-américaine grandissante dans la région. Le premier ministre chinois, Li Qiang, a effectué une visite d'Etat à « KL », en juin, offrant un coup de fouet aux projets d'infrastructure « Une ceinture, une route » ensablés, tournant la page des frictions de l'époque du gouvernement de Mahathir Mohamad. Le madré nationaliste malais avait retiqué les ambitions de la Chine en 2018, notamment son projet de chemin de fer sur la côte est de la péninsule, jugé exorbitant et servant essentiellement les intérêts du géant asiatique. À l'heure de la crise de Gaza qui a déclenché des boycotts en Malaisie, le premier ministre, Anwar Ibrahim, joue à nouveau la carte chinoise, décochant des flèches contre l'Occident.

Un nouveau pas de deux, alors que Pékin ajuste son offensive de charme vers l'Asie du Sud-Est, pour déjouer l'« encerclement américain », revenant en force sur la péninsule stratégique. « La Malaisie est l'un des partenaires prioritaires pour la Chine, du fait de son non-alignement avec l'Occident. Les routes de la soie pivotent des grandes infrastructures vers des projets plus ciblés. Pékin appelle ses entreprises à s'étendre à l'étranger », analyse Chen Gang, chercheur à la National University of Singapore (NUS), annonçant une nouvelle vague d'investissements chinois.

L'accession du sultan de Johor au trône suprême à Kuala Lumpur offre des leviers à Country Garden pour mobiliser le pouvoir central à la rescousse. Le premier ministre Anwar Ibrahim a déclaré Forest City « nouvelle zone financière spéciale » en août dernier, et promis des mesures concrètes pour relancer le projet ensablé. Déjà, une réunion des ministres du Tourisme de l'Asean est prévue dans le complexe pour début 2025, dans le cadre de la présidence malaisienne de l'organisation régionale. Une rumeur évoque même l'ouverture d'un casino, rapidement démentie par Anwar, à la merci des islamistes aux aguets. La cité fantôme n'a pas fini de susciter les fantasmes. ■

Forest City, cette ville fantôme chinoise face au détroit de Malacca

Sébastien Falletti Envoyé spécial à Johor Bahru (Malaisie)

Ce projet pharaonique du promoteur endetté Country Garden symbolise la crise de l'immobilier en Chine qui, depuis l'épidémie du Covid, menace l'économie du pays.

Les tours de trente-cinq étages surgissent au-dessus de la forêt équatoriale, tel un rempart de béton dressé en surplomb sur les cocotiers camouflant la plage déserte. Aux balcons, une végétation luxuriante déborde, offrant de faux airs de jardins suspendus de Babylone face au détroit de Malacca. À l'horizon, de lourds porte-conteneurs défilent en silence, comme des automates miniatures. Au pied du plus haut des gratte-ciel du complexe, un groom tout de blanc vêtu accueille les rares visiteurs d'un sourire jovial. « Bienvenue à Forest City ! Il y a plus de 50 000 personnes qui vivent déjà ici », affirme l'homme au teint basané. Une vigie vertigineuse de verre et d'acier aux lignes arrondies, dominant l'une des routes maritimes les plus stratégiques de la planète.

« Vous avez trouvé quelqu'un à qui parler ? », demande Fariz, Singapourien venu avec son épouse visiter le complexe, en quête d'une adresse bon marché en Malaisie. Cette « cité intelligente du futur » est un « magnifique endroit où vivre », proclame un panneau à l'entrée du gigantesque lobby translucide protégeant l'espace commercial du projet pharaonique de Country Garden, le promoteur chinois en péril. La ville nouvelle, qui ambitionne d'accueillir 700 000 habitants à l'horizon 2035 en proposant des condominiums haut de gamme, est déserte. Seulement 15 % du projet est sorti de terre depuis son lancement en 2016, offrant au chantier des allures de ville fantôme oubliée dans un décor paradisiaque.

Une imposante maquette dévoile l'ampleur de cette « oasis verte », spacieuse à 100 milliards de dollars qui se profilait en vitrine haut de gamme des « nouvelles routes de la soie » de la Chine du président Xi Jinping, au cœur de l'Asie du Sud-Est. Plus de 20 km² construits sur quatre îles artificielles, à la pointe sud de la Malaisie, défiant Singapour tout proche, visible à l'œil nu, à 2 km seulement, par-delà le détroit de Johor. Le pont rejoignant la plaque tournante financière asiatique est à vingt minutes en bus.

Dans les allées du centre commercial, les rideaux de fer sont baissés sur les devantures de la plupart des boutiques, à l'exception de rares restaurants et d'une banque CIMB. À l'intérieur, une employée dort, le visage écrasé sur un coussin, à même le comptoir. Elle se réveille en sursaut : « Excusez-moi ! Nous n'avons pas beaucoup de clients. Il y a quelques habitants ici, surtout des Chinois et quelques Japonais et Coréens », baille la

Le groupe familial Country Garden est au bord de la faillite et a dû suspendre sa cotation à la Bourse de Hongkong en avril alors qu'il tente de restructurer ses dettes colossales estimées à près de 200 milliards de dollars

jeune femme recouverte d'un voile islamique. Une rare famille chinoise encadre une petite fille embarquée dans une voiture téléguidée zigzaguant dans les allées désertes. Les quelques passants croisés sont des visiteurs venus explorer cette étrange cathédrale urbaine, récemment devenue décor

d'une série Netflix à succès en Malaisie. « Nous faisons du tourisme d'urbanisme en désert », grince Andy, jeune Singapourien en excursion. « J'ai toujours rêvé de visiter une ville fantôme. L'ambiance est dystopique ! », s'enthousiasme le jeune homme.

À 4500 km de Pékin, Forest City symbolise les déboires de l'immobilier en Chine rattrapé par une crise brutale depuis la pandémie qui plombe durablement la croissance de la deuxième économie mondiale. Son promoteur, Country Garden, marche dangereusement sur les traces du mastodonte Evergrande mis en liquidation en janvier, écrasé par une montagne de dette estimée à 300 milliards de dollars. « L'immobilier est la véritable cause du ralentissement chinois », explique Dan Wang, économiste à la banque Hang Seng, à Shanghai. Et sonne la fin d'un mirage dopé par le crédit, qui a servi de locomotive au décollage chinois jusqu'à la dernière décennie.

Forest City devait vendre du répit tropical haut de gamme à des classes moyennes en quête de diversification et de placement par-delà la Grande Muraille, hors de portée des griffes du Parti. Contre vents et marées, Country Garden affirme que ses projets en Malaisie « opèrent normalement et enregistrent des ventes solides ». Le compte à

rebours s'emballa pourtant pour le promoteur boulimique du Guangdong qui a déjà englouti 4,3 milliards de dollars dans la construction. Le groupe familial est au bord de la faillite et a dû suspendre sa cotation à la Bourse de Hongkong en avril alors qu'il tente de restructurer ses dettes colossales estimées à près de 200 milliards de dollars. Menacé de banqueroute, le groupe « explore activement toutes les options de restructuration de ses dettes avec ses créanciers offshore », affirme un communiqué datant du 24 juin, en quête de répit.

La pierre pèse environ un quart de la croissance du PIB de la Chine, et le marasme du secteur plane sur le plénum du Parti communiste chinois, qui s'est ouvert le 15 juillet, à Pékin, pour se pencher sur la stratégie économique, en quête de remède à une économie atone. Ce conclut le Comité central au grand conseil est guetté par les investisseurs aux abois espérant des mesures de soutien d'un secteur crucial pour enrayer la spirale déflationniste du géant asiatique.

Les caciques rouges sont pris en tenaille entre l'urgence d'assainir les comptes et l'obsession de la stabilité sociale, redoutant des faillites en cascade et la colère des familles qui ont placé l'essentiel de leur épargne dans des tours de béton. Les ménages ont 80 % de leurs économies dans l'immobilier, selon le think-tank Bruegel. Les promoteurs géants sont-ils « trop gros pour faire défaut », selon la formule venue de Wall Street, datant de la crise financière de 2008 ? La question hante les condominiums vides de Forest City comme les couleurs opaques de Zhongnanhai, la résidence des dirigeants communistes, aux abords de la Cité interdite.

À Forest City, le service commercial continue à donner le change, avec peu de conviction. « Il y a déjà 10 000 personnes qui vivent ici. Vous ne voyez pas car elles sont dans leurs appartements », explique Charlotte Zhao, manager en charge des ventes. Les chiffres ne cessent de fluctuer en fonction des interlocuteurs, tel un mensonge mal ficelé. « La prochaine tranche est déjà intégralement ven-



Documents sauvegardés

LE FIGARO

© 2026 Le Figaro. Tous droits réservés.
Le présent document est protégé par les lois
et conventions internationales sur le droit
d'auteur et son utilisation est régie par ces
lois et conventions.

news-20260320-LFF-1f122b4b-6c5a-6bea-9898-a766edf9a9fd

Nom de la source	Vendredi 20 mars 2026
Le Figaro (site web)	
Type de source	Le Figaro (site web) • 1267 mots
Presse • Presse Web	
Périodicité	Économie ; Conjoncture
En continu	
Couverture géographique	
Nationale	
Provenance	
France	

Suez, Panama, Malacca... Au-delà d'Ormuz, ces autres points névralgiques capables de faire dérailler le commerce mondial

Thomas Engrand

Le blocage du détroit d'Ormuz par l'Iran a provoqué un choc pétrolier et gazier à l'échelle planétaire. D'autres points du globe peuvent également engendrer des dégâts similaires en cas de défaillance.

Un bras de mer de 55 kilomètres de large peut-il faire reculer le transport maritime mondial ? C'est le pari de l'Iran, qui parvient depuis le début du conflit au Moyen-Orient, à bloquer le détroit d'Ormuz. Depuis près de trois semaines, quasiment aucun flux de pétrole ou de gaz n'a quitté ce corridor qui voit habituellement passer 20% de la production mondiale d'hydrocarbures. Les jours passent et une panique grandissante saisit les marchés. Malgré le recours - de nombreux pays - aux stocks stratégiques pour compenser la baisse de l'offre, les cours poursuivent leur hausse. Le prix du baril de pétrole en Europe approche des 110 dollars, près du double de la valeur affichée fin février. Une hausse similaire est observée pour le gaz.

Avec le blocage d'Ormuz, le monde réalise douloureusement sa dépendance à ce minuscule passage vulnérable. «Le commerce mondial est devenu une mécanique tellement sophistiquée, qu'il est

facile à perturber», confirme Sébastien Jean, professeur au Cnam et directeur associé de l'Initiative géoéconomie et géofinance de l'Ifri. Mauvaise nouvelle supplémentaire, ce détroit n'est pas un cas particulier. Voici quelques points névralgiques, propices aux tensions, d'où pourraient surgir les prochaines crises du commerce mondial.

Le canal de Suez et le détroit de Bab-El-Mandeb

Pour le moment, tout est calme, mais par sécurité la zone a été largement désertée par les tankers et porte-conteneurs qui l'empruntent habituellement. Le passage par le canal de Suez, puis par la mer Rouge jusqu'au détroit de Bab el-Mandeb est habituellement l'un des axes les plus importants du commerce entre l'Europe et l'Asie. Il serpente principalement entre l'Égypte et l'Arabie saoudite et permet d'éviter un long détour par le sud de l'Afrique, de quoi économiser près de 10 jours de trajet et 9000 km. C'est pourtant le choix fait par la plupart des armateurs. «Le pas-

sage par le canal de Suez est suspendu jusqu'à nouvel ordre, et les navires seront détournés via le cap de Bonne-Espérance,» par exemple annoncé le Français CMA-CGM, aux premières heures de l'embrasement au Moyen-Orient. Malgré son utilité, ce point rappelle trop de mauvais souvenirs aux professionnels de la logistique maritime. Il oblige en effet à longer le Yémen, où sévissent les Houtis. Ce groupe armé, dominant partiellement le pays, est utilisé comme pion par l'Iran dans sa guerre contre l'occident. Lors des précédents épisodes de conflits, ils n'ont pas hésité à bombarder des navires au large. Depuis fin 2023, une dizaine ont été touchés. Le dernier accident remonte à l'été dernier.

L'autre menace est celle d'un accident de navigation. En 2021, un porte-conteneurs, l'Ever Given, s'était encastré dans l'une des rives du canal de Suez, bloquant le passage pendant six jours. Cet accident avait provoqué l'un des plus gros embouteillages de l'histoire du trafic maritime. Selon les estimations,

Documents sauvegardés

plus de 420 navires se sont retrouvés bloqués, semant une immense pagaille dans la logistique mondiale.

Le Canal de Panama, dans le viseur de Trump

À peine investi, déjà menaçant. Lors de son 1er discours en tant que 47e président des États-Unis, début janvier 2025, Donald Trump a annoncé vouloir reprendre le contrôle du canal de Panama, qui voit passer 6 % du commerce maritime mondial. *«La Chine exploite le canal de Panama, et nous ne l'avons pas donné à la Chine, nous l'avons donné au Panama. Et nous allons le reprendre»*, a assuré le républicain. Cette voie de 80 km qui relie l'océan Atlantique au Pacifique a été achevée en 1914 et permet d'éviter un long détour par le Cap Horn au sud du continent. Sans surprise, Washington est le 1er utilisateur de ce corridor lui permettant de relier par la mer, les côtes est et ouest de son vaste territoire.

Dans la rivalité grandissante de la Chine et des États-Unis, cette infrastructure est devenue un point de friction. Pour Donald Trump, le fait que les deux ports situés aux extrémités soient détenus par le géant hongkongais Hutchison était une menace trop grave pour la sécurité nationale. Le magnat a finalement obtenu gain de cause, puisqu'un consortium américain mené par BlackRock les a rachetés en mars 2025. Toutefois, la plus grande menace n'est pas géopolitique. Pour fonctionner, le canal de Panama a besoin d'un import en eau. Or celui-ci est de plus en plus limité par le réchauffement climatique. Une sécheresse durable risque d'enrayer la mécanique. [Le scénario s'est déjà produit en 2023](#), obligeant les autorités à réduire le transit de 40 à 32 navires par jour. Les

coûts de transit s'étaient dans la foulée envolés, sans que Washington ne puisse rien y redire.

Malacca l'enfer de la Chine

À quoi bon être le premier exportateur d'objets manufacturés au monde, si l'on dépend d'un petit canal de 3 km de large à son minimum? C'est la question qui hante depuis longtemps les gouvernements chinois. Pékin, comme Séoul et Tokyo, voient une grande partie de leurs importations de pétrole et de gaz et de leurs exportations de biens passer par le détroit de Malacca. Ce corridor situé entre la Malaisie et l'Indonésie est traversé par plus de 100 000 navires par an. *«Or la Chine ne pourrait probablement pas garantir la circulation»*, en cas de blocus américain, explique Sébastien Jean. Une option tout sauf irréaliste en cas de tentative d'invasion chinoise sur Taïwan.

L'option est prise très au sérieux par Pékin, qui développe depuis longtemps des voies alternatives. D'ores et déjà, une voie de chemin de fer relie Chongqing dans le Sichuan à Duisburg en Allemagne. De même, la Chine développe une série d'infrastructures au Pakistan pour lui permettre de contourner Malacca. À plus long terme, la route du Nord, qui contourne l'Asie par l'océan arctique, est vue comme une option; tout comme le creusement d'un Canal au travers de la Thaïlande.

Øresund, Bosphore... Ces autres zones sous surveillance

La Turquie a le pouvoir de bloquer le continent africain. C'est l'une des leçons tirées de l'attaque russe sur l'Ukraine. Moscou et Kiev sont parmi les principaux exportateurs mondiaux de blé et ont pour clients des pays

comme l'Égypte ou l'Algérie. Mais pour arriver à destination les navires céréaliers doivent traverser le détroit du Bosphore, qui coupe Istanbul en deux. Depuis la convention de Montreux en 1936, Ankara garde la main sur le passage. Son président Recep Erdogan, a ainsi interdit la traversée des navires militaires notamment russes depuis le début du conflit en Ukraine.

Ces fragilités vont devoir être de plus en plus prises en compte avertissent les experts. *«Nous sommes rentrés dans une nouvelle ère plus conflictuelle»*, met en garde Elvire Fabry, chercheuse senior à l'institut Jacques-Delors en charge de la géopolitique du commerce, *«la concentration de la production dans certains pays est de plus en plus problématique. Certes, les entreprises en ont pris conscience, mais elles ne mettent pas encore en œuvre les mesures de sécurité économique.»* De quoi lui faire craindre que *«des chocs d'approvisionnement se reproduisent dans le futur»*.

Voir aussi :

[Guerre en Iran : pourquoi l'économie mondiale est moins vulnérable à un choc pétrolier qu'en 1973](#)

[Annulation de vols, hausse du prix du pétrole, explosion des assurances... Les attaques en Iran provoquent des perturbations mondiales](#)

[«Personne ne souhaite un blocage» : pourquoi les prix du pétrole se stabilisent malgré l'escalade au Moyen-Orient](#)

Cet article est paru dans Le Figaro (site web)

<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/suez-panama-malacca-au-dela-d-ormuz-ce>

Documents sauvegardés

s-autres-points-nevralgiques-capables-
de-faire-derailer-le-commerce-mondia
l-20260320

Note(s) :

Mise à jour : 2026-03-20 16:16 UTC
+01:00

Documents sauvegardés



© 2026 La Croix. Tous droits réservés.
Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

news-20260318-LCB-022

Nom de la source

La Croix (site web)

Mercredi 18 mars 2026

Type de source

Presse • Presse Web

La Croix (site web) • 1829 mots

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Nationale

Provenance

France

EN CARTES. Ormuz, Panama, Malacca... Ces 6 passages maritimes essentiels au commerce mondial

Par Denis Peiron

Au milieu de la guerre en Iran, le blocage du détroit d'Ormuz est venu rappeler combien une poignée de passages maritimes sont cruciaux pour la fluidité des routes commerciales mondiales. Après des décennies de globalisation presque « heureuse », Donald Trump cherche comment sécuriser l'accès au golfe Persique.

Mers et océans occupent 70 % de la surface du globe. Il suffit pourtant que survienne sur l'un des principaux points de passages un conflit armé - voire un simple incident, comme la mise en travers d'un porte-conteneurs dans le canal de Suez, en 2021 - pour que le commerce international se trouve perturbé et que les marchés s'affolent. On le voit avec l'offensive israélo-américaine : Ormuz, point de passage de 20 % du pétrole et du gaz consommés dans le monde, est une cible prioritaire de l'Iran. Un goulot d'étranglement que Donald Trump promet de sécuriser, sans parvenir à convaincre d'autres pays de s'engager dans cette mission hasardeuse.

Dès 2023, Téhéran avait d'ailleurs fait d'un autre détroit, Bab-El-Mandeb, un point d'attention (voir les cartes ci-

dessous) : en armant un groupe de rebelles chiites yéménites, les houthistes, le pays est parvenu à perturber la route de Suez. « La menace demeure, malgré les frappes américaines et britanniques et une mission européenne qui propose son escorte aux navires marchands, observe Alexandre Roussel, spécialiste de l'énergie et des matières premières à l'Iris (Institut de relations internationales et stratégiques). Les bateaux russes et chinois sont les bienvenus mais les autres armateurs privilégient le contournement de l'Afrique. »

« 80 à 90 % des échanges mondiaux transitent par la mer » Si les principaux détroits et canaux maritimes ont toujours été des points névralgiques, certains sont récemment redevenus des zones de tensions géopolitiques, sinon militaires. « Après la disparition d'un monde bipolaire en 1990 et le basculement vers l'hégémonie des seuls États-Unis, on a pu croire, à tort, à une relative normalisation, analyse Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime. Puis au tournant des années 2010, l'intégration croissante de la Chine à la mondialisation et la remontée de la Russie ont refaçonné un monde multipolaire, aujourd'hui con-

flictuel. On savait les principaux points de passage maritimes théoriquement sensibles. On le redécouvre de façon très pratique. »

L'importance stratégique croissante d'une poignée de détroits et canaux tient beaucoup à l'évolution du commerce mondial. « Car 80 à 90 % des échanges transitent par la mer », souligne Nathalie Bureau du Colombier, autrice d'un podcast hebdomadaire sur les transports, TransPod. Depuis trente ans, le déplacement massif de la production vers l'Asie a redessiné les chaînes d'approvisionnement et renforcé la vulnérabilité des économies en cas de blocage de certains passages. » Pour se prémunir contre ce risque, la tentation de « la relocalisation » ressurgit en Europe, mais surtout aux États-Unis.

Des projets pharaoniques pour ouvrir de nouvelles voies Certains pays rêvent aussi de doubler les voies les plus cruciales avec de nouvelles infrastructures pharaoniques, à l'instar du projet turc de canal d'Istanbul, parallèle au Bosphore, ou du fantasme de canal interocéanique au Nicaragua. Pensé comme un second « Panama », ce dernier est aujourd'hui à l'arrêt, malgré une tentative de relance en 2010.

Documents sauvegardés

Autre projet d'envergure en Thaïlande, où le canal de Kra, sur l'isthme du même nom, doit permettre de concurrencer le détroit de Malacca. Le projet, évalué à 20 ou 30 milliards d'euros, remonte au XVIIe siècle. Il a retrouvé de l'actualité avec l'appui de la Chine, qui souhaite l'inclure dans ses futures routes de la soie. Annoncé pour fin 2025, le chantier n'a pas encore été lancé.

La Russie mise sur la fonte des glaces
Un autre pays cherche à asseoir sa puissance jusque sur les mers : la Russie. Moscou mise, cyniquement, sur le changement climatique... Grâce à la fonte des glaces, les navires en route de l'Asie vers l'Europe pourront bientôt économiser 5 000 à 7 000 km en empruntant le passage maritime du Nord-Est, via le détroit de Béring et l'Arctique.

« Les armateurs n'y croient guère », tempère Cyrille Coutansais, directeur du département recherches du Centre d'études stratégiques de la marine (1). « Ce passage n'aura probablement d'intérêt que pour les hydrocarbures russes. » Car le transport de conteneurs entre la Chine et l'Europe est en réalité basé sur la desserte de ports successifs, au Vietnam, en Inde ou au Bangladesh. « Or, il n'y a pas de bassin d'emploi ni de centre manufacturier significatif sur cette route », souligne-t-il. Sans parler des énormes enjeux environnementaux que soulève un tel projet.

(1) Coauteur de La mer, une infographie, Éd. du CNRS, 2023. Le détroit d'Ormuz, la voie de l'or noir Le nom de ce détroit, qui concentre 20 % du trafic mondial d'hydrocarbures, s'invite constamment dans les médias depuis le début de la guerre en Iran. Le régime de Téhéran s'en est pris à des navires, no-

tamment à des pétroliers, engagés dans ce passage. Objectif : perturber, voire stopper l'acheminement de pétrole depuis les pays du Golfe vers l'Asie, et notamment la Chine, afin que tous fassent pression sur Donald Trump pour qu'il mette un terme à la guerre. L'Europe, elle, est très peu dépendante du pétrole, comme du gaz, extrait dans cette région. Elle importe en revanche massivement des engrais et de l'aluminium des pays du Golfe. Si les Mollahs semblent déterminés à exercer durablement leur pouvoir de nuisance sur le détroit d'Ormuz, les Américains ne se privent pas d'intervenir dans le golfe Persique, avec des frappes qui ont visé, samedi 14 mars, des cibles militaires sur l'île de Kharg, où l'Iran produit 90 % de son or noir. Le détroit d'Ormuz avait déjà été le théâtre d'une « guerre des tankers » lors de la guerre entre Iraniens et Irakiens, dans les années 1980.

Le détroit de Bab-El-Mandeb, l'antichambre de Suez C'est l'ouverture du canal de Suez, en 1869, qui fait de Bab-El-Mandeb, à l'autre bout de la mer Rouge, un goulot stratégique. Car la route maritime qui emprunte ces passages offre un précieux raccourci entre l'Europe et l'océan Indien ainsi que, au-delà, les marchés et fournisseurs asiatiques. La position clé de Bab-El-Mandeb, qui totalisait alors 15 % du trafic maritime mondial, nous est pleinement réapparue fin 2023 lorsque, invoquant leur solidarité avec les Palestiniens, les houthistes, des rebelles yéménites, ont commencé à lancer drones et missiles sur des navires marchands occidentaux. En dépit de frappes aériennes et navales orchestrées par les États-Unis et la Grande-Bretagne, puis d'une mission défensive européenne pour réduire la capacité de nuisance de ces groupes armés par l'Iran, le trafic a, depuis, chuté de

plus de moitié. Les armateurs choisissent, pour nombre de leurs bateaux de contourner l'Afrique par le cap de Bonne Espérance, quand bien même il allonge de dix à quinze jours les délais et alourdit les coûts de 30 %. Sans parler du surcroît d'émissions de gaz à effet de serre.

Le canal du Panama, entre sécheresse et tensions sino-américaines Comment rallier l'Atlantique au Pacifique, sans lancer ses navires à l'assaut du cap Horn ? En mettant le cap sur le canal de Panama, prouesse d'ingénierie qui, plus d'un siècle après sa construction, concentre 5 % du trafic mondial de marchandises. Essentiel pour transporter biens et matières premières d'une côte à l'autre des États-Unis, cette infrastructure gérée par le Panama s'est retrouvée l'an dernier dans le viseur de Donald Trump, inquiet de voir une filiale de la société hongkongaise, CK Hutchison, y bénéficier de concessions portuaires. Le président américain a même menacé de prendre le contrôle sur le canal. Au grand dam de la Chine, la justice panaméenne vient de juger ces contrats inconstitutionnels et l'exploitation du canal a été confiée à des filiales des groupes européens Maersk et MSC. Mais bien plus que les tensions sino-américaines, ce sont les effets du réchauffement climatique et la récurrence des épisodes El Niño (réchauffement de l'eau à la surface de la mer) qui pourraient assombrir l'avenir du canal : la sécheresse de 2023-2024 a perturbé le fonctionnement des écluses et conduit à une réduction du trafic de 29 %.

Le détroit de Malacca, au coeur de la globalisation À l'extrémité orientale de l'océan Indien, Malacca voit converger plusieurs routes majeures, depuis Bab-El-Mandeb, Ormuz et Bonne Espérance. Ce passage ouvre l'accès à la Chine, à la

Documents sauvegardés

Corée et au Japon, ce qui en fait l'un des points les plus névralgiques de la globalisation. Son nom, depuis des siècles, est souvent associé à la piraterie. Mais depuis les années 2000, la Malaisie et Singapour parviennent peu ou prou à sécuriser le détroit. Au-delà du risque de thrombose qui le guette, avec chaque année plus de 100 000 navires, Malacca pourrait un jour pâtir de tensions entre les États-Unis et la Chine, si celle-ci envahissait Taïwan. Les Américains, qui utilisent une base navale à Singapour, iraient-ils alors jusqu'à bloquer le détroit ? Des routes alternatives existent plus au Sud, via les détroits de la Sonde ou de Lombok. Et, toujours pour relier les océans Indien et Pacifique, un canal d'une quarantaine de kilomètres pourrait voir le jour légèrement au Nord, en Thaïlande, sur l'isthme de Kra. De quoi permettre aux navires venant d'Afrique ou du Moyen-Orient d'économiser 3 500 km par rapport à la route de Malacca.

Le détroit du Bosphore, un verrou surfréquenté Comme Ormuz, le Bosphore a pour particularité d'offrir une route maritime - entre la Méditerranée et la mer Noire - qui ne souffre aucune alternative. D'où l'expression « verrou du Bosphore », qui va de pair avec celui des Dardanelles, à l'autre bout de la mer de Marmara. Il mérite d'autant plus son nom qu'il est extrêmement étroit. Ce n'est pas un hasard si la ville qui le borde, Byzance, devenue Constantinople puis Istanbul, a connu un destin exceptionnel. Aujourd'hui encore, le Bosphore voit transiter une bonne part du pétrole de Russie, ainsi que les précieuses céréales russes et ukrainiennes. Si ce détroit venait à être bloqué, c'est toute une partie du monde qui aurait faim. Le Bosphore confère un avantage stratégique à la Turquie. Mais bloquer ce passage serait se mettre à dos la

Russie, l'Ukraine, la Roumanie et d'autres pays comme la Bulgarie. D'où le respect rigoureux de la convention de Montreux de 1936, qui prévoit le libre passage des navires, quel que soit leur pavillon. Les risques qui pèsent sur le Bosphore tiennent plus à la densité du trafic. La Turquie a annoncé en 2011 la construction d'un canal pour le désengorger mais le projet tarde à se réaliser.

Le détroit du Pas-de-Calais, « le périphérique en heures de pointe » S'il n'est pas le théâtre de tensions géopolitiques, le détroit du Pas-de-Calais n'en demeure pas moins un point névralgique, avec 400 bateaux par jour et 25 % du trafic mondial. « C'est un peu le périphérique aux heures de pointe », commente Cyrille Coutansais, du Centre d'études stratégiques de la marine, qui évoque « l'indispensable régulation de la circulation, sous la surveillance étroite de la préfecture maritime ». Ce détroit large de 28 km débouche sur la mer du Nord et conduit vers les trois principaux ports européens (Rotterdam, Anvers, Hambourg). « Il permet ensuite de rejoindre la Baltique, par où transitent deux tiers des exportations de pétrole russe », rappelle Alexandre Roussel, chercheur à l'Iris.

Commenter

Cet article est paru dans La Croix (site web)

<https://www.la-croix.com/economie/en-cartes-ormuz-panama-malacca-ce-s-6-passages-maritimes-essentiels-au-commerce-mondial-20260318>

Documents sauvegardés



© 2023 Courrier international. Tous droits réservés.

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

news-20231126-ILW-004

Nom de la source

Courrier International (site web)

Dimanche 26 novembre 2023

Type de source

Presse • Presse Web

Courrier International (site web) • 894 mots

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Internationale

Provenance

Paris, Ile-de-France, France

La Thaïlande rêve d'un pont terrestre pour court-circuiter le détroit de Malacca

Courrier international

C'est un vieux serpent de mer. Depuis le XVII^e siècle, les dirigeants thaïlandais songent à ouvrir une voie, à travers l'isthme de Kra, qui connecterait les océans Indien et Pacifique et permettrait de capter une partie du fret maritime qui transite par le détroit de Malacca. Le nouveau Premier ministre thaïlandais a fait de ce projet un de ses chevaux de bataille.

Court-circuiter le détroit de Malacca par lequel transite environ 60 % du fret maritime mondial. Et transporter, via le territoire thaïlandais, une partie de ces cargaisons entre la mer d'Andaman et le golfe de Thaïlande (ou, en d'autres termes, entre les océans Indien et Pacifique). Voilà un des rêves que caressent les autorités thaïlandaises depuis des décennies. Tantôt en imaginant percer un canal à travers l'isthme de Kra, tantôt en défendant l'idée d'acheminer les conteneurs d'une mer à l'autre par voie terrestre ou ferroviaire.

Depuis son arrivée au pouvoir en août, le Premier ministre Srettha Thavisin a repris le projet à bras-le-corps. L'ancien entrepreneur et nouveau venu en politique s'est mis en tête de redresser

l'économie thaïlandaise, mise à mal par la pandémie de Covid-19. Il s'est autoproclamé VRP de la Thaïlande, enchaîne les déplacements dans différentes capitales, et multiplie les rencontres avec les ambassadeurs en poste à Bangkok, dont celui de l'Allemagne, rapporte la Deutsche Welle le 21 novembre.

"Tout cela pour vendre l'idée d'un vaste pont terrestre reliant les côtes orientales et occidentales de la Thaïlande."

Srettha Thavisin a ainsi exposé sa "grande vision" aux investisseurs chinois lors du dixième anniversaire des nouvelles routes de la soie, à la mi-octobre, à Pékin. Quelques semaines plus tard, indique le média allemand, il a présenté son mégaprojet, qu'il estime à 35,6 milliards de dollars, à des investisseurs du Moyen-Orient. Puis le 12 novembre au sommet de l'Apec (Forum de la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique), organisé à San Francisco. "La Chine et l'Arabie saoudite sont intéressées. D'autres pays, en particulier les États-Unis, sont également intéressés par cette occasion d'investissement", assure Kriengkrai Thiennukul, président de la Fédération des industries thaï-

landaises (FTI), cité par le Bangkok Post.

20 millions de conteneurs

Le gouvernement thaïlandais a donné son feu vert au projet le 16 octobre, rapporte The Nation. L'objectif est de connecter par voie terrestre et ferroviaire, ainsi que par un pipeline, les ports de Ranong et Chumphon, distants de 90 kilomètres. Et d'aménager ces deux ports en ports en eau profonde. Selon la Deutsche Welle, une fois en service, les deux ports pourraient gérer annuellement 20 millions de conteneurs.

Quatre phases de travaux s'étaleraient sur huit ans, poursuit le quotidien de Bangkok - depuis Singapour, Channel News Asia évoque 2039 pour la fin du chantier.

Chaque année, indique le Bangkok Post, quelque 85 000 cargos transitent par le détroit de Malacca. Un chiffre qui, dans dix ans, pourrait s'élever à 128 000.

Une manne que la Thaïlande refuse de laisser s'échapper. "Si la Thaïlande parvient, grâce à un port maritime occidental, à se connecter à l'Inde et à l'Afrique, deux régions aux économies à

Documents sauvegardés

forte croissance, l'économie thaïlandaise en bénéficiera durant les trente à quarante prochaines années", estime Kobsak Pootrakool, de la Bangkok Bank, interrogé par le Bangkok Post. Le projet, renchérit The Nation, pourrait accroître, sur dix ans, le PIB du sud de la Thaïlande de 1 400 milliards de bahts (36 milliards d'euros) et créer 100 000 emplois.

L'idée est aussi de relier ce pont terrestre au vaste projet de corridor économique oriental (Eastern Economic Corridor), qui regroupe trois provinces au sud-est de Bangkok, mais aussi à la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse Chine-Laos-Thaïlande, détaille la Deutsche Welle.

Une chimère ?

Le projet, imaginé dès le XVIIe siècle par les dirigeants thaïlandais et que certains qualifient de "chimère", est-il pour autant réaliste, se demande le média allemand ? Les critiques ne manquent pas. En raison de son coût, tout d'abord. Mais aussi de sa probable empreinte environnementale. Qui, par ricochet, met en garde Ratchaporn Poolsawadee, président de l'Association du tourisme de Koh Samui, cité par le Bangkok Post, pourrait nuire au tourisme et aux populations qui en vivent.

Par ailleurs, relève Channel News Asia, les transporteurs rechigneront peut-être à débarquer leurs conteneurs dans un port, et à les charger sur des camions ou des trains, avant de les réembarquer 100 kilomètres plus loin. Et ce même si, à Pékin, le Premier ministre Srettha Thavisin a assuré que le temps de transport serait raccourci de six à neuf jours par rapport à un passage par le détroit de Malacca.

Le projet pourrait aussi pâtir de la concurrence de l'East Coast Rail Link (ECRL), note The Nation. Cette ligne ferroviaire connectera, sur 665 kilomètres, le port de Klang, sur la côte occidentale de la Malaisie, à Kota Bharu, sur sa façade orientale. Les travaux ont débuté en 2017. En septembre, le New Straits Times rapportait que plus de 50 % étaient désormais achevés et que la fin était annoncée pour le 31 décembre 2027.

L'ensemble de ces facteurs fait que, "sans une planification et une préparation minutieuses, [le projet thaïlandais] pourrait finir comme feu le projet d'oléoduc Yan-Bachok", estime Mohd Hazmi Mohd Rusli de l'université Sains Islam Malaysia, consulté par Channel News Asia. Annoncé en 2007, ce pipeline de 310 kilomètres, qui lui aussi aurait connecté les deux océans, n'a finalement jamais vu le jour.

Cet article est paru dans Courrier International (site web)

<https://www.courrierinternational.com/article/transports-la-thaïlande-reve-d-un-pont-terrestre-pour-court-circuiter-le-detroit-de-malacca>

Documents sauvegardés



© 2023 Courier international. Tous droits réservés.

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

news-20230504-ILW-025

Nom de la source

Courier International (site web)

Jeudi 4 mai 2023

Type de source

Presse • Presse Web

Courier International (site web) • 490 mots

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Internationale

Provenance

Paris, Ile-de-France, France

Les pirates sont de retour dans le détroit de Malacca

Courrier international

Après quinze ans de paix relative, les attaques ont repris à une fréquence inquiétante dans le détroit de Malacca, où transitent 40 % du fret maritime mondial. "The Jakarta Post" s'alarme de cette recrudescence qui pourrait donner une justification à la Chine et aux États-Unis pour renforcer leur présence navale dans cette zone.

"De janvier à mars 2023, 25 attaques armées contre des navires ont été signalées dans le détroit de Malacca", rapporte jeudi 4 mai The Jakarta Post. Aucune victime n'est à déplorer, mais à bord de plusieurs vraquiers, ces navires à un seul pont transportant du fret, les pirates ont réussi à s'emparer de pièces de moteur avant de s'évanouir dans le labyrinthe d'îles qui constellent cette passe maritime stratégique.

Le détroit de Malacca. Courier International

Le détroit de Malacca, par lequel transitent 40 % du fret mondial, s'étend sur 800 kilomètres entre la péninsule malaise, le détroit de Singapour et l'île indonésienne de Sumatra. Le quotidien rappelle que ces trois États riverains "sont mandatés par la Convention des

Nations unies sur le droit de la mer (Unclos) de 1982 pour être responsables de la sécurité et de l'administration du détroit".

Dans les années 1990, cette zone était l'une des plus redoutées de la marine marchande mondiale. En 2005, des patrouilles mises en place conjointement par l'Indonésie, Singapour et la Malaisie avaient calmé le jeu.

Les raisons invoquées de cette recrudescence sont, selon le quotidien indonésien, l'augmentation de la pauvreté des populations insulaires de la région à la suite de la pandémie de Covid-19 et la demande mondiale croissante de matières premières et de marchandises.

Session extraordinaire

"Jakarta dit avoir intensifié ses mesures pour éradiquer la piraterie maritime, ce qui n'est pas facile, car les criminels sont soupçonnés d'avoir le soutien, sinon la protection, de parties non identifiées, y compris des éléments voyous au sein de la marine indonésienne. De telles allégations manquent de preuves et ont donc été catégoriquement démenties", note The Jakarta Post.

Le Conseil du détroit de Malacca (MSC) s'est réuni en session extraordinaire à

Singapour les 26 et 27 avril, et les dirigeants de l'Asean (l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est qui regroupe dix pays de la région) ne manqueront pas de discuter de ce problème lors de leur sommet du 9 au 11 mai à Labuan Bajo, en face de l'île indonésienne de Komodo.

"Ils sont bien conscients que toute perturbation de la sécurité dans le détroit peut être utilisée comme prétexte par les grandes puissances pour étendre leur rivalité dans cette zone maritime proche de la mer de Chine méridionale, dont Pékin revendique la souveraineté sur sa quasi-totalité, au mépris des revendications de quatre pays de l'Asean : la Malaisie, Brunei, le Vietnam et les Philippines", précise le quotidien qui conclut son éditorial sur cet avertissement :

"L'échec de la lutte contre la criminalité maritime ne fera que déclencher une intervention indésirable de puissances extérieures."

Cet article est paru dans Courier International (site web)

<https://www.courrierinternational.com/article/alerte-les-pirates-sont-de-retour-dans-le-detroit-de-malacca>

Documents sauvegardés

Documents sauvegardés

LesEchos.fr

© 2019 Les Echos. Tous droits réservés.
Le présent document est protégé par les lois
et conventions internationales sur le droit
d'auteur et son utilisation est régie par ces
lois et conventions.

news-20191227-ECF-0602480593143

Nom de la source

Les Echos (site web)

Vendredi 27 décembre 2019

Type de source

Presse • Presse Web

Les Echos (site web) • 431

mots

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Nationale

Provenance

France

La piraterie maritime en forte hausse dans les détroits de Malacca et de Singapour

JEAN-MICHEL GRADT

Les actes et tentatives de piraterie répertoriés dans ce couloir d'étranglement du transport maritime d'Asie du Sud-Est sont passés de 8 l'an passé à 30 cette année, constate le Centre de partage d'information de l'Accord de coopération régionale pour la lutte contre la piraterie. C'est le chiffre le plus élevé depuis 2015.

Le détroit de Malacca est un couloir maritime long de 850 km situé en Asie du Sud-Est entre la péninsule Malaise et l'île indonésienne de Sumatra. Il relie le détroit de Singapour, au sud, à la mer d'Andaman, mer bordière de l'océan Indien. C'est l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde; l'une des plus dangereuses aussi.

Le 25 décembre, jour de Noël, six pirates ont accosté le « Stena Immortal ». Vite repérés par le chef mécanicien qui a déclenché l'alarme, les pirates, qui n'étaient pas armés, ont fui les mains vides. L'attaque de ce pétrolier dans le détroit de Singapour était la sixième en... six jours.

« Un pic pour les actes de piraterie », a commenté le Centre de partage d'information de l'Accord de coopération régionale pour la lutte contre la piraterie et le vol à main armée contre les navires en Asie (ReCAAP ISC), un groupe d'information sur le piratage qui compte 20 pays membres, principalement en Asie.

Il s'est dit « gravement préoccupé » et redoute de nouvelles attaques.

Hier très active dans la corne de l'Afrique et le golfe d'Aden, la piraterie a en effet explosé cette année dans les détroits de Malacca et de Singapour, une route maritime névralgique où se croisent les pétroliers du Moyen-Orient, les vraquiers d'Afrique et les cargos des Etats-Unis chargés de produits finis. « Les incidents répertoriés dans ce couloir d'étranglement du transport maritime sont passés de 8 l'an passé à 30, cette année », note ReCAAP ISC. Il s'agit du chiffre le plus élevé depuis 2015, année où l'on avait relevé 104 incidents.

La situation de ces deux détroits, situés entre l'océan Indien et l'océan Pacifique, a fait d'eux les plus grands centres de stockage et de vente de carburant d'Asie, ce qui attire les pirates, notamment quand le prix de l'or noir augmente. Deux navires ont été attaqués le 23 décembre : le pétrolier BAMZI et le vraquier TRUST STAR. « L'an dernier, plus de 140.000 navires de plus de 75 tonnes brutes sont arrivés dans les ports

de Singapour, une progression de 7 % par rapport à il y a dix ans », pointe la Maritime & Port Authority de Singapour. La ReCAAP ISC n'a pas fini de s'inquiéter.

Jean-Michel Gradt

8 | INTERNATIONAL

Sur le « Charles-de-Gaulle », dans le détroit de Malacca

Mélange de technologie de pointe et de savoir-faire poussés à la perfection, le porte-avions français est un outil stratégique hors normes.

ADRIEN JAULMES @AdrienJaulmes
DE NOTRE ENVOIE SPECIAL A BORD
DU « CHARLES-DE-GAULLE »,
DANS LE DETROIT DE MALACCA

DÉFENSE Par nuit sombre et en pleine mer, le pont d'envol d'un porte-avions nucléaire est un endroit presque irréel, silencieux et entièrement plat. Le seul élément vertical est la silhouette grise de l'îlot. La structure qui abrite les passerelles de commandement et de navigation, les radars et les systèmes de télécommunication est à peine éclairée de quelques lampes qui se confondent avec les étoiles, dans le détroit de Malacca. On distingue les formes des avions garés sur le pont, plus noires que la nuit. Tout semble immobile et tellement haut au-dessus de la mer que l'on a plus l'impression d'être sur un quai flottant qu'à bord d'un navire.

Tout change lors du catapultage des appareils. Le pont d'envol, auparavant si calme, devient un univers encombré, incompréhensible, assourdissant. Des lumières rouges, vertes ou blanches trouent l'obscurité. Le niveau sonore est tel qu'il faut porter des bouchons auriculaires en plus d'un casque antibruit. Même en hurlant, il est impossible de communiquer par la voix.

À l'arrière du pont, la silhouette massive d'un avion de combat Rafale (1) se déplace lentement, réacteurs allumés. Une silhouette marche devant lui en brandissant deux bâtons lumineux, version raccourcie des sabres lasers de *La Guerre des étoiles*, et le guide vers la rainure d'une catapulte où l'avion vient loger son train d'atterrissage.

Une autre silhouette casquée avec de grosses lunettes surgit du bord du pont et se glisse rapidement sous le ventre de l'appareil. Cet extraterrestre accroche une grosse barre métallique derrière la roue de l'avion. Le ressort et signale de la main que sa tâche est accom-

plie. Le Rafale s'avance tout doucement jusqu'à ce que la barre métallique s'accroche au pont. Ce « hold-back » est capable de retenir l'avion jusqu'à ce qu'il exerce la poussée suffisante à son décollage. Devant le train d'atterrissage, un autre crochet s'abaisse et vient s'insérer dans le sabot de la catapulte. Derrière l'appareil, un déflecteur se déploie au-dessus du pont pour dévier le souffle brûlant des tuyères.

Appontage

Les moteurs sont à présent poussés au maximum. Le bruit atteint un niveau encore plus élevé. Le pilote du Rafale, invisible dans son poste de pilotage, fait clignoter des lumières le long du fuselage et au bout des ailes pour indiquer qu'il est prêt. Dans un élégant geste circulaire, le responsable du lancement abaisse jusqu'au sol ses deux bâtons lumineux. La catapulte est déclenchée. En un instant, l'énorme avion gris chargé de munitions et de réservoirs supplémentaires est projeté dans la nuit comme s'il ne pesait rien. Deux secondes plus tard, les deux flammes orange de ses réacteurs grimpent dans le ciel pendant qu'un vent brûlant balaye le pont, obligeant à détourner le visage.

« Au bout de quinze jours sans apponter, on commence à perdre un peu de sa précision »

LE CAPITAINE DE FREGATE DENIS, COMMANDANT DE LA FLOTILLE 17F

Les seuls personnels autorisés sur le pont d'envol ne doivent sous aucun prétexte s'éloigner d'une ligne imaginaire qui le traverse par le milieu. À peine le premier avion lancé, la forme sombre d'un deuxième appareil s'est déplacée dans leur dos pour insérer son

train avant dans la rainure de la seconde catapulte. Le même processus est expédié avec la même précision que pour le premier avion. Trente secondes plus tard, une autre forme noire suivie de longues flammes orangées est projetée dans la nuit. Entretiens, la première catapulte a déjà été réarmée, le « hold-backeur » s'est glissé sous le nouvel appareil. Même clignotement vert le long du fuselage au bout des ailes et le long du fuselage, même geste de l'officier qui abaisse ses bâtons lumineux, et un troisième appareil est à son tour projeté dans la nuit. L'opération se répète comme sur une chaîne de montage, dans les bourrasques brûlantes, le mugissement des réacteurs et le choc des catapultes en bout de course qui heurtent leur frein hydraulique en faisant trembler le pont. Lorsque le dernier avion s'éloigne enfin, le silence revient. En cinq minutes, dix Rafale ont été catapultés du *Charles-de-Gaulle*.

L'appontage est une opération presque aussi extraordinaire. Le procédé est à la fois brutal et d'une grande précision, mélange de technologie de pointe et d'un savoir-faire poussé à la perfection. Sur l'arrière du *Charles-de-Gaulle*, un officier d'appontage occupe un petit balcon sur un côté du pont. Il guide à la radio le pilote qui se prépare à poser son avion encore invisible sur une surface rectangulaire à peine aussi grande qu'un terrain de tennis, en train de se déplacer à 26 nœuds au milieu de la mer et en pleine nuit.

À la radio, l'officier a un ton aussi calme que s'il lisait les résultats du loto. « 900 pieds, top! Sur l'axe. 3,5, 2. » Dans la nuit, une étoile semble grandir puis se transforme en une série de feux, rouge, blanc et vert. C'est le Rafale. « 200 pieds, top! Sur l'axe. Pas de divergence. » L'avion sort de l'obscurité et se rapproche à toute vitesse du pont. Quelques secondes plus tard, un grand choc retentit, comme si une main géante tapait sur une table. Le Rafale s'est posé presque d'un seul coup, ses réacteurs poussés au maximum pour redécoller en cas de problème. Un crochet déployé à l'arrière du fuselage attrape l'un des trois câbles tendus au ras du pont, et l'épais filin d'acier se tend comme la corde d'un arc. L'appareil s'arrête net quelques dizaines de mètres plus loin. Des silhouettes surgissent de la nuit pour décrocher le Rafale, pendant que d'autres guident avec des perches métalliques le câble qui se rembobine. Un nouvel appareil surgit à son tour de l'obscurité et se pose avec un nouveau choc sourd.

Un système proche du compagnonnage

Quelques minutes plus tard, les dix Rafale sont à bord, solidement amarrés par des équipes d'ombres casquées avec des chaînes tendues sous le train d'atterrissage et sous les ailes.

Ces deux opérations, le catapultage et la récupération de dizaines d'avions de combat chargés de munitions et de carburant, de jour comme de nuit, en mer et dans



En escale fin mai à Singapour (base navale de Changi), le porte-avions Charles-de-Gaulle a participé à des exercices avec l'armée de l'air et la marine singapouriennes.

ROSLAN RAHMAN/AFP



AFR ET MARINE

« C'est une petite ville flottante, avec un aéroport où se posent des avions, plusieurs centaines de tonnes de munitions et une petite centrale nucléaire. Mais l'essentiel est finalement représenté par les quelque 1700 personnes qui le font fonctionner. Le porte-avions n'est opérationnel que grâce à elles »

LE CAPITAINE DE VAISSEAU MARC-ANTOINE DE SAINT-GERMAIN, COMMANDANT DU CHARLES-DE-GAULLE

presque n'importe quelles conditions météorologiques, sont en soi une prouesse humaine et technologique.

Dans la salle de débriefing, les pilotes qui viennent d'apponter se déséquipent. Leur attitude ne ressemble pas à celle des pilotes de l'aéronavale décrite par certains films. Ils ont plutôt le calme et le détachement de gens qui pratiquent à la perfection un métier très compliqué, sans fanfaronner ni fausse modestie.

« La chasse embarquée est en quelque sorte l'Everest de l'aviation », dit le capitaine de frégate Denis, le commandant de la Flotille 17F, qui vient lui aussi d'apponter. « Cela demande des gens capables de supporter beaucoup de pression et de gérer calmement un très haut niveau de stress. Je suis stressé à chaque catapultage et à chaque appontage, assure-t-il, mais c'est un stress positif. Je veux être à chaque fois certain de donner le meilleur de moi-même. La règle, c'est qu'il n'y a jamais de vol simple. La météo, la nuit, la mission, tout peut très vite devenir très compliqué. Cela nécessite une concentration parfaite et un entraînement constant. »

La qualification des pilotes de l'aéronavale est longue et extrêmement sélective. Elle nécessite une pratique presque constante. « Au bout de quinze jours sans apponter, on commence à perdre un peu de sa précision », dit l'officier. « Et comme dans les industries de pointe: tout ne peut pas être mis par écrit. Les savoir-faire sont transmis entre les pilotes dans une sorte de compagnonnage, de façon presque tribale. Si on perd ces savoir-faire, il est très difficile de les recréer. »

Lorsqu'ils quittent le porte-avions aux commandes de leurs appareils, les pilotes de l'aéronavale sont au bout d'une longue chaîne humaine aux nombreux maillons, tous indispensables, parfaitement huilée au prix d'un entraînement poussé et minutieux. « L'aspect technologique du porte-avions est le plus spectaculaire », dit le capitaine de vaisseau de Saint-Germain, le commandant du *Charles-de-Gaulle*. « C'est une petite ville flottante, avec un aéroport où se posent des avions, plusieurs centaines de tonnes de munitions et une petite centrale nucléaire. Mais l'essentiel est finalement représenté par les quelque

1700 personnes qui le font fonctionner. Le porte-avions n'est opérationnel que grâce à elles. C'est une horlogerie fine avec beaucoup d'engrenages qui ont tous une action les uns sur les autres. »

Sur la passerelle

Sur la passerelle, la manœuvre du porte-avions nécessite aussi une grande pratique. Devant les larges baies vitrées, l'officier de quart surveille l'horizon à la jumelle. Les essuie-glaces balayent la pluie d'un grain qui vient de passer sur le pont d'envol. C'est une jeune femme toute mince, concentrée, économe de ses gestes et de ses mots. Elle donne ses ordres à la barre et aux machines. « Gouvernez au 325. » Le barreur répercute les ordres, en manœuvrant l'immense navire avec une petite manette qui ressemble à celle d'un jeu d'arcade. « Route au 325. Bien. »

Les écrans radars sont couverts de petites taches vertes. Ce sont des bateaux de pêche et des navires de commerce, nombreux près des côtes de Malaisie, qu'on aperçoit sur les cartes satellites. Le détroit de Malacca dans lequel s'engage le groupe aéronaval est l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Les collisions ne sont pas rares.

Malgré toute la technologie moderne, la navigation reste une activité qui demande la plus grande attention et des compétences qui ne s'acquerraient qu'avec une longue pratique. Au cours de l'année 2018, deux destroyers américains ont été impliqués dans des collisions avec des bâtiments de commerce, qui ont fait plusieurs morts parmi les marins.

Sur le *Charles-de-Gaulle*, les jeunes officiers de quart ne commandent seuls la manœuvre que lorsqu'ils ont été estimés aptes par leurs supérieurs. Cela ne prend parfois que quelques semaines. Parfois, ça n'arrive jamais. À bord du *Charles-de-Gaulle*, la moitié des officiers de quart sont des jeunes femmes. « Il y a environ 16 % de femmes à bord, ce qui est à peu près la proportion dans la Marine nationale », explique l'une d'entre elles, le lieutenant de vaisseau L. Sortie de l'École navale cinq ans plus tôt, elle cumule les fonctions d'officier de quart et de responsable de la cybersécurité à bord du *Charles-de-Gaulle*. « La marine est plus fé-



minisée que l'armée de terre, et un peu moins que l'armée de l'air», dit-elle. «La première femme est entrée à l'École navale en 1993. Les premiers officiers féminins ont été autorisés à embarquer en 1998. Depuis, c'est entré dans les mœurs. Même si on a toutes pu à un moment de notre carrière entendre un commentaire désobligeant ou rencontrer quelqu'un qui ne se faisait pas à notre présence, nous sommes totalement acceptées et jugées uniquement sur nos compétences. La dernière mesure qui manque serait d'adapter les carrières de la marine à la vie familiale d'une femme.»

Les manœuvres d'un porte-avions sont complexes, notamment du fait de la taille du bâtiment. Mais aussi parce que le bâtiment doit se mettre face au vent pour catapultier et faire atterrir ses avions. Ces manœuvres doivent enfin se faire à grande vitesse, puisqu'il faut pendant ces phases maintenir un vent apparent de 26 nœuds sur le pont. «Ce qui n'est pas si compliqué au large le

devient dès que l'on se rapproche des côtes et que d'autres navires sont à proximité», dit le lieutenant de vaisseau L.

Sous le pont d'envol

Pourtant, le bateau ne gîte pas alors même qu'il vire à grande vitesse. D'énormes contrepoids de fonte se déplacent automatiquement sous le pont pour corriger la moindre gîte, avec un bruit qui évoque le passage d'une rame de métro. Ce système permet au Charles-de-Gaulle de continuer ses opérations aériennes même par forte mer.

Mais l'essentiel des activités du porte-avions se déroule sous les ponts. En descendant dans les entrailles du bâtiment, on pénètre dans une ville souterraine de métal. Les rues sont des couloirs interminables, où courent le long des parois des câbles et des tuyaux. Cette ville est à plusieurs niveaux. Dans le sol s'ouvrent parfois des échappées, escaliers aussi raides que des échelles. Sou-

vent doubles, elles ont un sens de circulation, à droite pour la montée, à gauche pour la descente. Dans les longues coursives, la succession de portes donne l'impression d'un effet de miroir infini, avec les chambranles peints en jaune et noir pour éviter de trébucher ou de fracasser le crâne. Aucune ouverture ne permet de voir le ciel ou la mer. On ne sait qu'il fait nuit que lorsque l'éclairage passe en lumière rouge.

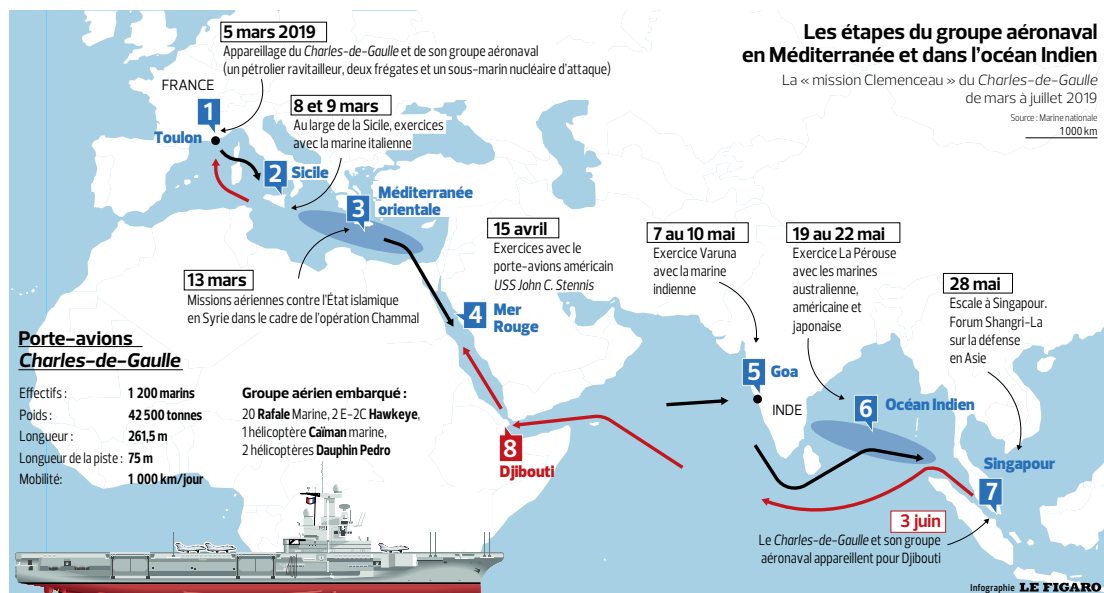
Dans ce dédale, il est difficile pour le novice de deviner à quel niveau l'on se trouve, ni où se situe l'avant du bâtiment. Chaque poste d'équipage est répertorié par une lettre qui indique la tranche du navire dans laquelle il se trouve, un chiffre pour le niveau, et un nombre pour le lieu précis. Ces indications n'empêchent pas le visiteur de facilement s'égarer dans le labyrinthe, même si des plaques avec des noms de rues françaises permettent par endroits de s'y retrouver.

Pourtant, les habitants de cet

univers ont l'air de parfaitement savoir où ils vont, et dévalent ou escaladent à toute vitesse les escaliers. Les officiers, officiers marins et les matelots portent tous la même tenue, une combinaison bleue avec des bandes réfléchissantes en travers du torse et en bas des jambes. Les pilotes sont en combinaison de vol, les fusiliers marins en treillis et les personnels d'appontage en maillots de couleur qui désignent leur fonction. Chacun à son poste participe au fonctionnement de cette extraordinaire machine.

Cuisiniers en train de préparer dans une chaudière d'enfer des milliers de repas par jour, mécaniciens penchés sur les réacteurs des Rafale et capables de réparer presque toutes les pannes, boulangers qui cuisent jour et nuit des milliers de baguettes de pain, spécialistes du dispositif ultraprécis du miroir d'appontage qui aide les avions à se poser avec le bon angle, «chiens jaunes» chargés du pont d'envol par tous les temps, et

16 %
du personnel
à bord
est composé
de femmes



ainsi appelés à cause de la couleur de leurs maillots, spécialistes des chaudières nucléaires, opérateurs des catapultes, officiers de quart, barreurs, chef des opérations aériennes, officiers d'appontage, «hold-backeurs» qui manient comme si de rien n'était la lourde pièce métallique qu'ils vont accrocher sous les avions avant le catapultage, radaristes, plongeurs qui s'activent à la vaisselle, plongeurs embarqués dans les hélicoptères en cas d'éjection en mer d'un pilote, médecins, infirmiers, soutiers, jusqu'au responsable du compacteur de cartons et du broyeur de verre qui évitent que le bâtiment soit submergé par ses propres déchets : tous constituent l'un des rouages de cette grande machine flottante.

Pendant de longs mois, chaque membre de l'équipage ne côtoie que ceux avec qui il travaille. Il peut croiser dans les réfectoires

On raconte volontiers l'anecdote de ces deux amis qui découvrent au bout de longues semaines qu'ils étaient tous les deux à bord du « Charles-de-Gaulle », mais l'histoire est sans doute inventée.

ou les salles de détente d'autres matelots, officiers marins ou officiers, mais personne ne connaît tout le monde à bord. On raconte volontiers l'anecdote de ces deux amis qui découvrent au bout de longues semaines qu'ils étaient tous les deux à bord du Charles-de-Gaulle, mais l'histoire est sans doute inventée.

On peut voir la mer depuis les deux zones fumeurs, à l'avant et à l'arrière du bâtiment, autour des cabestans et des haussières. Ou bien tous les matins, quand les personnels qui ne sont pas pris par le service se mettent en ligne sur le pont d'envol pour la «cueillette» : ils ramassent tous les débris ou objets qui pourraient s'y trouver et être avalés par les réacteurs des avions. Lorsqu'il n'y a pas d'activités aériennes, le pont sert aussi de terrain de sport ou, par les nuits calmes, de lieu de projection de films sur un écran géant. Les rassemblements de l'équipage y ont lieu parfois pour des annonces officielles.

Mais la plupart du temps, le pont d'envol est en activité quasi permanente. Les catapultages et les appontages se succèdent pour les Rafale Marine ou les E-2 Hawkeye, les appareils de surveillance aérienne et de commandement aéroporté, avec leur gros radôme circulaire au-dessus du fuselage. Les hélicoptères décollent et se posent pour effectuer des liaisons avec les autres bâtiments du groupe aéronaval qui accompagne le Charles-de-Gaulle.

En pénétrant dans les eaux étroites du détroit de Malacca, les actions aériennes sont finalement suspendues. Les appareils sont rangés sur l'avant du pont d'envol et dans les hangars. Le 28 mai, le Charles-de-Gaulle entre dans le port de Singapour. Sur la passerelle, les jumelles sont braquées dans toutes les directions pour surveiller les dizaines de porte-conteneurs, cargos et pétroliers mouillés dans l'une des rades les plus fréquentées du monde. «Deux machines avant zéro, zéro la barre», dit l'officier de quart alors que les remorqueurs aident le navire géant à manœuvrer vers son quai. «Les deux machines sont réglées avant zéro. La barre est à zéro.» «Bien!»

Les lourdes haussières sont passées. La masse du porte-avions domine le quai de toute sa hauteur. «Terminé. Arrêt machine.» Dans les coursives, les permissionnaires s'apprentent à aller passer un peu de temps à terre à Singapour. Dans quelques jours, le Charles-de-Gaulle appareille à nouveau pour de longues semaines d'entraînement. ■

(1) Le Rafale est fabriqué par Dassault Aviation, une filiale du groupe Dassault auquel appartient également Le Figaro.

SÉRIE

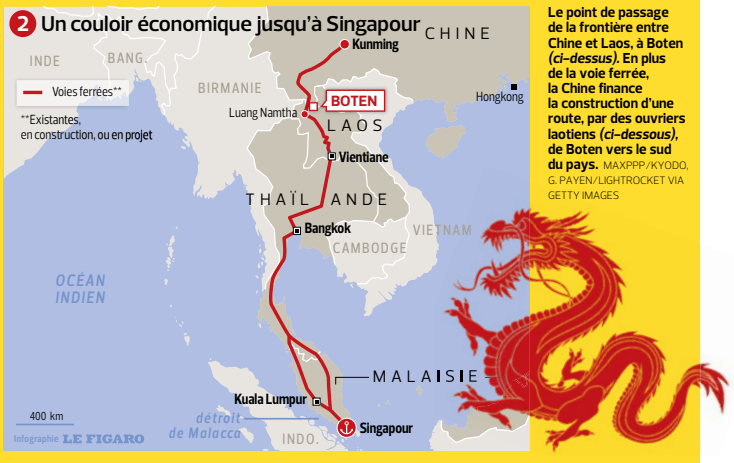
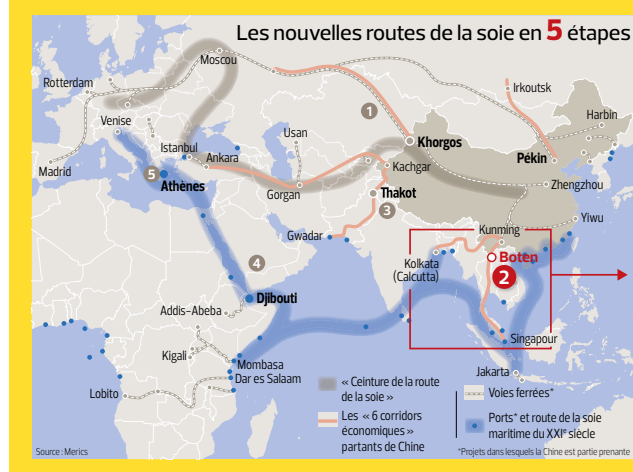
Un train chinois dans la jungle du Laos

Avec sa «fière armée du rail», la Chine étend sa civilisation. Objectif: relier Singapour d'ici à 2025.



34

km²
soit le tiers de Paris, c'est la superficie de la ville que les Chinois espèrent construire en pleine jungle.



Le point de passage de la frontière entre Chine et Laos, à Boten (ci-dessus). En plus de la voie ferrée, la Chine finance la construction d'une route, par des ouvriers laotiens (ci-dessous), de Boten vers le sud du pays. MAXPPP/KYODO, G. PAYEN/LIGHTROCKET VIA GETTY IMAGES

SEBASTIEN FALLETTI @fallletiseb
ENVOYÉ SPÉCIAL À BOTEN (LAOS)

La jungle embuée de moussons bruisse d'un vacarme assourdissant, produit par une mystérieuse faune d'insectes et d'oiseaux exotiques. La vapeur d'eau grise et moite embrume le vert de la végétation luxuriante, flottant dans un halo sorti d'une estampe. Soudain, une immense flaque de boue rouge détrempée la-bourée par une dizaine d'excavatrices aux allures lilliputiennes surgit dans ce décor montagneux grandiose.

À flanc de colline, une tranchée mène à un trou noir béant de 9 mètres de hauteur surmonté d'échafaudages. Sous son casque de sécurité blanc, l'ingénieur Song supervise l'avancée de son tunnel. «On travaille 24 heures sur 24. J'ai été envoyé ici, il y a deux mois. Cela fait vingt ans que je tourne sur des chantiers, mais c'est la première fois qu'on m'envoie hors de Chine», explique ce quadra élancé de la province rurale du Henan. Son équipe a déjà creusé 40 mètres sous la «Montagne de l'amitié», entre la Chine et le Laos, lançant ce tunnel stratégique pour la nouvelle route de la soie du président Xi Jinping, à la conquête de l'Asie du Sud-Est. «On aura terminé dans trois ans. Il fera 9 km et fera passer la ligne de chemin de fer qui reliera Kunming jusqu'à Vientiane en dix heures puis Bangkok», explique calmement le maître tunnelier.

Song fait partie d'une avant-garde de 300 ouvriers du géant ferroviaire étatique China Railway Engineering Corporation (CREG) déjà dépêchés ici à Boten, ville frontière du Laos, pour démarrer la construction d'une ligne qui doit permettre de relier Pékin jusqu'à Singapour, au bout de la péninsule malaise, à l'horizon 2025. «Soyez les fiers pionniers de l'armée du rail!», proclament d'immenses caractères chinois sur fond rouge, plantés aux abords du nouvel entrepôt flambant neuf de la CREG, posé sur la boue.

Un projet pharaonique qui s'inscrit dans la Belt and Road Initiative, l'initiative de la ceinture et de la route selon la nouvelle terminologie de «l'Onclé Xi» visant à placer la deuxième économie mondiale au cœur du continent eurasiatique. En leur temps, les colons français de l'Indochine avaient rêvé de conqué-

rir le marché chinois en remontant le Mékong, pour court-circuiter par la terre les rivaux britanniques installés sur la côte de l'empire du Milieu décadent. En vain. Ils s'étaient fracassés sur la jungle, les montagnes et la malaria du haut Laos, y laissant parfois leurs os, aux abords de Luang Prabang. Au XXI^e siècle, la Chine renaissante relève ce défi dans l'autre sens avec pour ambition d'exporter ses produits et ses hommes en direction de l'Asean (lire ci-dessous), en quête de marchés et d'influence politique sur cette dernière frontière de la croissance. Et les moyens sont colossaux.

À équidistance entre Kunming et la capitale du Laos, Vientiane, à 700 km au sud, la petite bourgade de Boten s'appête à changer d'ère. «Grâce aux nouvelles routes de la soie, elle va devenir un nœud de communication névralgique, lieu de passage à la fois du train mais également d'une autoroute allant jusqu'à Bangkok», s'enthousiasme Duan Wenping, directrice marketing du Haifeng Group, gros promoteur immobilier du Yunnan, qui compte transformer ce village assoupi depuis la fermeture d'un casino en nouveau poste avancé de la «civilisation» chinoise.

Les Laotiens «sont trop lents»

Plusieurs grues jaunes cisailent le ciel laiteux, animant cette vallée encore sauvage mais parsemée déjà de dortoirs logeant 3000 ouvriers venus de Chine. L'économie chinoise tout entière s'exporte dans le sillage des routes de la soie, prêtant le flanc aux accusations de néocolonisation. Dans cette «zone économique spéciale» louée par le Laos à la Chine pour 99 ans, 90% de la population est chinoise. On parle le mandarin, les lois et même l'horaire de Pékin s'appliquent. Les téléphones portables captent le réseau China Unicom, et l'on règle ses brochettes de pattes de poulet avec Alipay, le système de paiement mobile d'Alibaba. «Nous avons évacués les Laotiens. Ils sont trop lents et peu qualifiés. D'ici trois ans, il y aura 30000 Chinois ici, et à terme 100000», assène Duan sans sourcilier.

Devant elle, une gigantesque maquette dévoile le projet de cette cité radieuse de 34 km² sortant de la jungle. «On va raser sept collines pour gagner 10000 hectares. Ici, il y

L'ÉTÉ DU FIGARO

SUR LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

C'est en 2013 que le président chinois Xi Jinping a lancé son projet des nouvelles routes de la soie, récemment rebaptisé en anglais Belt and Road Initiative, l'initiative de la ceinture et de la route. Voyage en 5 étapes sur cette toile de voies ferrées, routes, gazoducs et ports que la Chine tisse à coup de milliards de dollars.

2/5

Pour en finir avec «le dilemme de Malacca»

La route de la soie vers l'Asean, l'Association des nations du Sud-Est asiatique, de dix États membres, est un enjeu économique mais aussi géostratégique. «L'autoroute vers Bangkok doit aussi relier le port de Moulmein en Birmanie qui est très important pour la Chine. En cas de guerre, nos approvisionnements venant d'Europe ou du Moyen-Orient ne dépendront plus



aura le centre des affaires, des duty free, une école de langue. On va bâtir 10000 chambres d'hôtel pour les touristes chinois en quête d'air pur», explique-t-elle en pointant son rayon laser sur la maquette. Sans oublier trois temples de style laotien, pour le côté folklorique, et un champ de course équestre de 500 hectares, «le plus grand d'Asie».

Ce projet pharaonique bénéficie de la garantie financière de l'État chinois, permettant des prêts généreux de la China Construction Bank. Un blanc-seing qui attire les convoitises. «Ici, c'est le Shenzhen des années 1980», juge Liu Weiye,

investisseur venu du Guangdong. «Dans trois ans, les prix se seront envolés, grâce à Xi Dada. Des gens puissants soutiennent ce projet», ajoute-t-il le regard matois. Montre Blancpain au poignet, polo élégant et escarpin au pied, ongle long et courbé prolongeant l'auriculaire, il se sent déjà chez lui. «Négocier avec le gouvernement laotien est très facile. Il suffit de verser un pourboire», explique Liu en souriant.

La méfiance croissante des voisins de la Chine

Un coup d'œil à la carte suffit à comprendre le rôle clé de ce corridor laotien. Le chemin de fer qui pique plein sud doit se connecter au tronçon Vientiane-Bangkok dont Pékin vient de conclure les négociations avec la junte militaire thaïe, pour 5,2 milliards de dollars. Ce réseau doit se brancher ensuite sur celui de la Malaisie qui lance la construction d'un TGV Kuala-Lumpur-Singapour. Cette colonne vertébrale ferroviaire sera complétée par une autoroute qui crochète par le nord de la Thaïlande jusqu'à Bangkok, prolongeant les viaducs spectaculaires déjà construits entre Kunming et la frontière laotienne. Sur l'asphalte tout frais, le marquage au sol n'est pas encore posé, et les stations de péage encore en construction côté Yunnan.

Le géant chinois est dans les starting-blocks pour dévaler sur l'Asie du Sud-Est mais fait face à l'inquiétude croissante des capitales de la

région, craignant une nouvelle «invasion». Le Laos, avec son parti unique «socialiste», est le maillon faible, offrant un point de passage facile vers le sud entre le Vietnam foncièrement antichinois et la Birmanie devenue méfiante. «Le parti Pathet Lao est une mafia et la Laos est devenu un satellite chinois», juge Jean-Pierre Cabestan, professeur à l'Université baptiste de Hongkong.

Ici, la Chine est déjà la grande gagnante de la route de la soie. Pékin récupérera 70% des bénéfices de la ligne de chemin de fer et a obtenu la jouissance des bordures de la voie, permettant des projets immobiliers juteux, confirme Duan. Et ce sont ses entreprises comme PowerChina qui construisent avec une main-d'œuvre importée. Les Laotiens auront les miettes, travaillant comme femme de chambre dans les hôtels.

Mais cette expansion spectaculaire camoufle les fragilités intérieures du colosse. «L'initiative de la ceinture et de la route est inévitable car, sans elle, les surcapacités de l'industrie chinoise vont exploser», confie Duan. Pékin exporte son modèle de croissance fondé sur les infrastructures et le crédit facile, à défaut de le réformer, pointent les critiques. Au risque de donner naissance à d'autres villes fantômes, et des montagnes de dettes, hors de ses frontières. ■

RETROUVER DEMAIN:
Le corridor du Pakistan

Documents sauvegardés

l'Humanité

© 2016 l'Humanité. Tous droits réservés.
Le présent document est protégé par les lois
et conventions internationales sur le droit
d'auteur et son utilisation est régie par ces
lois et conventions.

news-20160129-HU-323764

Nom de la source	Vendredi 29 janvier 2016
l'Humanité	
Type de source	l'Humanité • 766 mots
Presse • Journaux	
Périodicité	
Quotidien	
Couverture géographique	
Nationale	
Provenance	
France	

Malacca, coeur de toutes les rivalités en Asie du Sud-Est

Lina Sankari

Point de passage maritime le plus fréquenté au monde, le détroit de Malacca est l'objet de tensions récurrentes liées à la sécurité commerciale et à la souveraineté. Face au constat d'engorgement, les nations régionales réfléchissent à la manière de contourner ce bras de mer afin de sécuriser leurs approvisionnements.

Ce n'est plus un point de passage, c'est un goulot d'étranglement. Couloir maritime de 45 kilomètres de large et 700 kilomètres de long, situé dans le Sud-Est asiatique, coïncé entre la Malaisie et l'Indonésie, le détroit de Malacca frôle la congestion. En son point le plus étroit, le pas n'excède d'ailleurs pas les 3 kilomètres de large. Moins connu que Suez ou Panama, ce bras de mer, le plus fréquenté au monde - un tiers du trafic mondial et 90 % de celui de la Chine, soit un bateau toutes les huit minutes - est régulièrement l'objet d'actes de piraterie ou de tensions régionales relatives à la sécurité du détroit et à la souveraineté. À tel point que, en août dernier, l'Association des nations d'Asie du sud-est (Asean) exhortait ses membres à renforcer la sécurité en cet endroit stratégique. Si la zone intéresse le

Japon, la Chine et l'Inde, elle est également l'objet d'une attention particulière des États-Unis depuis 1945. En pleine guerre froide, le détroit de Malacca permet un déplacement rapide des forces navales américaines entre l'océan Indien et le Moyen-Orient. « Toute remise en question de la liberté de circulation dans ce détroit était perçue comme une atteinte au déploiement des flottes navales et donc au maintien de l'équilibre des puissances militaires », explique Nathalie Fau, maître de conférences à l'université Paris-VII. Depuis le 11 septembre 2001, Washington considère à nouveau le détroit comme une zone stratégique majeure alors qu'un « front » s'ouvre en Asie du Sud-Est dans la guerre contre le terrorisme.

Le projet du canal de Kra disparu de l'agenda de la junte thaïlandaise

L'engorgement est tel qu'il a ces dernières années poussé la Chine à sécuriser ses échanges commerciaux en envisageant le contournement du détroit de Malacca par le projet des nouvelles routes de la soie pour une partie de ses approvisionnements (voir notre édition du 19 octobre 2015). À une autre échelle, la Thaïlande fait montre du même souci. En 2014, elle envisage ain-

si de s'affranchir du détroit de Malacca en construisant le canal de Kra dans la partie méridionale du pays, dont la largeur est réduite à seulement 44 kilomètres. Ce nouveau point de passage permettrait également aux transporteurs de réduire leur trajet de 1 200 kilomètres. Or ce projet, dont l'idée remonte à 1677, n'est plus inscrit à l'agenda de la junte militaire thaïlandaise, plus concernée par la construction d'un port en eaux profondes à Dawei (Birmanie). En début de mois, le cabinet du premier ministre, Prayuth Chan-ocha, confirmait qu'à terme Dawei serait la porte d'entrée privilégiée vers l'océan indien.

Rechercher des voies de transit alternatives est une priorité

Plusieurs entreprises chinoises avaient pourtant montré leur intérêt dans la construction du canal de Kra. Membre de l'Institut national de stratégie internationale qui est affilié à l'Académie chinoise des sciences sociales, Zhou Fangye envisageait en 2013 la possibilité de relier le futur canal à la ligne de chemin de fer à grande vitesse reliant le Laos, la Birmanie et la Chine. « Promouvoir la coopération économique et commerciale entre la Chine et l'Afrique par la route de la soie maritime du XXIe

Documents sauvegardés

siècle est d'une grande importance pour la Chine en vue de ses objectifs stratégiques mondiaux. Néanmoins, le détroit de Malacca va vite constituer un goulet d'étranglement. Si la Chine parvient à jouer un rôle actif dans ce projet (du canal de Kra - NDLR), le "dilemme de Malacca" se réglera de lui-même et ne constituera plus un goulet d'étranglement qui empêche la puissance maritime de la Chine de pénétrer dans l'océan Indien », disait-il alors. En réalité, l'Indonésie, l'Australie, le Japon et d'autres pays avaient montré leur intérêt pour un projet de ce type. Mais, l'an dernier, la Chine déjà accusée d'expansionnisme dans son environnement régional, et impliquée dans des incidents réguliers en mer de Chine méridionale, démentait toutes vues sur le canal de Kra. « Je n'ai pas entendu dire que le gouvernement chinois allait prendre part à ce projet », a assuré Hong Lei, porte-parole du ministère des Affaires étrangères, malgré l'implication de l'entreprise Liu Gong. Pourtant, la recherche de voies de transit alternatives au détroit de Malacca relève de la priorité. D'aucuns imaginent désormais la possibilité de profiter de la fonte des glaces pour relier le Pacifique nord à la mer de Norvège.

Documents sauvegardés



© 2014 AFP. Tous droits réservés.

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

news-20140423-AFPD-tx-par-oev17

Nom de la source

AFP - Infos Economiques

Mercredi 23 avril 2014

Type de source

Presse • Fils de presse

AFP - Infos Economiques •

232 mots

Couverture géographique

Internationale

Provenance

France

Des pirates attaquent un pétrolier dans le détroit de Malacca: 3 marins enlevés

Kuala Lumpur, 23 avr 2014 (AFP) - - Des pirates ont attaqué un pétrolier singapourien dans le détroit de Malacca, enlevé trois Indonésiens membres de l'équipage et siphonné une partie du chargement, a indiqué mercredi le Bureau maritime international (BMI).

L'attaque s'est déroulée dans la nuit de lundi à mardi, au large de la côte malaisienne, a précisé Noel Choong, responsable du BMI à Kuala Lumpur pour les actes de piraterie. Le pétrolier se rendait en Birmanie, selon des informations non confirmées.

Le navire se trouve à présent Port Klang, le principal port de Malaisie.

"Le BMI est inquiet du sort des trois Indonésiens", a déclaré à l'AFP Noel Choong.

Selon le quotidien malaisien The Star, les pirates, munis d'une arme à feu et d'une machette, sont grimpés à bord du pétrolier peu après minuit mardi, à 16 milles marins de la côte, et pris par surprise l'équipage.

Les cinq ou six pirates ont attaché les membres de l'équipage et ont siphonné une grande partie de la cargaison, rever-

sée dans deux navires qui les accompagnaient, ajoute le journal, qui cite la police locale.

L'attaque a duré plusieurs heures. Ce n'est qu'après le départ des pirates que l'équipage s'est aperçu qu'il manquait trois hommes.

Le détroit de Malacca, un passage entre la péninsule malaisienne et l'île indonésienne de Sumatra, est une voie très fréquentée par le transport maritime entre l'Asie, l'Europe et le Moyen-Orient.

Le grand nombre de navires et de cargos a longtemps attiré les pirates dans cette région, mais les attaques ont fortement baissé ces dernières années grâce à la coopération des pays voisins et une augmentation du nombre des patrouilles maritimes.

Elles ont rebondi en 2013 mais se résument souvent à des vols auprès des membres des équipages, selon le BMI. Les enlèvements sont rares, a précisé Noel Choong.

jsm-jz/fmp/abl

par la mer qu'il convient de commencer toute géographie », disait Michelet. La mer fascine ceux qui cherchent à la maîtriser, elle constitue un atout de puissance millénaires. Mais elle est aussi le théâtre des guerres du XXI^e siècle : la guerre en mer, l'un des fronts de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, la guerre en mer, où les Houthis du Yémen bloquent le commerce international, le conflit en mer, le texte de la guerre Hamas-Israël. Ici, à 20 000 lieues sous la surface, se joue la guerre invisible de demain, puisque 98 % de nos échanges commerciaux passent par des câbles

sous-marins, avec l'intérêt stratégique évident qui découle du contrôle de ces liaisons. Enfin, les océans du monde, où transitent 90 % du commerce mondial, sont devenus le cadre privilégié du duel sino-américain. En colonisant notamment des îlots en Asie Pacifique, la Chine réécrit le droit international à sa guise, afin de s'imposer en nouvelle impératrice des mers.

Voici une croisière géopolitique en 21 escales pour prendre le large et regarder autrement les grands enjeux du XXI^e siècle.

Plus de 120 cartes et graphiques
Un atlas de référence

« Le XXI^e siècle s'écrit aussi sur les océans du monde. »

Emilie Aubry
Frank Tétart

LA PUISSANCE ET LA MER

Emilie Aubry
Frank Tétart

LE DESSOUS DES CARTES LA PUISSANCE ET LA MER



5-6 | 29,90€

TALLANDIER arte EDITIONS



Atlas géopolitique
des mers et des océans



TALLANDIER arte EDITIONS

MALAISIE, SINGAPOUR, INDONÉSIE : TROIS ÉTATS POUR UN DÉTROIT

Point de passage incontournable pour les échanges maritimes entre l'Extrême-Orient et l'océan Indien, les rivages malaisiens ont très tôt été des lieux de commerce qui ont attiré les marchands, mais aussi les convoitises extérieures, notamment du royaume de Siam (l'actuelle Thaïlande), des Arabes, des Portugais, des Néerlandais et finalement des Britanniques. Grâce à leurs canots à balancier et leurs pirogues à voile carrée et balancier, dès l'Antiquité, les Malais étaient des navigateurs hors pair, parfois comparés aux Phéniciens. Cabotant le long des côtes de l'océan Indien, de la péninsule de l'Inde jusqu'à la mer Rouge, ils ont joué un rôle d'intermédiaire entre l'Asie et l'Afrique orientale jusqu'à la pénétration de l'islam en Asie.

Le célèbre port de Malacca, fondé au début du XV^e siècle, devient la capitale d'un sultanat

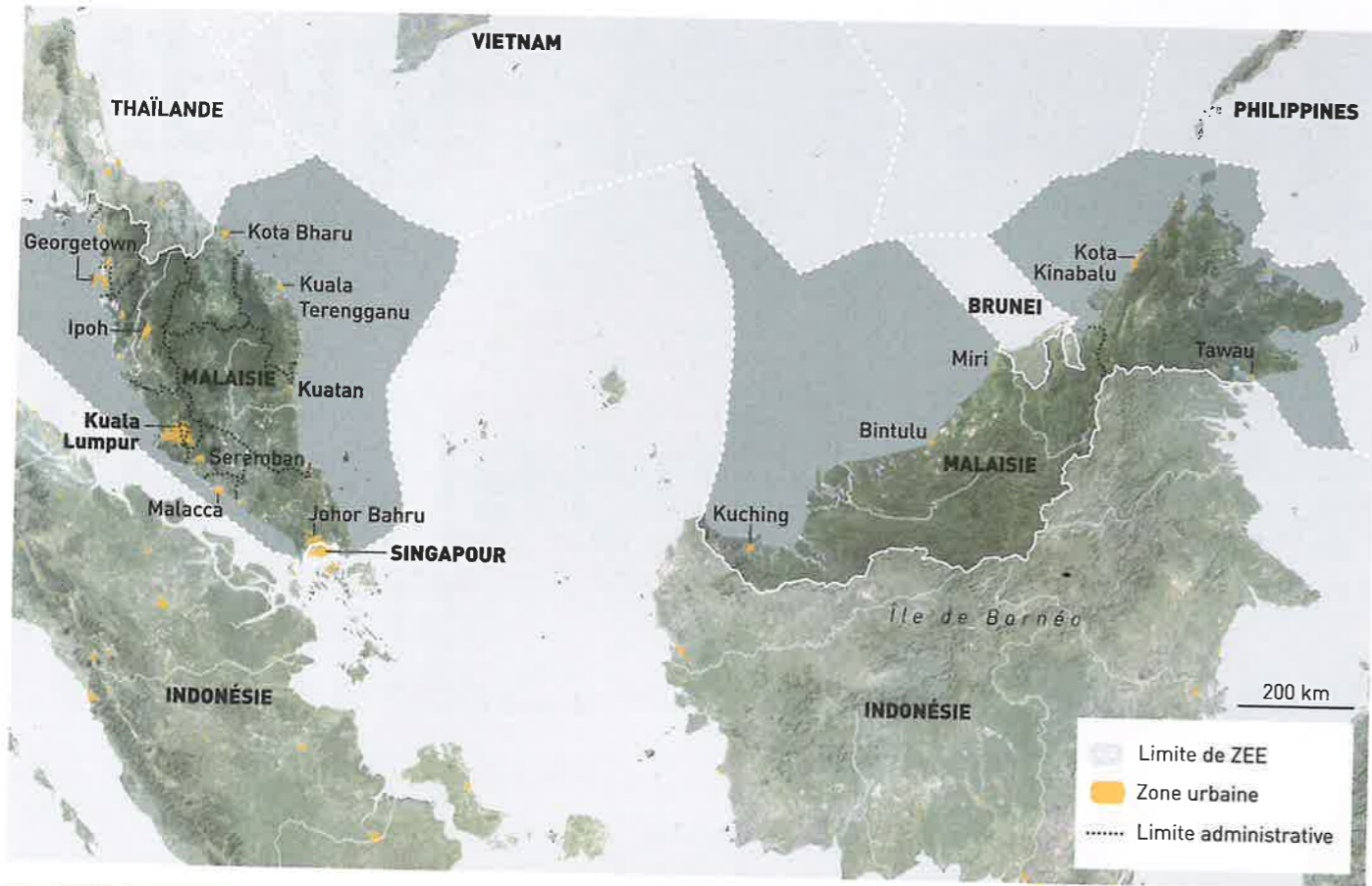
à cheval sur les deux rives du détroit, qui contrôle le commerce dans la péninsule. En 1445, le sultanat de Malacca se convertit à l'islam, avant que les navigateurs européens ne soient peu à peu attirés par ces contrées orientales et le commerce des épices.

La prise de contrôle par les Européens

En 1511, Alfonso Albuquerque, gouverneur de l'Inde portugaise, s'empare de la ville de Malacca. Mais en nombre insuffisant, les Portugais se montrent rapidement incapables de gérer un empire si étendu, et en 1641, les Néerlandais s'imposent. La ville perd cependant en influence, car c'est à Batavia, sur l'île de Java, que siège la Compagnie néerlandaise des Indes orientales depuis 1619.

Leurs rivaux britanniques, installés depuis 1786 sur l'île de Penang, plus au nord, à l'entrée du détroit, conquièrent Malacca en 1795, avant de prendre possession de Singapour en 1819. Longtemps objet de rivalités entre les Javanais et les Siamois, cet ancien port a tiré sa prospérité du commerce des épices, de la soie et du bois.





LA MALAISIE, UNE GÉOGRAPHIE SINGULIÈRE

Scindée en deux, la Malaisie comprend à la fois une péninsule et la partie nord de l'île de Bornéo, distante de 650 kilomètres, pour une superficie totale de 330 000 kilomètres carrés. La Malaisie péninsulaire héberge l'agglomération de Kuala Lumpur, cœur battant du pays, rassemblant à elle seule plus de 8,6 millions d'habitants, ainsi que Putrajaya, la nouvelle capitale politique et administrative du pays, qui a vu le jour dans les années 2000. À l'extrême sud de la péninsule se trouve la cité-État de Singapour. La Malaisie insulaire partage ses frontières terrestres avec le sultanat de Brunei et l'Indonésie. Elle abrite surtout des forêts équatoriales humides, aujourd'hui menacées par les plantations de palmiers à huile.

En mettant la main sur Singapour, au nom de la East India Company, Sir Thomas Raffles change le destin de cette île alors quasiment inhabitée. Colonie britannique en 1824, Singapour devient un port franc, sans aucune taxe à l'import comme à l'export, y compris pour l'opium. L'ouverture du canal de Suez en 1869 renforce encore le poids de cet avantage britannique en Asie orientale. En un siècle, la population est multipliée par cent, dopée par l'arrivée d'immigrants chinois.

Au cours du XIX^e siècle, les Britanniques forment avec leurs colonies malaises, dont Malacca et Singapour, les Établissements des détroits (*Straits Settlements*), tandis que la plupart des sultanats malais sont placés sous protectorat britannique. Pendant ce temps, au nord de l'île de Bornéo, l'aventurier britannique James Brooke, surnommé le Rajah blanc, créé le royaume de Sarawak.

Tous ces territoires passent progressivement sous la couronne britannique, qui les exploite à travers des mines d'étain et des plantations d'hévéa. Cette mise en valeur économique accélère encore l'immigration chinoise dans la péninsule malaise : elle double entre 1921 et 1941. Quant aux Néerlandais, malgré la cession officielle de Malacca aux Britanniques en 1824, ils ont progressivement conquis

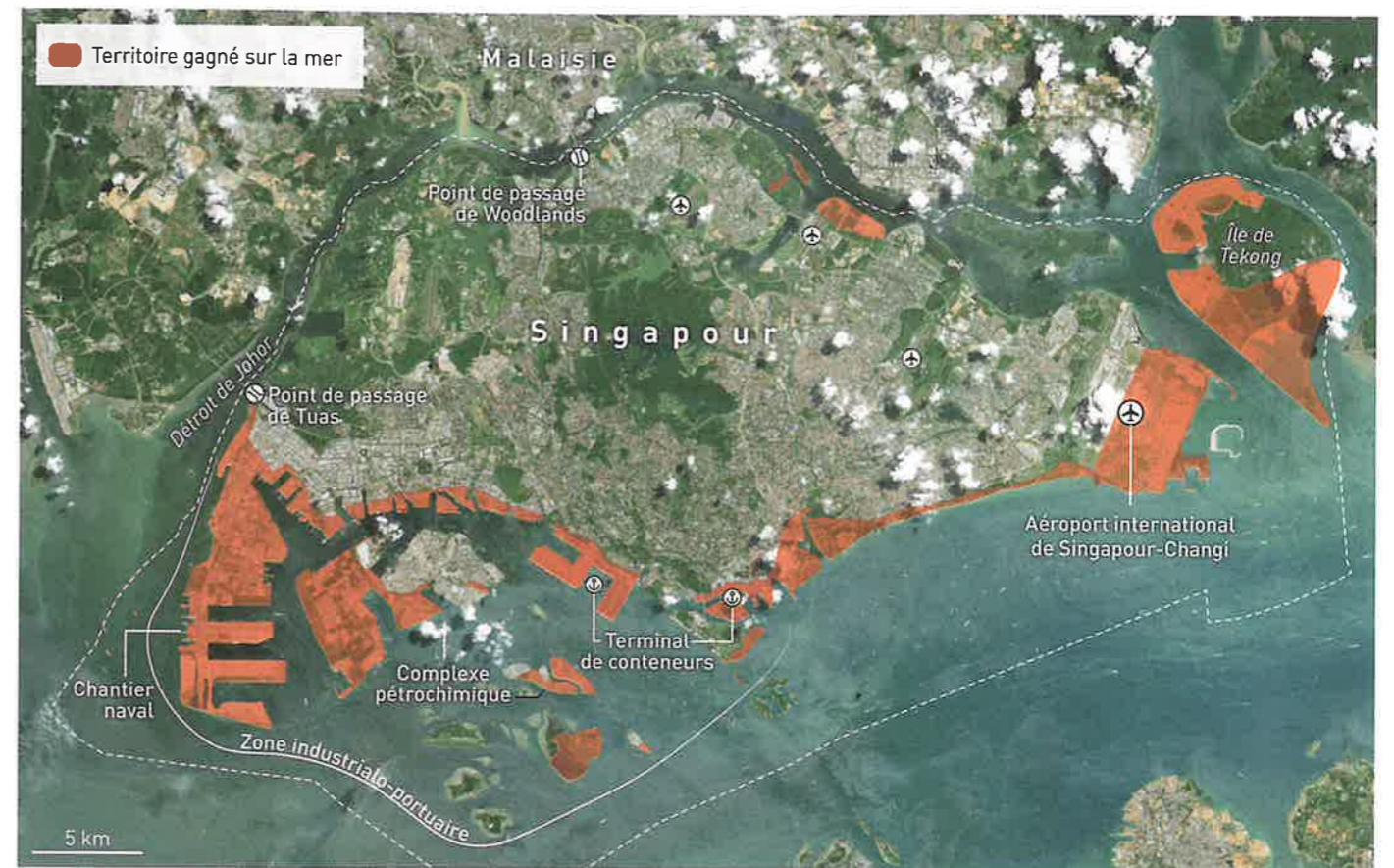
l'archipel indonésien et s'y sont maintenus pendant trois siècles, faisant des Indes néerlandaises l'une des colonies les plus rentables au monde.

Après la Seconde Guerre mondiale, la carte politique autour du détroit de Malacca est quasi redessinée suite à l'indépendance des anciennes colonies européennes.

Un triangle de croissance

De nos jours, l'espace géographique du détroit de Malacca est à la fois une artère majeure du commerce mondial et une région à part entière, façonnée par des relations économiques et culturelles anciennes entre les deux rives, que les frontières politiques n'ont pas remises en cause.

La Malaisie, l'Indonésie et Singapour sont tous les trois membres fondateurs de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), avec la Thaïlande et les Philippines. Créée en 1967, cette organisation promeut la stabilité et le développement économique de la région, vus comme des remparts au communisme. Elle y a favorisé le libre-échange et, depuis 2015, la création d'un marché commun, la Communauté économique de l'ASEAN. Singapour profite grandement de



cette coopération puisque 75 % des flux commerciaux intra-ASEAN transitent par ses infrastructures.

L'économie malaisienne en plein boom

Les régions qui bordent le détroit de Malacca concentrent l'essentiel des 34 millions d'habitants de la Malaisie. Ce sont ces territoires qui ont le plus profité du décollage économique du pays, dont le PIB est passé de 44 milliards de dollars en 1990 à 406 milliards en 2022 – équivalent à celui du Danemark ou de l'Afrique du Sud.

La Malaisie est aussi un pays producteur d'hydrocarbures depuis les années 1970, avec des gisements gaziers et pétroliers principalement offshore, à la fois au nord-est de la péninsule et au large de Bornéo.

Depuis les années 1990, c'est donc toute l'économie malaisienne qui s'est fortement développée, avec en 2022 un PIB par habitant de 12 000 dollars, devant l'Indonésie mais loin derrière Singapour.

Singapour, la puissance par la mer

La cité-État est en effet le territoire le plus prospère de la région. Singapour n'a ni pétrole, ni

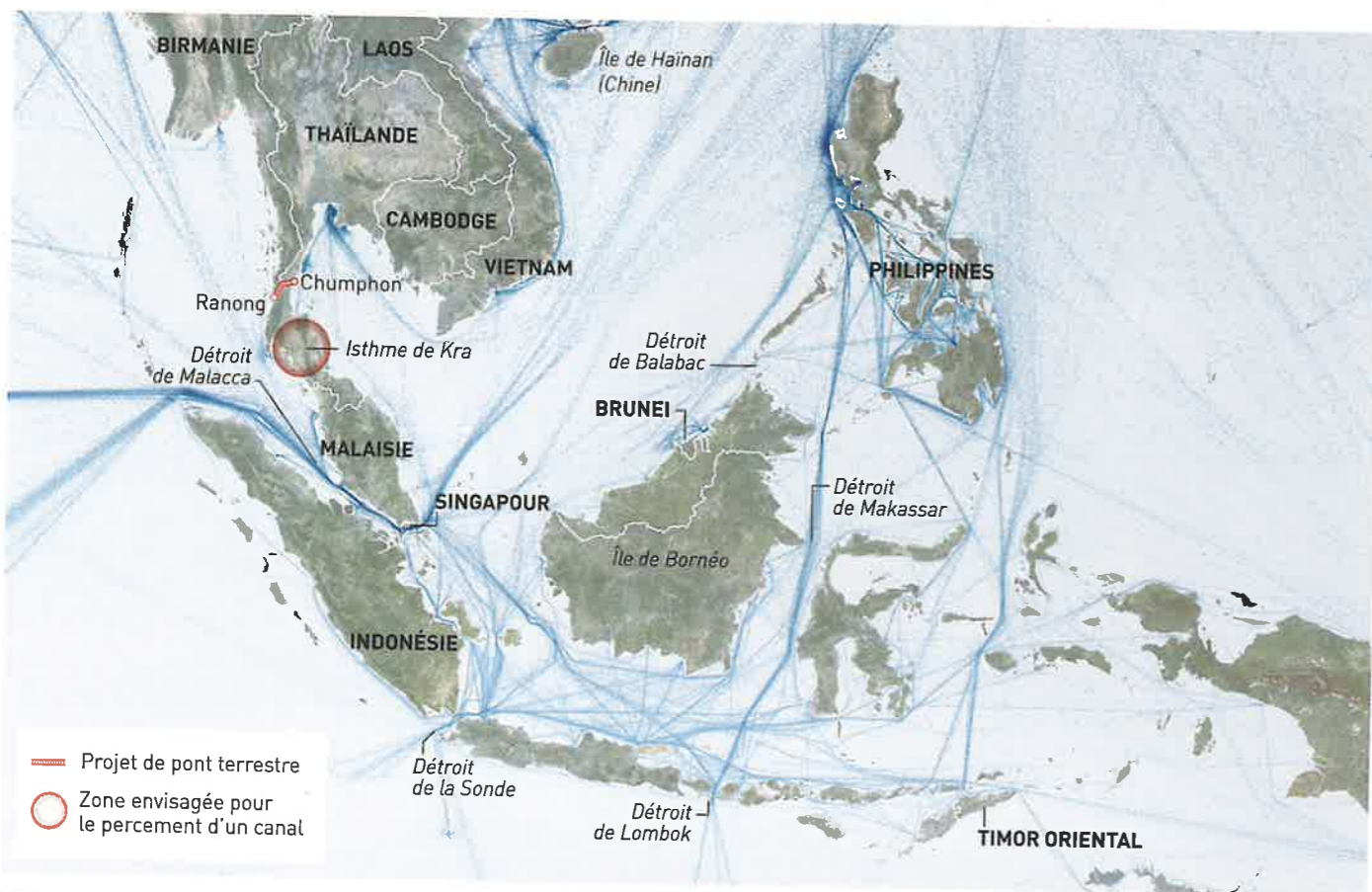
ressources naturelles et dépend de ses importations, mais elle tire largement profit de sa position géographique sur l'un des plus grands axes maritimes de la planète, celui qui relie l'océan Indien à la mer de Chine.

Cent mille navires passent chaque année par le détroit de Malacca, livrant à la Chine et à l'Asie des hydrocarbures venus du golfe Persique, et exportant tous les produits *made in Asia* vers l'Europe et le reste du monde. Singapour possède le deuxième port au monde pour les conteneurs. Incontestable hub régional, c'est, de fait, le port dominant du détroit, au grand dam de la Malaisie qui, depuis vingt ans, développe ses propres ports (Tanjung Pelepas, Port Kelang) pour sortir de cette dépendance.

En misant résolument sur la mondialisation depuis son indépendance en 1965, Singapour est devenue riche, moderne et puissante, alors qu'elle était pauvre, isolée et coincée entre deux géants : l'Indonésie agitée du président Suharto et la Malaisie agressive, non loin du Vietnam en guerre et de la Chine communiste. Pour sauver son île, le premier leader du Singapour post-indépendance, Lee Kuan Yew, avocat éduqué à Cambridge, décide de construire un État fort autour de son Parti d'action populaire. Paternaliste et confucéen, mais

SINGAPOUR, UN POINT NODAL

La cité-État de Singapour et ses 719 kilomètres carrés sont séparés de la péninsule malaise par le détroit de Johor. C'est aujourd'hui une des villes les plus riches (et les plus chères) au monde, et un paradis pour les investisseurs. Depuis 1989, Singapour a augmenté son territoire de 24 % : 140 kilomètres carrés ont été gagnés sur la mer grâce à la poldérisation. Un quart de l'île reste non bâtie, d'où son surnom de ville-jardin. Le réchauffement climatique et la montée prévue des mers d'un mètre au moins d'ici 2100 menacent l'île « dans son existence même ». Résultat : les 100 kilomètres carrés de nouveaux polders prévus d'ici 2030 devront être édifiés au moins 4 mètres au-dessus du niveau prévu.



LE DILEMME DE MALACCA

Face au risque de saturation du détroit de Malacca, la Chine cherche de nouvelles voies maritimes, comme le passage par le détroit indonésien de Makassar, dont la profondeur dépassant 3 000 mètres est un atout pour les navires de surface mais surtout les sous-marins. Elle soutient aussi le projet de percement de l'isthme de Kra ou encore la construction d'un pont entre les ports thaïlandais de Ranong et Chumphon distants de 130 kilomètres, visant au transbordement des marchandises par voie terrestre, ferrée ou par pipelines.

aussi autoritaire et anticommuniste, Lee place Singapour sous le parapluie régional américain, tout en restant à l'écoute de la Chine qui s'ouvre au capitalisme, et mise sur un développement économique planifié. Après sa visite en 1978, Deng Xiaoping se serait d'ailleurs largement inspiré du modèle mis en place sur l'île pour ses réformes en Chine.

Des contacts étroits sont aussi initiés dès 1965 avec Israël, autre petit État dynamique dans un environnement instable, qui aide Singapour à s'armer face à ses grands voisins musulmans, la Malaisie et l'Indonésie.

Si la démocratie est surtout de façade, musant efficacement presse et opposition, il n'empêche que la cité-État est en croissance permanente depuis les années 1960, avec un secteur des services prédominant – commerce, services aux entreprises, transports et ports, communications et services financiers – qui emploie 70 % de la population active.

En tant que hub portuaire régional et mondial, Singapour a dû ménager ses relations avec les géants chinois et américains. D'un côté, sa fidélité aux États-Unis remonte à la guerre froide. Militairement, l'US Army continue d'ailleurs d'utiliser Singapour comme base arrière navale et aérienne, et les manœuvres communes sont fréquentes. En contrepartie,

l'île est, après le Japon, la deuxième plus importante destination asiatique pour les investissements américains.

De l'autre côté, Singapour cultive sa proximité culturelle avec la Chine, à travers des manœuvres militaires, une coopération antiterroriste et antipiraterie, des investissements croisés et la signature d'un accord de libre-échange en 2008. Avec 65 milliards de dollars d'échanges annuels, la Chine est le premier partenaire commercial de Singapour, et l'île veut même devenir la plaque tournante bancaire et juridique des nouvelles routes de la soie en Asie du Sud-Est.

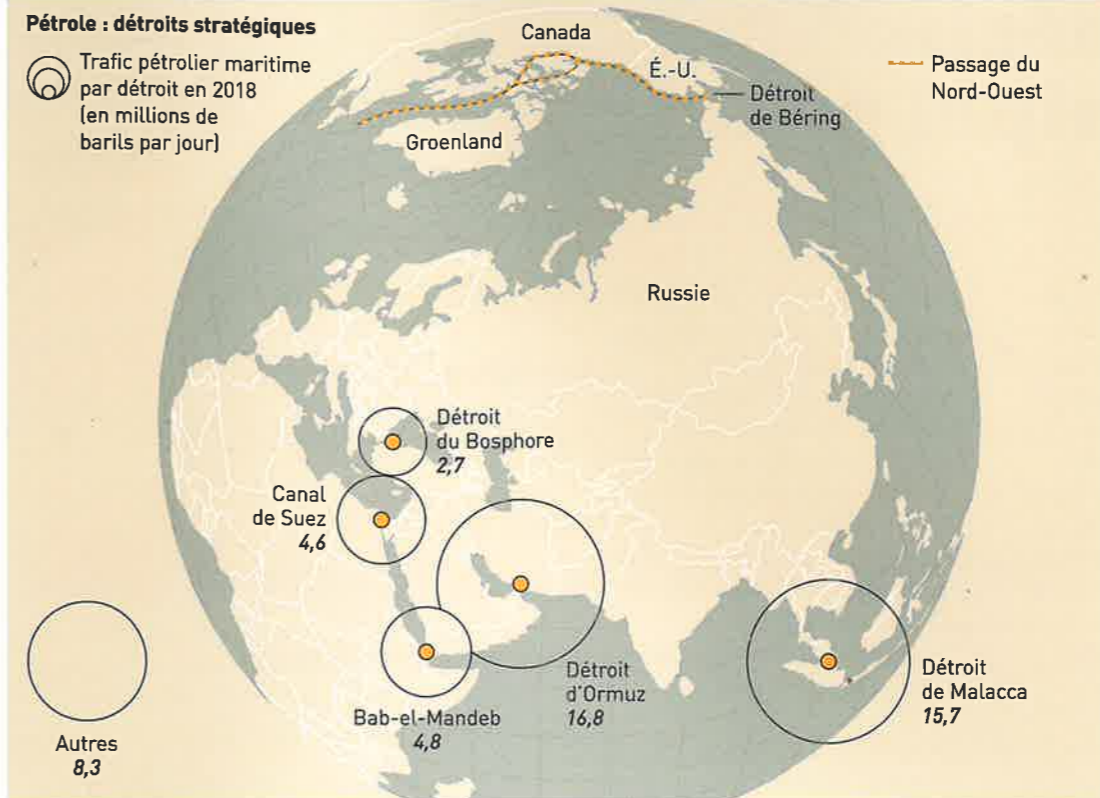
La Malaisie, entre mondes occidental et chinois

De la même façon, la Malaisie est écartelée entre l'influence historique des Occidentaux dans la région et la Chine, dont les visées hégémoniques en Asie du Sud-Est amènent Pékin à cajoler les dirigeants malaisiens.

Le pays a donc signé des accords militaires qui le lient aux États-Unis, à l'Australie et au Royaume-Uni (il participe à des exercices annuels sous commandement américain et bénéficie d'accords de défense avec les Britanniques), mais il est également membre

Pétrole : détroits stratégiques

○ Trafic pétrolier maritime par détroit en 2018 (en millions de barils par jour)



de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures, une banque d'investissement basée à Pékin et créée dans le but de concurrencer le Fonds monétaire international. Par ailleurs, la Malaisie s'inscrit dans le projet des nouvelles routes de la soie lancées en 2013 par Xi Jinping. Car, vu depuis Pékin, le détroit de Malacca est un verrou stratégique pour écouler ses marchandises, mais aussi pour assurer la sécurité de ses propres approvisionnements. L'Agence internationale de l'énergie estime qu'en 2035, 80 % du pétrole chinois transitera par le détroit de Malacca, avec un risque de saturation.

Les plans de Pékin

La Chine compte aussi sur un autre détroit stratégique, celui de Makassar en Indonésie. Cette voie maritime complémentaire pour Pékin donne encore plus de poids géostratégique à la Malaisie, car ce détroit est notamment accessible par le verrou de Balabac, situé au nord de Bornéo.

Souveraine sur le nord-est de l'île, la Malaisie contrôle donc l'entrée nord-ouest du détroit de Makassar avec les Philippines. Beaucoup plus profonde que le détroit de Malacca (3 000 mètres de fond) et donc praticable par des bateaux de très gros tonnage, cette artère maritime peut aussi être empruntée par les

sous-marins chinois pour rejoindre discrètement l'océan Indien.

Pékin soutient un autre projet pour décongestionner le détroit de Malacca : le percement de l'isthme de Kra, au sud de la Thaïlande. Ce plan B permettrait une connexion directe entre le golfe de Thaïlande et la mer d'Andaman. Il pourrait court-circuiter la Malaisie et Singapour au profit de la Thaïlande, en permettant notamment aux navires chinois de rejoindre l'océan Indien sans avoir à passer par le détroit déjà très chargé de Malacca, et raccourcir les trajets.

Enfin, un autre projet thaïlandais est soutenu par les Chinois : la construction d'un pont terrestre reliant le port de Ranong sur la mer d'Andaman à celui de Chumphon au bord du golfe de Thaïlande : 130 kilomètres avec une autoroute, des voies ferrées et des oléoducs. Ces plans alternatifs compliquent encore la relation entre la Malaisie et la Chine, détériorée par des conflits territoriaux. Ainsi, en mer de Chine méridionale, des avions de combat malaisiens ont par exemple dû s'interposer, en 2021, au vol d'aéronefs chinois aux abords des récifs de Luconia, que Pékin a inclus dans sa zone maritime des « 10 traits ».

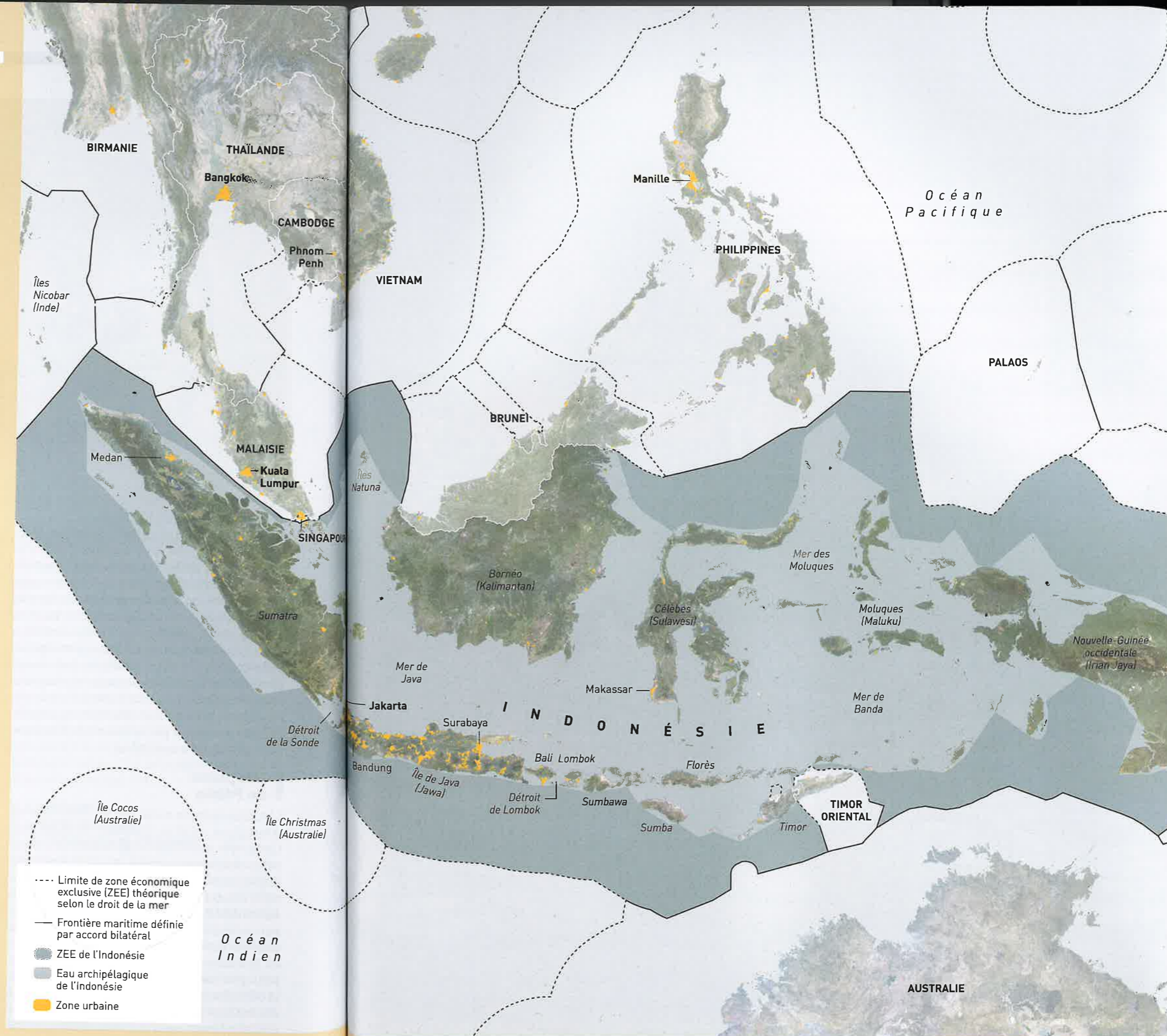
LE STATUT DES DÉTROITS

En tant que passage maritime exigü entre deux terres faisant communiquer deux mers, les détroits ont aujourd'hui un statut particulier afin d'y maintenir la liberté de circulation. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay en 1982, garantit en effet la liberté d'accès aux détroits en définissant le régime de passage en transit, tout en permettant aux États riverains d'assurer leurs sécurité et souveraineté nationale sur leurs eaux territoriales. Ce compromis a mis fin aux volontés d'étatisation du détroit de Malacca par l'Indonésie et la Malaisie au lendemain de leur indépendance, devenu un point de tension durant la guerre froide. Les détroits turcs ont, en revanche, un statut particulier régi par la Convention de Montreux de 1936. Se pose aujourd'hui la question pour le passage du Nord-Ouest s'il venait à devenir une voie maritime pour le commerce international. Les Canadiens, souverains sur ces espaces maritimes, ne souhaitent pas que ce passage soit considéré comme un détroit international afin d'y limiter les flux.

L'Indonésie, un archipel géant

L'Indonésie est le plus grand archipel du monde avec ses 16 771 îles répertoriées et ses 5,8 millions de kilomètres carrés d'espace maritime. Elle aussi est à la jonction des océans Indien et Pacifique. Les grandes routes maritimes reliant l'Inde à la Chine passent par les détroits indonésiens de Malacca, Makassar et Lombok. Cette position de carrefour entre les mondes chinois et indien a eu une grande importance dans l'Histoire. À partir des années 1970, l'Indonésie connaît un développement économique important grâce aux investissements occidentaux qui aident au financement de ses infrastructures. L'économie indonésienne est principalement basée sur l'exploitation des ressources naturelles (pétrole, gaz et charbon dont l'Indonésie est le deuxième exportateur mondial derrière les États-Unis), ainsi que le tourisme qui représente 5 % du PIB. Elle tire parti des zones de développement économique qui la lient à ses voisins de l'ASEAN. Résultat : l'Indonésie est aujourd'hui de loin la première économie de l'ASEAN et le 10^e PIB du monde.

Elle a un taux de croissance annuel de 5 % depuis 2013 et est le seul pays d'Asie du Sud-Est membre du G20. La Chine est devenue le premier partenaire commercial et le troisième investisseur dans le pays, depuis la promotion des nouvelles routes de la soie dans les secteurs de la santé, de l'éducation et de la recherche, des parcs industriels, de l'immobilier, des infrastructures énergétiques et de transport. Mais cette position dominante chinoise se fait également sentir dans l'espace maritime indonésien, en particulier en mer de Chine méridionale (cf. escale 16, p. 161). Les revendications chinoises empiètent sur l'archipel indonésien des Natuna, un espace poissonneux qui possède également l'un des plus gros champs de gaz naturel de la région. Les autorités indonésiennes, inquiètes des incursions régulières des navires chinois dans son domaine maritime, ont renforcé leur surveillance, mais aussi leurs bases et équipements militaires dans la région. Face à cette menace chinoise, l'Indonésie, qui jusqu'à présent refusait de choisir son camp sur l'échiquier indo-pacifique, diversifie ses alliances, notamment par la commande, début 2022, d'avions de combat Rafale à la France.



- Limite de zone économique exclusive (ZEE) théorique selon le droit de la mer
- Frontière maritime définie par accord bilatéral
- ZEE de l'Indonésie
- Eau archipelagique de l'Indonésie
- Zone urbaine

Le port de Nhava Sheva, la nouvelle ambition indienne



À perte de vue, des conteneurs multicolores... Bienvenue à Nhava Sheva, l'autre nom de Jawaharlal Nehru, le plus grand port à conteneurs de toute l'Inde, situé à l'est de Mumbai dans l'État du Maharashtra. Ce port illustre la nouvelle ambition indienne en matière de transport maritime, et au-delà, raconte comment l'Inde veut rattraper son retard pour redevenir la puissance des mers qu'elle n'était plus. Désormais pays le plus peuplé du monde, contribuant à hauteur de 16 % à la croissance économique mondiale en 2023, le géant indien se développe à grande vitesse. Il commerce de plus en plus avec ses voisins immédiats – Pakistan, Bangladesh – et plus largement avec le monde entier, notamment avec des pays sous sanctions comme l'Iran ou la Russie, tout en maintenant ses liens avec l'Occident. Tous les moyens sont bons pour contrer le grand rival chinois, lequel a pris, dans cet espace de l'Indo-Pacifique, une longueur d'avance considérable. Jusqu'à récemment, l'Inde avec son immense façade maritime ne comptait aucun port de premier plan ; les conteneurs transitaient donc par d'autres ports de la région, ceux de Colombo au Sri Lanka ou de Singapour. Comme l'analysait déjà, en 2016, Jean-Luc Racine dans le numéro 163 de la revue *Hérodote*, il y eut

longtemps « le vieux tropisme continental » de l'Inde, et sa « redécouverte de la mer » est récente : « les temps coloniaux achevés, l'Inde indépendante [...] n'a pas donné à la mer la place qu'elle avait jouée dans la transformation historique majeure ouverte par les grandes découvertes et portée par le colonialisme européen ». Sauf que ces dernières années, l'Inde de Modi renoue avec son « horizon océanique » : la mise à niveau de l'infrastructure portuaire indienne et celle de la marine marchande sont en cours, et l'effort de défense est bien engagé. L'Indo-Pacifique s'imposant comme épicerie du monde qui vient, l'Inde veut en être, reprendre l'avantage sur son océan. Pour citer une nouvelle fois le grand théoricien américain de la puissance maritime Alfred Thayer Mahan, « la puissance qui dominera l'océan Indien contrôlera l'Asie et l'avenir du monde se jouera dans ses eaux ». Mais n'est-il pas déjà trop tard pour contrer l'encercllement de l'océan Indien par Pékin ?

Océan Indien : L'INDE REPREND LA MER

Après le Pacifique et l'Atlantique, l'océan Indien est le troisième plus vaste du globe. Il s'étend sur plus de 70 millions de kilomètres carrés et est bordé par quatre continents : l'Asie, de la péninsule arabique à l'Indonésie, en passant notamment par l'Inde, grande puissance mondiale ; l'Afrique, ensuite, de la Corne au cap de Bonne-Espérance ; l'Océanie, avec l'Australie ; et enfin, l'Antarctique. Cet espace maritime rassemble sur ses pourtours un tiers de la population mondiale, soit 2,7 milliards d'habitants en 2023 – l'Inde à elle seule en comptant 1,4 milliard.

Les ressources exploitées par les pays riverains dans leurs ZEE sont nombreuses : d'abord halieutiques, mais aussi minérales et énergétiques. L'océan Indien abriterait en effet plus de la moitié des réserves mondiales en hydrocarbures et en uranium, les trois quarts des ressources mondiales en diamant et presque la moitié des réserves d'or.

