

# La sécurisation du détroit de Malacca : un défi pour l'Asie du Sud-Est

Par Marion Badot  
Chercheur associé au CEREMS

Si par Asie pacifique on entend toute la zone de l'Extrême Orient, du sous-continent indien et de l'Océanie, l'Asie du Sud-Est comprend un ensemble distinct de 11 pays. En effet, le Myanmar, le Vietnam, le Laos, le Cambodge, la Thaïlande, le Timor oriental, l'Indonésie, les Philippines, Singapour et le Sultanat de Brunei appartiennent à cette même entité. Cette unité ne se fonde pas sur la continuité territoriale, mais sur l'importance de la mer. A l'exception du Laos, tous les pays de la zone ont des façades maritimes, parfois particulièrement importantes du fait de la présence de nombreux archipels. Si cette caractéristique est à l'origine de revendications conflictuelles concernant des questions de souveraineté maritime, c'est aussi la base de l'identité commune de la région.

Depuis l'époque de la colonisation, l'Asie du Sud-Est joue un rôle de sas entre l'Océan Indien et la Mer de Chine. Situées en climat tropical, ces mers sont soumises aux aléas des moussons. Dès le quinzième siècle, les ports de la région sont des escales incontournables pour le stockage des marchandises entre l'Europe et l'Asie. Les détroits de Malacca, de la Sonde et de Lombok sont déjà particulièrement fréquentés. Ce sont des passages maritimes exigus entre deux terres faisant communiquer deux mers, des axes stratégiques et structurants des échanges maritimes, des « portes océanes » pour reprendre l'expression de Jean-Claude Lasserre (*Lasserre 2003*). De nos jours, le détroit de Malacca en particulier, est un axe majeur de circulation maritime mondiale. Situé entre la [péninsule malaisienne](#) et l'[Indonésie](#) -plus précisément l'île de [Sumatra](#) - il relie la mer d'[Andaman](#), [bordière](#) de l'océan Indien, à la [mer de Chine méridionale](#). Plus de 50 000 navires l'empruntent chaque année, la moitié du commerce maritime du pétrole y transite, et ce trafic est en constante augmentation, en particulier du fait de la croissance économique chinoise. Cette fréquentation élevée, la proportion de ressources énergétiques qui transitent par le détroit font de sa sécurisation un enjeu régional, mais aussi mondial.

## **La montée des périls dans le Détroit de Malacca**

Le Détroit de Malacca est jalousement surveillé par les Etats riverains que sont la Malaisie, l'Indonésie et Singapour. Mais sa sécurité est l'affaire de tous. Les riverains sont concernés directement par la menace de pollution et les risques d'attaques des équipements terrestres. Les Etats utilisateurs comme le Japon, la Chine et la Corée du sud qui dépendent du détroit craignent pour la liberté de circulation et leur approvisionnement énergétique. Enfin, des puissances majeures utilisatrices, telles que les Etats-Unis s'inquiètent d'une éventuelle menace visant leurs navires de guerre qui croisent dans les détroits. Le droit de passage est régi par la convention de Montego Bay de 1982 qui établit que les Etats utilisateurs trouvent un intérêt à la libre circulation à travers et sur les détroits utilisés pour la circulation internationale. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'entre en vigueur qu'en novembre 1994. La plupart des grands pays industrialisés l'ont ratifiée à l'exception des Etats-Unis. Elle ne remet pas en cause le régime juridique des détroits où le passage est réglementé depuis longtemps par des conventions *ad hoc*. Cependant, la Convention de Montego Bay reconnaît un droit de passage en transit sans entrave à tous les navires. Ce « droit de passage innocent » ne peut être suspendu. Il s'applique aussi bien aux navires qu'aux aéronefs sur l'espace aérien surjacent.

## La menace pirate

Parmi les menaces que craignent les utilisateurs, la piraterie tient la première place. Mais c'est une forme de criminalité dont la définition pose problème. Pour le Bureau Maritime International (un service de la Chambre Internationale du Commerce) elle englobe « tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime, et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte ». Cette définition, qui est la plus claire et la plus concise est néanmoins contestée, car trop large. A l'inverse, les Nations Unies retiennent une définition de la piraterie maritime qui couvre seulement les actes commis en haute mer. Il faut toutefois souligner que 80 % des cas connus en Asie du Sud-Est se sont produits dans les eaux territoriales ou dans les ports. La typologie de ces cas est la suivante :

- attaques de navires au port ou à l'ancre, pour saisir de l'argent ou des effets personnels ;
- pillage en mer (eaux territoriales ou haute mer) à l'aide de fusils d'assaut, pour s'emparer d'une cargaison, après que l'équipage a été mis sous les verrous, voire jeté par dessus bord ;
- arraisonnement du bateau : après que la cargaison a été transférée sur des chalands pour être vendue, le bateau est réenregistré frauduleusement et devient un vaisseau fantôme. Ce dernier type de détournement est en expansion car il correspond à une réelle demande. Du fait de la hausse du commerce maritime en Asie du Sud-Est, le besoin en matière de capacités de transport est supérieur à l'offre.

Depuis la crise asiatique de 1997, les actes de piraterie recensés sont en nette augmentation. Une plus grande pauvreté et un taux de chômage élevé sont à l'origine d'une explosion de la violence. Il existe aussi un facteur culturel propre à l'Asie du Sud-Est. Dans *Vues sur la piraterie*, Charles Meyer explique que « dans le monde malais, la piraterie était une institution originale et un métier qui en quelques îles se transmettait de père en fils, parallèlement à la pêche au trépan ». A cela s'ajoute l'essor du commerce maritime asiatique qui rend les occasions plus nombreuses, et la réduction des flottes après la Guerre froide. Depuis une dizaine d'années, les pirates privilégient les prises d'otage avec demande de rançon. De plus, la configuration géographique du détroit n'est pas étrangère à la concentration du phénomène à Malacca. Toutes les embarcations sont contraintes de se déplacer à faible allure (entre 20 et 40 kilomètres par heure) et sont peu manoeuvrantes. Si elles sont chargées, elles peuvent être assez basses sur l'eau ce qui permet un abordage aisé. Les équipages embarquant pour une durée de neuf mois en moyenne, proviennent en grande partie des pays en voie de développement (Asie - Afrique) et reçoivent la majeure partie de leur salaire en liquide à bord. D'autre part, les Etats côtiers du détroit partagent la crainte de voir les méthodes pirates réutilisées par les groupes terroristes régionaux (Free Aceh Movement, Abu Sayyaf Group).

## La menace terroriste

La congestion du trafic dans un passage étroit (2.8 km de large dans son point le plus étroit) peut permettre à un bâtiment sous contrôle terroriste de provoquer en peu de temps une situation dangereuse. Certains experts évoquent aussi les risques que pourrait présenter un chargement d'engrais, comme le nitrate d'ammonium, utilisé à plusieurs reprises dans des attentats terroristes (d'Oklahoma City en 1995 à plusieurs des attentats survenus en Indonésie), et ayant déjà causé des accidents en contexte maritime. Bien entendu, terrorisme et piraterie ne constituent pas la même menace. La question que soulèvent les experts est de savoir si une conjonction des deux phénomènes pourrait survenir dans le Détroit de Malacca.

## **Les faiblesses de la coopération stratégique régionale**

Les Etats côtiers ont réagi dès 1992 en mettant sur pied des accords bilatéraux. Ils ont permis d'organiser des patrouilles coordonnées, mais pas de poursuivre les pirates dans les juridictions voisines. Si les attaques ont diminué, cette surveillance reste encore insuffisante. La sécurité est renforcée dans les ports, mais de manière imparfaite dans le détroit en lui-même et les mers alentour.

### **Le rôle de l'ANASE**

L'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est a été fondée en 1967 par l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, Singapour, le Vietnam du Sud et la Thaïlande pour promouvoir la coopération économique et politique. Le traité de Bali signé en 1967 en est le véritable document fondateur et a conféré un caractère officiel aux principes de paix et de coopération chers à l'association. Le Sultanat de Brunei en est devenu membre en 1984 tout comme le Vietnam en 1995. Les derniers membres à avoir adhéré sont le Laos et la Birmanie en 1997, suivis par le Cambodge dont l'adhésion a été repoussée pour cause de troubles internes. L'ANASE exerce sur la région une influence politique, commerciale et de sécurité militaire bien plus forte que celle que ses Etats membres pourraient espérer exercer à titre individuel.

Depuis 1977, l'ANASE a établi des relations fondées sur le dialogue et le partenariat avec d'autres pays ayant des intérêts communs dans la région, ce qui est notamment le cas des Etats-Unis. En 1993, l'ANASE a donné le ton en proposant la formation d'un forum régional (ARF, ANASE Regional Forum) qui englobe ses partenaires dans le dialogue ainsi que quelques autres représentants. La réunion ministérielle d'inauguration de l'ARF, tenue le 25 juillet 1994, a rassemblé les ministres des affaires étrangères de tous les pays membres de l'ANASE ainsi que leurs homologues de l'Australie, du Canada, de la Chine, de la Corée du Sud, des Etats-Unis, du Japon, du Laos, de la Nouvelle-Zélande, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, de la Russie et du Vietnam et dix-huit représentants de l'Union européenne pour discuter des questions régionales relatives à la sécurité. De fait, la réunion de Bangkok a fait de l'ARF le premier forum multinational régional servant de mécanisme de consultation entre gouvernements pour toutes les questions relatives à la sécurité en Asie du Sud-Est. Les Etats-Unis y voient une enceinte utile pour développer le dialogue stratégique et prévenir des conflits futurs dans la région. C'est encore le seul forum de sécurité multilatéral en Asie orientale. Mais à l'heure actuelle, les moyens d'intervention de l'ARF font débat. En effet, les pays d'Asie mais aussi la Chine redoutent une ingérence dans leurs structures et activités militaires. De leur côté, les Occidentaux continuent d'affirmer que l'on ne pourra pas bâtir une véritable communauté de sécurité en Asie du Sud-Est sans un minimum d'échange d'informations.

### **Les limites du multilatéralisme**

Le 4 septembre prochain entrera en vigueur le RECAAP, accord de coopération régionale dans la lutte contre les pirates et les pillages armés contre les bateaux en Asie. Il a été ratifié par onze pays, dont le Cambodge, le Japon, le Laos, Singapour, la Thaïlande, les Philippines, le Myanmar, la République de Corée, le Vietnam, l'Inde et le Sri Lanka. Conclu à Tokyo en novembre 2004, le RECAAP est le premier accord régional de gouvernement à gouvernement destiné à renforcer la collaboration anti-pirates. Il concerne les membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, mais aussi la Chine, le Japon, la Corée du Sud, l'Inde, le Sri Lanka et le Bangladesh. Les navires cargos posséderont tous en 2006 un système « [d'alarme silencieuse](#) » par satellite en réponse au développement de la piraterie. Ce système d'alarme, activé manuellement à bord depuis deux endroits gardés secrets, n'a aucune manifestation physique sur le navire mais envoie des données par communication satellitaire.

Cet accord permettra aussi de répondre aux pressions exercées par Tokyo et Washington dont les flottes de commerce transitent largement par le détroit de Malacca et sont donc exposées à des attaques. Si le RECAAP met à l'honneur la coopération asiatique, l'efficacité du système risque de se voir mise à mal par le manque de moyens des Etats participants. Les gardes-côtes japonais ont proposé d'envoyer des vedettes assurer la surveillance dans le secteur alors que les Etats-Unis ont évoqué en 2004 le déploiement d'une force internationale. Ces propositions ont provoqué une levée de bouclier de l'Indonésie et de la Malaisie qui jugent ces mesures assimilables à de l'ingérence. La solution serait un régime de co-responsabilité entre les Etats littoraux et utilisateurs. L'article 43 de l'UNCLOS prévoit la coopération des Etats pour les services de sécurité maritime, mais seul le Japon y participe actuellement. Il pourrait bientôt être rejoint par la Chine. Plusieurs scénarii sont envisageables. Le STRAITREP de l'OMI préconise la mise en place d'une voie électronique maritime afin d'améliorer la circulation de l'information dans le cadre des aides à la navigation. Pour l'instant, les Etats-Unis, l'Inde et le Japon ont mis à disposition des escortes pour les navires dont les cargaisons sont le plus vulnérables. Cependant, les bâtiments de guerre étrangers n'ont le droit ni de patrouiller, ni d'arrêter des pirates. Le RMSI (Regional Maritime Security Initiative) pour lutter contre les menaces transnationales a été débattu en mars 2004 mais des négociations devront reprendre avec les Américains pour préciser certains points et régler les désaccords, l'Indonésie et la Malaisie craignant pour leur souveraineté. Enfin, les garde-côtes japonaises ont tenu à jouer un rôle principal dans le projet AMARSECTIVE 2004 qui prévoyait la collaboration des gardes-côtes des Etats d'Asie du Sud-Est pour combattre la piraterie et le brigandage. Un colloque a eu lieu à Jakarta en juillet 2005 sur l'amélioration de la coopération entre les Etats engagés dans la sécurité des détroits, mais les négociations n'ont pas pu aboutir à des mesures concrètes. Si les gouvernements des pays sud-est asiatiques sont conscients de la nécessité d'actions coordonnées pour lutter contre la criminalité maritime, d'anciens réflexes gênent la réalisation d'un tel projet. Le désir du Japon de s'impliquer davantage dans la coopération régionale est encore perçu avec suspicion. D'autre part, le processus d'intégration est ralenti par la volonté de l'ANASE de ne pas stigmatiser les Etats en proie à des troubles politiques internes comme l'Indonésie et les Philippines.

L'« ANASE Way » se caractérise par un refus de tout affrontement verbal et de toute tension diplomatique entre les membres et avec le reste du monde. L'Asie du Sud-Est a pourtant connu de plein fouet la montée de nouvelles menaces depuis le 11 septembre 2001, qui auraient pu relancer le processus.

### **Les acteurs en présence**

Les dirigeants sud-est asiatiques restent très attachés à la notion de souveraineté et ne souhaitent pas voir les puissances étrangères s'immiscer dans la gestion de la sécurité régionale. D'autres acteurs tentent pourtant de prendre part au processus de sécurisation du détroit de Malacca.

### **L'affirmation des ambitions chinoises**

La Chine considère qu'il est essentiel de diversifier ses sources d'approvisionnement, notamment en faveur des pays proches. 70 % de ses importations actuelles de pétrole proviennent d'autres régions du globe et transitent par le détroit de Malacca. Parallèlement au développement du commerce extérieur, l'expansion de sa flotte marchande a permis à la Chine d'être moins dépendante des marchés de transport océaniques étrangers. Aujourd'hui l'ouverture sur le pacifique est une nécessité pour la Chine. Plus que ses ambitions politiques de puissance régionale, c'est la nécessité de protéger ses intérêts économiques qui a incité le gouvernement de Pékin à définir une stratégie navale de haute mer. En effet,

l'essor de la flotte marchande, le développement de la pêche hauturière, l'exploitation croissante des ressources off-shore ont contraint la Chine à se donner les moyens de garantir les grandes voies maritimes par lesquelles transitent 90% de ses échanges commerciaux avec ses partenaires asiatiques et européens, et de défendre ses intérêts de plus en plus éloignés des côtes. Depuis les années 1980, le détroit de Malacca est également devenu un passage stratégique pour la Chine du fait de ses ambitions en mer de Chine méridionale. Les accords signés avec le gouvernement du Myanmar lui permettent d'occuper des bases navales de la mer d'Andaman.

La Chine dispose ainsi d'une présence militaire des deux côtés du détroit, et d'avant-postes maritimes défensifs protégeant son flanc sud. Elle devient donc une menace potentielle pour les pays de l'ANASE et pour le Japon : les flottes militaires chinoises ont désormais la possibilité de bloquer l'accès au détroit de Malacca. Ces dernières années, dans le but de créer un environnement régional stable et pacifique pour le développement de l'Asie du Sud-Est et de jouer son rôle de puissance régionale responsable, la Chine a activement préconisé un nouveau concept de sécurité navale basé sur la confiance mutuelle. Au Forum régional de l'ANASE d'août 2002, elle avait soumis un document sur ce nouveau concept de sécurité. Il a été appliqué pour la première fois par l'Organisation de Coopération de Shanghai, dans la Déclaration sur les comportements de toutes les parties situées en bordure de la Mer de Chine Méridionale, signée conjointement par la Chine et l'ANASE.

Mais dans sa volonté d'étendre son influence sur la zone Asie du Sud-Est, la Chine se heurte encore à deux acteurs de premier plan dans la sécurité maritime : les Etats-Unis et le Japon. Pékin considère la volonté japonaise de lutte contre la piraterie comme un complot pour contrebalancer son émergence comme puissance dominante en Asie du Sud-Est. Il subsiste une méfiance mutuelle entre le Japon et la Chine sur ces questions de sécurité. Cette situation a donné l'occasion aux Etats-Unis d'encourager les deux pays à appuyer la coopération régionale multilatérale.

N'oublions pas que les Etats-Unis ont une influence déterminante sur la sécurité en Asie du Sud-Est où leurs alliés sont nombreux. Le contexte de lutte contre le terrorisme a été l'occasion d'un renforcement de ces alliances. Aujourd'hui, l'Afghanistan et l'Irak sont entrés dans la période de reconstruction après-guerre. L'attention des États-Unis commence à se détourner vers l'Asie du Sud-Est.

### **L'influence des alliances américaines**

Depuis les événements du 11 septembre, l'antiterrorisme et l'antiprolifération sont au cœur de la stratégie de sécurité militaire des États-Unis. Dans ce contexte, les Philippines et l'Indonésie sont considérées comme des régions importantes d'action antiterroriste et antiprolifération. Bien que l'action antiterroriste des États-Unis en Asie du Sud-Est a reçu le soutien diplomatique de chaque pays, seule la coopération militaire entre les États-Unis et les Philippines a connu certains développements. Dès 1947, les Etats-Unis et les Philippines ont conclu un accord qui permet aux Américains d'assurer le fonctionnement et l'entretien de deux grandes installations militaires : Clark Field qui est le quartier général d'une escadre de l'armée de l'air et Subic Bay, un complexe naval, ainsi que divers autres installations de moindre importance. En 1991, les deux pays se sont accordés pour prolonger de dix ans le bail concernant Subic Bay. Mais le 16 septembre 1991, le sénat philippin a rejeté cet accord, et aucun terrain d'entente n'a pu être trouvé. A partir du 6 septembre, il ne restait plus qu'un an aux Etats-Unis pour se retirer. Le retrait effectué dans les temps n'a pas généré de tensions et des infrastructures (chantier de réparation navale, aéroport) sont laissés à la disposition des Philippines. Des organismes créés par le gouvernement philippin s'emploient désormais à convertir les anciennes bases militaires en installations civiles à vocation commerciale, Subic Bay étant le fleuron de leurs efforts. L'évacuation des bases a amené un approfondissement et une amélioration des relations entre les Etats-Unis et les Philippines. La stabilité politique des Philippines est à l'origine

d'un afflux de capitaux américains et le Traité de défense mutuelle régit toujours les relations des deux pays dans le domaine de la sécurité.

Mais c'est l'alliance américano-japonaise qui demeure la clé de voûte de la défense du Japon et de la stratégie des Etats-Unis en matière de sécurité en Asie de l'Est. Le traité américano-japonais de coopération et de sécurité mutuelles est entré en vigueur le 23 juin 1960. En vertu de ce traité, le Japon accueille sur son territoire un porte-avions et plusieurs bâtiments de support, la Troisième force expéditionnaire des « Marines », la « 5th Air Force » (Cinquième division de l'armée de l'air) et des éléments du Premier corps de l'armée de terre. Depuis la fin de l'occupation américaine, en 1952, les effectifs militaires des Etats-Unis au Japon ont considérablement diminué en passant de plus de deux cent soixante mille à moins de cinquante mille. Plus de la moitié des soldats est déployée à Okinawa. Le Japon contribue, à hauteur de plus de quatre milliards de dollars par an, à l'entretien des forces américaines sur son territoire. La mission de ces forces, que soutiennent les Etats-Unis, consiste à défendre le territoire, les eaux territoriales et l'espace aérien du Japon ainsi que les voies maritimes de communication sur un rayon d'un millier de milles nautiques. En avril 1996, à l'occasion de la visite officielle du président Clinton au Japon, le président et le premier ministre, M. Hashimoto, ont rendu publique une déclaration commune relative à la sécurité dans laquelle ils notent les acquis de l'alliance bilatérale en matière de promotion de la paix et de la stabilité dans tous les pays de la région Asie Pacifique. En septembre 1997, les Etats-Unis et le Japon ont approuvé de nouvelles lignes directrices applicables à la coopération américano-japonaise dans le domaine de la défense. Elles faciliteront la coopération à divers égards, notamment en matière d'appui logistique et d'opérations de recherche et de sauvetage entreprises consécutivement à une catastrophe. La stratégie américaine s'appuie également sur une série d'alliances avec les principaux pays sud-est asiatiques.

## **Conclusion**

En matière de lutte anti-piraterie, les efforts réalisés par les membres de l'ANASE sont notables. En plus d'une voie électronique maritime pour échanger et sécuriser l'information, des innovations technologiques en matière de sécurité sont à l'essai. Le système « Secure Ship » - une barrière électrique non létale de 9 000 volts disposée autour des embarcations - pourrait se généraliser pour les bateaux empruntant ces voies à risques. Mais ce type de dispositif ne protège pas des éventuels attentats terroristes.

La solution souhaitable serait peut-être le contournement des passages à risques. L'usage du détroit de Malacca a ses limites et ses contraintes. Le couloir de navigation dans sa partie sud-est est marqué par la multiplication des bancs qui ont provoqué de nombreux échouages. Le détroit de Lombok est situé entre l'île du même nom et celle de Bali. Il a longtemps été considéré comme un simple passage de cabotage, peu intégré dans le contexte de la circulation maritime internationale. Il est surtout utilisé à l'échelle régionale et locale. Contrairement à Malacca, Lombok atteint des profondeurs de mille mètres. Sa largeur est aussi un atout non négligeable. C'est une alternative intéressante, surtout dans le cas de pétroliers géants ou de grands minéraliers.

Pourtant, il y a fort à parier que la principale barrière contre le terrorisme dans le Détroit de Malacca sera militaire, et américaine. Le positionnement des troupes américaines en différents points du globe n'a pas toujours pour but de sécuriser les approvisionnements maritimes d'hydrocarbures. Il n'en demeura pas moins que la présence militaire américaine représente un atout stratégique primordial et offre aux Etats-Unis le monopole de cette sécurisation. Cette présence est déjà bien visible dans d'autres régions, comme le Caucase. Les Etats-Unis négocient l'obtention de bases militaires pour garantir la protection des principales infrastructures de la région Caspienne et du Moyen-Orient. Le Caucase et la Turquie sont deux des points stratégiques les plus importants pour l'approvisionnement de

l'Europe et des Etats-Unis s'agissant des hydrocarbures en provenance du Golfe Persique et de la région de la Mer Caspienne. De nombreux contrats ont déjà été conclus afin de disposer de bases militaires en différents points de la région. On observe également un redéploiement des forces militaires stationnées jusqu'à présent en Allemagne sur le pourtour de la Mer Noire : l'installation de bases militaires américaines sur le littoral roumain a été annoncée en avril 2005, et des négociations avec la Bulgarie sont en cours. La Mer Noire constitue une zone stratégique de première importance pour la sécurisation du détroit des Dardanelles et des ports dans lesquels débouchent les pipelines en provenance de Russie et d'Irak. Les Etats-Unis contrôlent également les points stratégiques du Golfe Persique, ainsi que les voies d'entrée et de sortie de la Zone. Cette région abrite 50% des réserves pétrolières mondiales prouvées et près de 40% des réserves prouvées de gaz. La production est acheminée principalement par voie maritime.

Mais les Etats-Unis ne se limitent pas à la sécurisation de leurs propres approvisionnements. Ils prennent également en charge la sûreté des flux à destination de pays consommateurs placés en dehors des routes d'approvisionnement américaines : le Japon, la Chine, la Corée du Sud entre autres. Ce déploiement leur permet de contrôler un point stratégique vital pour la Chine et de continuer l'endiguement du pays. Cette même logique peut également s'observer concernant le déploiement américain en Asie Centrale au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. En cas de crise avec la Chine, les Etats-Unis pourront facilement couper l'approvisionnement pétrolier chinois, qui se fait via le détroit de Malacca et de plus en plus par la construction de pipelines en provenance de la Mer Caspienne.

Les Etats-Unis sont présents militairement, directement ou indirectement dans le monde entier. Le Détroit de Malacca ne fait pas figure d'exception. Il est certain que leur position dominante constitue un atout majeur qui pourrait leur permettre à l'avenir d'imposer leurs choix aux autres acteurs. Le monopole américain de la sécurité des voies maritimes d'approvisionnement constitue en effet un formidable moyen, de pression et pourrait représenter une véritable « arme économique » en cas de conflit avec certains pays (la Chine par exemple).