

Nathalie Fau, « Le détroit de Malacca : des flux maritimes à la structuration d'une mer intérieure »,
Géoconfluence, publié le 29/11/2014.

Titulaire d'un doctorat dont la thèse portait sur le Nord de Sumatra, Nathalie Fau est membre du laboratoire CESSMA (UMR 245)¹, dont les missions pluridisciplinaires interrogent les dynamiques de développement et de mondialisation des sociétés. Sur le plan épistémologique, elle s'inscrit dans une géographie sociale de l'espace humanisé et de pratiques territoriales dont l'articulation à différentes échelles et la mondialisation font figure de toile de fond. Elle a consacré ses recherches sur Singapour et la Malaisie en traversant le détroit de Malacca, qui sépare l'Indonésie de la Malaisie. Il se définit par un passage maritime ou lacustre étroit entre deux terres, deux îles ou deux continents². Par voie de conséquence, elle s'est également intéressée à la Mer de Chine Méridionale et celle de Sulu-sulawesi. Ses études portent sur le rôle des espaces maritimes dans l'intégration régionale, les transports et ses connectivités, en relation avec les effets de la mondialisation sur les espaces urbains. Ainsi, son raisonnement ne s'articule pas autour des conflits comme les travaux du géographe Gilles Palsky, ou ceux d'Emmanuelle Boulineau, mais autour des échanges frontaliers. L'article est rédigé lorsqu'elle participait au programme « *Les nouvelles trajectoires et territoires de l'urbain en Asie, lieux d'une autre modernité ?* », dirigé par Manuelle Franck et Thierry Sanjuan. Dans ce contexte, de 2011 à 2014, elle a été en délégation au CNRS à l'IRASEC³ à Bangkok, stationnée à Kuala Lumpur. À ce titre, elle avait été chercheuse invitée au MIMA⁴ au sein duquel elle est toujours rattachée⁵. L'article s'inscrit à la suite de ses réflexions sur cet espace maritime de l'Asie du Sud Est insulaire. Elle analyse les systèmes portuaires dudit détroit, alors considéré comme une mer intérieure au sein de laquelle les flux humains et commerciaux locaux se superposent à ceux d'un espace régional et international. Dans un premier temps, les échanges locaux du détroit vont être évoqués. Ils forment des zones de coopérations économiques transfrontalières appelées « triangles de croissance ». Nous verrons ensuite que leurs gradients économique et politique contribuent à la mondialisation.

¹ Centre d'études en sciences sociales sur les mondes africains, américains et asiatiques

² Roget BRUNET, R. Ferras, H. Théry, *les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Reclus, La Documentation Française, Paris, 2005.

³ Institut de Recherche sur l'Asie du Sud-Est contemporaine, USR 3142-UMIFRE 22 CNRS

⁴ Maritime Institut of Malaysia

⁵ Nathalie Fau, biographie, CESSMA, consultable à l'adresse <http://www.cessma.univ-paris-diderot.fr/spip.php?article65>

I. De l'interface terre-mer aux recompositions territoriales

a) Colonisation et mobilité

Nathalie Fau passe en revue l'histoire locale, caractérisée par la relation entre les peuples autochtones et les colons. Ses recherches prennent ses racines dans la réflexion des savoirs sur l'espace dans les années 2000, que le renouvellement historiographique enrichit par des études transdisciplinaires⁶. Aussi se rattache-t-elle au travers du prisme de la géographie culturelle à « *la dimension culturelle des organisations spatiales* » (Jean-François Staszak). De fait, le collectif réunit autour de Vincent Thébault rappelle que la colonisation est venue par l'océan indien d'où les colonisateurs britanniques de la Compagnie des Indes orientales se sont établis au comptoir de Penang en 1786⁷. Contraint par les vents et marées, ils se sont installés sur certains espaces moins exposés du littoral, au niveau des détroits tout en étant connectés aux flux maritimes. Ainsi, ils rejoignent les mêmes réseaux que les peuples qui unissaient déjà les deux rives, par le négoce d'épices et autres denrées de luxe. Nathalie Fau relève une continuité des réseaux historiques, que les décolonisations n'ont pas interrompu.

b) Le triangle de croissance Nord : le gradient politique et l'exemple des ports-secs

« Triangle » est le terme utilisé en décembre 1989 par le vice Premier Ministre de Singapour Goh Chok Tong pour qualifier « *la zone économique transfrontalière de Singapour-Johor en Malaisie-Riau en Indonésie, ou SIJORI* »⁸. Chaque triangle a ses atouts dont la combinaison forme un bassin économique régional et mondial. Celui du Nord regroupe quatre États (Perlis, Perak, Kedah, Penang) de la Malaisie septentrionale, la Thaïlande méridionale et deux provinces du nord de Sumatra. Les ports secs sont un enjeu pour connecter les arrière-pays aux espaces maritimes afin de répondre aux défis de la mondialisation. Les effets de ces impacts, appelés « *glocalisation* »⁹, sont nombreux. Par exemple, le pari de l'intermodalisme permet de mettre en réseau les territoires administrés en aménageant des infrastructures qui relient les ports-secs. Par exemple, Ipoh est situé à 17 h de train de Kuala Lumpur, et à 14 h de Penang, laquelle capte « *les flux de fret du port sec de Padang Besar* »¹⁰. Les ports-secs réceptionnent et redistribuent les flux de marchandises (textile, caoutchouc, appareils électriques, ...) vers les ports maritimes. Les autorités malaisiennes recherchent donc une interconnexion des territoires et leurs développements économiques.

⁶Clerc PASCAL (dir.), *Géographie, épistémologie et histoire des savoirs sur l'espace*, SEDES, Paris, 2012, p. 60

⁷Après l'expédition de l'amiral Zheng He, les portugais comme Afonso de Albuquerque vont participer au 16^{ème} s. à fonder des comptoirs. Malacca est investi en 1511. Ils sont chassés d'Amboine et de Malacca par les hollandais en 1641 car meilleurs négociateurs.

⁸Nathalie Fau, Manuelle Franck, *L'Asie du Sud-Est, émergence d'une région, mutation des territoires*, Armand Colin, Malakoff, 2019, p. 358.

⁹Clerc PASCAL (dir.), *Géographie, épistémologie et histoire des savoirs sur l'espace*, SEDES, Paris, 2012, p. 100

¹⁰ Nathalie Fau, « Le détroit de Malacca : des flux maritimes à la structuration d'une mer intérieure », *géoconfluence*, publié le 29/11/2014

c) Le triangle de croissance sud, le gradient économique : le cas de Singapour

La question économique pour la géographe est importante, car elle évoque la répartition des riches et pauvres, la mobilité et les axes de communication à l'échelle locale et internationale. En relation avec l'État de Johor en Malaisie et les îles de l'archipel de Riau, la petite Cité-Etat de Singapour n'a guère eu d'autres choix que de repenser ses stratégies économiques dans les années 1980. Elle a choisi de délocaliser ses lignes de productions vers ses espaces limitrophes, afin d'encourager sa centralité par son attractivité commerciale, son rôle d'interface, et son capitale technologique (industrie électronique). Profitant du dynamisme du développement industriel, Singapour réalise des économies d'échelle grâce à une main d'œuvre ¹¹ moyennement qualifiée à Johor, peu coûteuse à Batam, et adaptable. De plus, la surtaxe payée par conteneur vide des ports de Belawan et de Songkhla les incite à s'arranger avec Singapour pour éviter d'en assumer les frais. Enfin, les infrastructures aéroportuaires tels que *Singapore Changi Airport*, ou l'aéroport international de Johor, intègrent ces sous-ensembles à la mondialisation.

Aujourd'hui, de grandes compagnies se disputent le marché. L'armateur taiwanais *Evergreen Marine* rejoint le trafic maritime en 2002, talonné par *Japans's K Line* l'année suivante. Singapour, petite par la taille mais grande par la densité de sa population et sa polarité économique et financière, est au carrefour des échanges en pesant plus de 90% du poids économique de la zone¹². De son détroit, traversent des porte-conteneurs et autres grands navires dont la dimension et l'organisation permettent ainsi de réaliser d'autres économies d'échelle. Non seulement cette métropole mondiale gagne du temps en maintenance industrielle, mais elle gagne en productivité grâce aux transports de nombreuses marchandises en matière de débarquement et d'embarquement. Les politiques nationales jouent donc de la proximité des régions participatives pour développer les échanges à Singapour et en limiter les coûts par le processus de délocalisation en Asie du Sud-Est.

¹¹Philippe PELLETIER (dir.), *Géopolitique de l'Asie*, Nathan, Paris, 2006, p. 74.

¹²Nathalie Fau, Manuelle Franck, *l'Asie du Sud-Est, émergence d'une région, mutation des territoires*, Armand Colin, Malakoff, 2019, p. 358.

II. Un détroit ouvert sur le commerce mondial

a) Influence de la Chine

Si Nathalie Fau ne traite pas dans son étude la Chine et l'Inde, nous ne pouvons passer sous silence leurs influences. Le détroit de Malacca est une mer intérieure utilisée comme ligne transocéanique, reliant l'océan Indien et l'océan Pacifique. En 20 ans, le VTIS¹³ de Kuala Lumpur constate une augmentation de 20,4% des navires dont un tiers concerne un trafic conteneurisé. Fort de 16,5 % de l'économie mondiale, la Chine profite pleinement du détroit de Malacca pour exporter vers l'Europe -première puissance commerciale mondiale- et se présente auprès de l'Indonésie comme un partenaire incontournable et plus fidèle que les États-Unis. Elle pèse 16,5% de l'économie mondiale et se place comme le premier partenaire commercial de l'ASEAN. L'enjeu pour ces pays est de maintenir un équilibre habile entre leurs indépendances commerciales et les relations diplomatiques avec la Chine. L'ouverture de leurs ports à la marine américaine est un mécanisme de couverture ou *hedging*, dont l'expression est issue du monde des finances. Son influence stratégique est telle qu'elle entretient une collaboration avec Singapour dont elle s'inspire pour son développement économique, politique et urbain, depuis Deng Xiaoping¹⁴.

b) Influence de l'Inde

L'Inde occupe une position centrale et d'interface dans l'océan Indien. Par ses données physiques, son rôle en Asie du Sud Est est incontournable. Par exemple, redoutant une politique d'endiguement chinoise, l'Inde renforce un partenariat maritime avec la France en matière militaire. Le gouvernement indien cherche à faire escale dans les ports français, afin de surveiller les approvisionnements en pétrole et flux dans l'océan Indien mais aussi dans la mer d'Andaman. En effet, l'ambassadeur français Alexandre Ziegler, basé à New Delhi, déclare qu'« *assurer la liberté de navigation dans cette région-là, avec un partenaire comme l'Inde, est vital* »¹⁵.

c) Les risques

Les flux illicites, dont les circulations sont séculaires, sont particulièrement vivaces et en augmentation. Outre les mouvements migratoires, les actes de pirateries ont augmenté de 50,1% en 10 ans dans les années 1990. Aujourd'hui, d'après les actes d'agression connus entre 2011 et 2015, la tendance est restée la même en passant à 59%, selon un axe Nord-Sud depuis la mer de Chine méridionale vers le détroit de Karimata, selon un axe Est-Ouest depuis l'océan Indien vers le détroit de Malacca¹⁶. Entre 2000 et 2011, si on passe de 75 actes répertoriés dans le détroit de Malacca à 5, c'est surtout au détroit de Singapour qu'ils sont les plus nombreux. Très fréquentés par les ferries, les Malacca strait patrols ont déplacé les attaques vers le sud du détroit. Les pirates profitent des tensions politiques, des « *différentiels frontaliers* » entre les États qui se disputent les

¹³Système d'informations du trafic des navires. Nathalie Fau, Manuelle Franck, *l'Asie du Sud-Est, émergence d'une région, mutation des territoires*, Armand Colin, Malakoff, 2019, p. 388.

¹⁴*Ibid*, p. 401.

¹⁵Laurent Lagneau, « Pour mieux surveiller les navires chinois, la marine indienne renforce sa présence près du détroit de Malacca », 28 janvier 2019, consultable à l'adresse <http://www.opex360.com/2019/01/28/pour-mieux-surveiller-les-navires-chinois-la-marine-indienne-renforce-sa-presence-pres-du-detroit-de-malacca/>

¹⁶Alexandre Gandil, « L'Asie, royaume de la piraterie », *Asyalist*, 31/05/2015, consultable à l'adresse <https://asialyst.com/fr/2016/05/31/l-asie-royaume-de-la-piraterie/>

enjeux économiques maritimes. En effet, le développement de Port Klang ou de Tanjung Pelapas en Malaisie, vise à se détacher de la dépendance que les armateurs (*Sealand*, danois) entretiennent avec Singapour, à moindre frais. L'un des intérêts est le trafic énergétique où transitent 70% des flux de pétrole et de gaz, dont dépend la Chine à 53%. Le risque d'un blocus inquiète les autorités chinoises, contraintes de faire appel aux marines étrangères (américaine), pour assurer la sécurité. Les méfiances entre les États, conjuguées aux manques d'accords juridiques, rendent les attaques plus nombreuses.

En conclusion, la continuité historique des flux humains et commerciaux et la transversalité des échanges régionaux, internationaux, des triangles de croissance dont les ports font les interfaces terre-mer, font du détroit de Malacca un espace maritime majeur à toutes les échelles géographiques. Les enjeux économiques suscitent des intérêts par les États et les entreprises qui profitent des flux en adaptant leurs économies, en aménageant des espaces fonctionnels, en déployant les acteurs pour mettre l'ensemble en mouvement. Ils doivent faire face à des défis sécuritaires et écologiques. En effet, les autorités ne peuvent faire fi des risques de collisions, à l'origine des problèmes environnementaux, portant atteinte à la biodiversité. La collision dans le détroit du Pas-de-Calais en juillet 2017 entre le tanker *seafrontier* et le cargo *Huayan Endeavour* -dont les acteurs sont chinois et indiens- en témoigne et pose des questions sur la gestion des mobilités dans ces espaces.