



HAL
open science

La piraterie maritime dans le détroit de Malacca : mécanismes de lutte contre la menace. Cas d'étude du rôle des garde-côtes Sud-Est asiatiques

Marine Bruder

► To cite this version:

Marine Bruder. La piraterie maritime dans le détroit de Malacca : mécanismes de lutte contre la menace. Cas d'étude du rôle des garde-côtes Sud-Est asiatiques. Science politique. 2021. dumas-03339156

HAL Id: dumas-03339156

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03339156>

Submitted on 9 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE DE LYON



Master Études Européennes et Internationale
Parcours Asie Orientale Contemporaine (ASIOC)
Année académique 2020-2021

Mémoire de Master 2

LA PIRATERIE MARITIME DANS LE DÉTROIT DE
MALACCA : MÉCANISMES DE LUTTE CONTRE LA
MENACE

*CAS D'ÉTUDE DU RÔLE DES GARDE-CÔTES SUD-EST
ASIATIQUES*

Marine Bruder

Sous la direction de Laurent, Gédéon, ENS de Lyon

Soutenu le 8 septembre 2021

Composition du jury (dans l'ordre alphabétique) :
Monsieur Laurent, Gédéon, professeur à l'IAO, ENS de Lyon
Monsieur Rémy, Madinier, professeur à l'IAO, ENS de Lyon

Remerciements

Je souhaite adresser mes remerciements aux personnes qui m'ont aidé et soutenu dans la réalisation de ce mémoire de recherche.

En premier lieu, je remercie Monsieur GÉDEON Laurent, professeur de géopolitique et de géostratégie au sein de l'Institut d'Asie Orientale de l'ENS de Lyon. En tant que directeur de mémoire, son aide, son temps et ses judicieux conseils me furent très précieux. L'attention particulière et ses critiques constructives qu'il eut à l'égard de mon sujet ont fortement contribué à alimenter ma réflexion et ainsi parvenir à ce résultat.

Je remercie le corps pédagogique de l'ENS de Lyon du master Études Européennes et Internationale, parcours Asie Orientale Contemporaine (ASIOC) pour la qualité des cours dispensés qui ont su enrichir mes connaissances sur l'Asie du Sud-Est et la Chine ainsi que mon esprit critique.

J'adresse un grand remerciement à Madame CABASSET Christine directrice des publications et Madame TRAN Claire directrice de l'Institut de Recherche sur l'Asie du Sud-Est contemporain de Bangkok en Thaïlande. Bien qu'il fut à distance en raison du contexte sanitaire, leur accueil au sein de l'équipe de l'IRASEC m'a permis de découvrir le fonctionnement d'un laboratoire de recherche et apprendre davantage sur l'Asie du Sud-Est. Leurs conseils, leurs connaissances et leurs expériences m'ont grandement aidée dans ma réflexion et dans l'accès aux sources. L'opportunité qui m'a été donnée d'intégrer cette équipe compétente et passionnée a su renforcer mon goût pour la géopolitique dans cette aire géographique.

Je remercie particulièrement Monsieur JEULIN Maxence pour son regard critique et soutien émotionnel, ainsi que pour son aide à la relecture et à la correction du mémoire.

Sommaire

Liste des acronymes utilisés

AGC : Administration des Garde-Côtes

AMMTC : ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (Réunion ministérielle de l'ASEAN sur le crime transnational)

APL : Armée Populaire de Libération

ARF : ASEAN Regional Forum (Forum régional de l'ASEAN)

ASE : Asie du Sud-Est

ASEAN : Association of South East Asian Nations (Association des nations d'Asie du Sud-est)

BAKAMLA : Agence de la sécurité maritime de la République d'Indonésie

BMI : Bureau Maritime International

CIJ : Cour International of Justice (Cour de justice internationale)

COC : Code Of Conduct (Code de conduite)

COSCOM : Coastal command (Commandement côtier)

DOC: Declaration of Conduct (Déclaration de conduite pour les parties en mer de Chine méridionale)

FPDA : Five Power Defense Arrangement

GCC : Garde-côtes chinois

INN : Pêche illicite, non déclarée et non réglementée

ISC : Information Sharing Centre (Centre de partage d'informations)

ISCP : Indo-Sin Coordinated Patrols (Patrouilles coordonnées indonésiennes-singapouriennes)

LCP : Littoral Combat Ship (Navires de missions littorales)

MMEA : Malaysian Maritime Enforcement Agency (Agence malaisienne d'application des lois maritimes)

MOOTW : Military operations other than war (Opérations militaires autres que la guerre)

MSP : Malacca Straits Sea Patrols (Patrouilles du détroit de Malacca)

MSSP : Malacca Straits Sea Patrols (Patrouilles de mer du détroit de Malacca)

NSCS : National Security Coordination Secretariat (Secrétariat de la sécurité et coordination nationale)

OMI : Organisation maritime internationale

ONG : Organisation non gouvernementale

ONU : Organisation des Nations unies

PCG : Police des Garde-Côtes

PLAN : People Liberation Army Navy (Marine de l'Armée Populaire de Libération)

PNB : Produit national brut

Polri : police nationale de la République d'Indonésie

ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships in Asia (Accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le banditisme maritime)

RDV : République Démocratique du Vietnam

RMAF : Royal Malaysian Air Force

RMN : Royal Malaysian Navy

RMSCI : Regional maritime safety initiative (Initiative régionale de sécurité maritime)

RPC : République Populaire de Chine

RPC : Reporting Piracy Centre (Centre de recensement en matière de piraterie ou Centre régional de la piraterie)

SEANWFZ : South-Asian Nuclear Weapon Free-Zone (Zone exempté d'armes nucléaires en ASE)

SLOC : Sea Lines Of Communication (voies – ou lignes – de communication maritimes)

SOM : Senior Official Meeting (Réunion des hauts fonctionnaires)

TNI : Tentara Nasional Indonesia (Forces armées nationales indonésiennes)

UE : Union européenne

UNCLOS : United Nations Convention on the Law of the Sea (Convention des Nations unies sur le droit de la mer)

VTIS : Vessel Traffic Information System (Système d'information sur le trafic maritime)

ZEE : Zone économique exclusive

ZOPFAN : Zone of Peace, Freedom, and Neutrality (Zone de Paix, de Liberté et de Neutralité)

Liste des tableaux

Tableau 1 : Dépenses militaires des 3 États riverains du Déroit de Malacca (1988 - 2019, Source SIPRI)	p.65
Tableau 2 : Attaques pirates recensées dans le déroit de Malacca (janvier 1995 - janvier 2021, source OMI)	p.101
Tableau 3 : Recensement des catégories des attaques pirates dans le déroit de Malacca (janvier 2005 - décembre 2020, source RECAAP)	p. 102

Liste des cartes

Carte 1 : Carte du détroit de Malacca	p. 43
Carte 2 : Espace maritime de la Malaisie orientale	p.130
Carte 3 : Juxtaposition des revendications territoriales du Brunei et de la Malaisie en mer de Chine méridionale	p.131
Carte 4 : Carte des revendications des îles de Ligitan et Sipadan	p.134
Carte 5 : Tensions en mer de Natuna	p.137
Carte 6 : Des récifs très disputés	p.144
Carte 7 : Les contentieux maritimes entre la Chine et les Philippines	p.157
Carte 8 : Revendications chinoises : la Ligne en 9 traits	p.158
Carte 9 : Le partage du golfe du Tonkin entre le Vietnam et la Chine.	p.166
Carte 10 : Revendications territoriales chinoises et vietnamiennes	p.167

Introduction	p.11
Partie 1.	p.21
La piraterie dans le détroit de Malacca jusqu'au début des années 2000	
Chapitre 1	p.22
Approche historique de la piraterie en Asie du Sud-Est notamment dans le détroit de Malacca jusqu'au début des années 1990	
Section A. Développement du phénomène pirate : produit des interactions régionales politiques, historiques, économiques et sociales	p.22
Section B. Les réponses étatiques apportées afin d'endiguer le phénomène	p.29
Chapitre 2	p.40
Approche contemporaine de la piraterie depuis sa résurgence au début des années 1990	
Section A. La résurgence de la piraterie dans le détroit de Malacca à la fin de la Guerre froide : contexte, évolution et perception du phénomène	p.40
Section B. La crise financière sud-est asiatique de 1997 : ses conséquences sur la piraterie et les solutions proposées :	p.49
Partie 2.	p.57
Évolution vers une nécessité de coopération entre les 3 États du détroit de Malacca, vers une approche libérale des relations internationales	
Chapitre 3	p.58
Réponses militaires coercitives unilatérales des États riverains du détroit de Malacca au début des années 2000	
Section A. La mise en place de politiques sécuritaires selon une approche réaliste des relations internationales	p.58

Section B. Face à la menace non-traditionnelle les États usent de leurs outils militaires afin d'assurer leur sécurité et protéger leurs intérêts	p.62
Chapitre 4	p.80
La nécessité d'un nouveau cadre multilatéral pour combattre la piraterie : un premier pas vers la coopération trilatérale	
Section A. Évolution nécessaire vers une pratique libérale des relations internationales afin de combattre la piraterie	p.80
Section B. Mise en place de nouvelles mesures sécuritaires coopératives entre l'Indonésie, Singapour et la Malaisie	p.85
Chapitre 5	p.94
L'avènement d'une nouvelle diplomatie efficace pour la résolution des conflits non-traditionnels dans le Détroit de Malacca ?	
Section A. Politisation de l'outil militaire : avènement de la diplomatie des garde-côtes	p.94
Section B. Application de la diplomatie des garde-côtes à d'autres menaces non traditionnelles dans le détroit de Malacca : gage de succès pour les trois États ?	p.99
Partie 3.	p.107
Application aux conflits en mer de Chine méridionale de la diplomatie des garde-côtes	
Chapitre 6	p.109
Un élan de coopération mené par l'ASEAN, une communauté politique et sécuritaire en devenir	
Section A. Un ensemble d'initiatives coopératives ...	p.110
Section B. ... limitées par la souveraineté et autonomie des États	p.120

Chapitre 7	p.127
Les États : acteurs de la pacification des relations internationales ?	
Section A. La résolution des litiges territoriaux selon une approche coopérative bilatérale	p.127
Section B. Les intérêts chinois : un frein pour les coopérations en mer de Chine méridionale ?	p.155
Chapitre 8	p.181
Une application limitée pour la diplomatie des gardes-côtes en mer de Chine méridionale ?	
Section A. Quel pourrait être le rôle des garde-côtes face aux revendications territoriales en mer de Chine méridionale?	p.181
Section B. Les garde-côtes : une réponse aux défis transnationaux portant atteinte à la souveraineté et sécurité des États ? L'exemple de la pêche illégale en mer de chine méridionale	p.186
Conclusion	p.194
Bibliographie	p.198
Annexes	p.213
Annexe 1	p.213
Annexe 2	p.214

Résumé

La Piraterie maritime sud-est asiatique, gage de la prospérité des sociétés qui se sont développées dans le détroit de Malacca fut l'objet de nombreuses répressions de la part des puissances coloniales dès le XVIIème siècle. Cette tradition endémique en opposition avec la pensée occidentale fut sévèrement réprimée pour mener à sa quasi-disparition. Les bouleversements internationaux conduit par la fin de la Guerre froide marquent la résurgence inquiétante du phénomène. Les mesures de lutttes se sont par conséquent intensifiées et les États riverains du détroit ont eu recours à plusieurs solutions pour réprimer cette menace non-traditionnelle. Particulièrement, la coopération via l'outil des garde-côtes s'est révélé être un pilier efficace pour lutter contre la piraterie maritime. Cette nouvelle institution par laquelle les États parviennent à coopérer et mettre fin aux tensions qui parcourent une aire géographique précise pose la question de son efficacité sur un autre terrain conflictuelle : la mer de Chine méridionale.

Mots-clefs

Piraterie maritime / Asie du Sud-Est / Détroit de Malacca / Politiques sécuritaires / Menace non-traditionnelle / Garde-Côtes / Coopération / Mer de Chine méridionale / Revendications territoriales / Pêche Illégale

Abstract

Maritime piracy in South-East Asia, the guarantee of the prosperity of the societies that developed in the Straits of Malacca, was the object of numerous repressions by the colonial powers from the 17th century. This endemic tradition, in opposition to Western thought, was severely repressed, leading to its disappearance. The international changes led by the end of the Cold War mark the disturbing resurgence of the phenomenon. As a result, the measures of struggle have intensified and the riparian states of the Strait have resorted to several solutions to repress this non-traditional threat. In particular, cooperation through the Coast Guard tool has proven to be an effective pillar in the fight against maritime piracy. This new institution through which states manage to cooperate and put an end to the tensions that run through a specific geographical area raises the question of its effectiveness in another conflict area: the South China Sea.

Key Words

Sea piracy / Southeast-Asia / Strait of Malacca / Security policy / Non-traditional threat / Coast guard / Cooperation/ South China Sea / Territorial claims / Illegal Fishing

Introduction

En 2010, le ministre de la Défense malaysien, Ahmad Zahid Hamidi, annonce solennellement la victoire des États riverains du Détroit de Malacca sur la piraterie maritime qui y sévissait avec intensité au début des années 2000. En 2010, aucune nouvelle attaque pirate n'est enregistrée ni signalée aux autorités compétentes. Cette piraterie qui se définit comme « *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* » selon le Bureau Maritime International, semble avoir été vaincue par le retour en force des États dans leur sphère privilégiée d'action. La souveraineté des États, leur intégrité territoriale, la sécurité de leur population et leur liberté de circulation sur les mers menacées par ces activités illicites transnationales ont été protégées et renforcées au gré d'une coopération inter-étatique unissant leurs forces navales. Cet exploit réalisé en 2010, fruit d'une coopération diplomatique et militaire entre l'Indonésie, Singapour, la Malaisie et la Thaïlande, annonce un renouveau des relations internationales dans cet espace maritime soumis aux logiques nationales, internationales et transnationales.

La piraterie maritime qu'elle se présente sous une figure romancée définit par des hommes qui naviguent hors de l'espace et du temps en quête de richesse ou de liberté, ou bien sous le portrait péjoratif d'hommes assoiffés par la richesse faisant preuve de violence à l'égard des embarcations et navires marchands, elle demeure une conception en désaccord avec les mœurs et normes occidentales actuelles. Au regard du droit international, ces activités illicites menées par les pirates s'inscrivent en opposition aux États et à leur autorité (Cordonnier 2001). En défiant les États dans leurs espaces de libertés que sont les espaces maritimes, en attaquant leur économie et en entraînant des répercussions géopolitiques (Marchand 2009, 63), le phénomène pirate est devenu l'ennemi des sociétés contemporaines. Au service des formations politiques sud-est asiatiques par le passé ou mobilisé en tant que corsaire pour mener des guerres au nom d'un gouvernement, les pirates se sont progressivement transformés en un phénomène transnational au caractère complexe et diversifié que l'Homme ne peut se résoudre à comprendre. Cette transformation s'opère particulièrement dans un contexte de renouveau de l'ordre mondial au début des années 1990. La fin de la Guerre froide annonce une ère de construction et reconstruction des États et des relations internationales bercée par une dynamique de mondialisation. Or, ce sont sur ces faiblesses et failles

de l'ordre international et des États que la piraterie se développe et prospère dans les eaux territoriales et régionales (Gaibullov, Sandler 2016). Les pirates, ces nouveaux maux du XXe et XXIe siècle, s'apparentent à une « *version criminelle de la mondialisation* » (Frécon 2009). Le contexte mondialisé dans lequel le monde évolue depuis les années 1990, marque l'avènement de nouveaux défis transnationaux qui entravent le développement des États et des institutions internationales. Dès lors, ces nouvelles menaces qu'elles soient pirates, terroristes ou liées aux trafics de drogues, tendent à mobiliser les acteurs de la scène internationale dans une dynamique commune pour réprimer les menaces qui portent atteinte à la stabilité de l'ordre international. En réponse à l'émergence de cette criminalité pirate, des moyens de lutte et de défense ont vu le jour à différentes échelles. Les réponses nationales, régionales et internationales ont proliféré pour vaincre cette menace non-traditionnelle.

L'avènement de la mondialisation dès les années 1990 s'accompagne de nouveaux défis à surmonter et d'un renouvellement des normes internationales. Particulièrement, la résurgence de la piraterie maritime que l'on observe à divers points géographiques du monde : en Asie du Sud-Est (ASE) ou au large de la côte somalienne, tend à redéfinir les concepts sécuritaires traditionnels expérimentés par les États. Traditionnellement, une menace pour la sécurité nationale est générée par un élément extérieur que nous associons aux menaces militaires réalisées à l'encontre d'un État, de son intégrité territoriale et de son indépendance politique. L'acteur étatique demeure une force légitime dans la société qui dispose d'une grande concentration du pouvoir et d'une légitimité à utiliser sa force militaire tant pour un usage interne qu'externe de telle manière à protéger sa souveraineté et ses intérêts nationaux. Son devoir principal et ses principales préoccupations sécuritaires consistent à défendre ses citoyens contre les menaces existantes, de ce fait l'usage militaire à l'encontre de son agresseur est légitime (Buzan, Wæver, Wilde 1997, 51). Cette définition de la sécurité nationale met l'accent sur le concept de sécurité en tant qu'étude d'une menace, de l'utilisation et du contrôle des forces militaires pour ainsi comprendre les conséquences, les causes et les résolutions de la guerre. Cette étude permet ainsi d'expliquer comment les gouvernements utilisent leurs forces liées au hard power pour faire face aux menaces militaires étrangères (Walt 1991). Or cette conception d'opposition des forces militaires entre deux acteurs étatiques pour la protection de leur souveraineté et intégrité territoriale doit être dépassée dans un contexte mondialisé. L'avènement de nouvelles menaces transnationales d'ordre non militaire

bouleverse les anciens codes de résolution des conflits. Les nouveaux défis transnationaux maritimes, dont la piraterie, impliquent le recours à une nouvelle gestion des questions de sécurité maritime en se concentrant davantage sur une approche non-militaire de la sécurité. Ces nouveaux acteurs du système international bien qu'ils portent atteinte au développement interne et externe des États, ne détiennent pas les mêmes ressources matérielles et stratégiques militaires que ces derniers. Par ailleurs, il convient de noter que la sécurité ne demeure plus cantonnée aux menaces militaires, elle s'appréhende désormais selon des facteurs économiques, environnementaux ou humains (Ullman 1983). Les conséquences d'une menace transnationale peuvent désormais être diverses. Le renouvellement de l'ordre mondial dans les années 1990 tend à un élargissement des concepts de sécurité et des effets qu'ils produisent sur le monde. De ce fait, la sécurité nationale ne peut être gérée par l'unique solution qu'est la force militaire traditionnelle. Ces nouvelles menaces de divers ordres nécessitent une redéfinition des politiques sécuritaires et des approches choisies à leur rencontre. Les questions sécuritaires sont complexes. Elles doivent s'appréhender selon une approche globale et holistique afin d'y inclure une dimension non militaire. Les approches conventionnellement axées sur l'État et la protection militaire de ses frontières selon une optique westphalienne, doivent être renouvelées pour intégrer les nouvelles perspectives post-coloniales et mondiales dans le champ sécuritaire (Allés 2019). Toutefois, le recours à la force militaire n'est pas proscrit, il demeure un moyen de lutte efficace contre ces nouvelles menaces (Buzan, Waever, Wilde 1997, 51).

Les acteurs étatiques demeurent des objets des politiques sécuritaires qui ont évolué sous les influences conjuguées de la mondialisation et de l'élargissement des programmes institutionnelles des organisations internationales. L'émergence de ces nouveaux concepts de sécurité collective, globale, humaine ou non-traditionnelle est intrinsèquement liée à ce nouvel ordre international qui cherche à se focaliser sur des approches douces en renforçant et en utilisant le rôle des organisations internationales et des institutions pour rétablir la paix, la loi et l'ordre. Dès lors, ces menaces non-traditionnelles définies comme des défis pour la survie et le bien-être des peuples et des États qui découlent principalement des sources non militaires à l'instar des catastrophes naturelles, la migration irrégulière, le trafic de drogue et d'autres formes de criminalité transnationale (Caballero-Anthony 2016), trouveront échos dans un cadre multilatéral qui promeut le dialogue et la pacification des relations internationales. Cette nouvelle sémantique des concepts sécuritaires

amène à un changement de paradigme par l'élargissement des questions sécuritaires qui doivent être traitées par le biais d'une coopération renforcée. C'est une nouvelle grammaire des conflits et de la militarisation qui est à l'œuvre (Frécon 2021). L'outil militaire n'existe plus tel qu'il a été pour affronter un autre État, son champ d'action vise désormais à relever des défis transnationaux. Les concepts de guerre s'avèrent dépassés, toutefois le rôle militaire tend à se renouveler sous de nouvelles formes et de nouveaux leviers paramilitaires qui favorisent et légitiment la coopération inter-étatiques. L'identification d'un ennemi commun par les États leur permet de prendre part à la régionalisation et de développer leur sociabilité régionale. L'émergence d'un pacte maritime pour lutter contre les pirates représente dès lors un levier pour la coopération internationale et le combat contre les nouvelles menaces transnationales. La sûreté des voies maritimes doit être réaffirmée par la mise en œuvre d'une coopération qui prend en considération les nouveaux concepts sécuritaires induit par la mondialisation. L'espace maritime qui aurait été investi par les forces navales traditionnelles pour réprimer la piraterie, doit désormais être investi par de nouveaux mécanismes sécuritaires qui prennent en compte les nouvelles approches ci-présentées. Toutefois, la recherche de la sécurité des États demeure un pilier essentiel de la répression menée. Il est nécessaire pour les États de poursuivre le développement de leur sociabilité régionale tout en luttant contre la menace avec de nouveaux leviers sécuritaires. Or ce phénomène pirate qui sévit dans l'espace maritime nécessite une approche maritime pour parvenir à sa répression. Les forces navales doivent rester maître dans ce combat toutefois est-il possible d'envisager le recours à ces forces maritimes selon une nouvelle conception sécuritaire qui promeut la sécurité et une vision non-militaire ? Le déploiement des forces sécuritaires pour réprimer la piraterie tout en demeurant gage de leur sécurité et de paix pour l'ordre international selon les nouvelles exigences des institutions internationales, incarne-t'il une innovation dans le rapport des États aux conflits ?

Dès lors, en quoi dans un contexte de résurgence de la piraterie dans le Détroit de Malacca au début des années 2000, le recours aux forces navales sud-est asiatiques garantes de la sécurité des États offre-t'il un nouveau cadre à la résolution des conflits ?

Afin de répondre à cette problématique, nous avons fait le choix d'aborder la question selon une approche historique et géostratégique du phénomène pirate en ASE. Ce mémoire de recherche s'inscrit dans la discipline des sciences politiques afin de questionner les approches politiques

choisies par les États dans un contexte défini. Nous tendrons ainsi à analyser selon les approches réalistes et libérales des relations internationales les politiques sécuritaires définies par ces acteurs étatiques. Ce changement de paradigme selon les politiques sécuritaires mises en œuvre nous permettra de comprendre ce nouveau cadre de résolution des conflits qui tend à émerger et le rôle que les forces navales sud-est asiatiques ont au sein de ce processus de répression de la piraterie. Le comportement des États sur la scène internationale est une variable importante dans notre raisonnement qui soulignera la propension des États à coopérer dans un contexte particulier.

Cette piraterie et les mécanismes de lutte développés à son encontre ont maintes fois été étudiés. Au début des années 2000, la véritable résurgence du phénomène pirate en Asie du Sud-Est, particulièrement dans le détroit de Malacca, a suscité une grande inquiétude sur la scène régionale mais également internationale. Plusieurs chercheurs se sont penchés sur les origines, les causes et les conséquences de la piraterie dans l'ordre mondial. L'un des spécialistes français de la question, le chercheur Éric Frécon a débuté sa carrière universitaire en mettant ce thème à l'honneur dans ses recherches. Sa thèse de doctorat soutenue en 2007 : « *La réaction des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide* », constitue une base solide pour notre appréhension de l'univers pirate est-asiatique. En étudiant les origines du phénomène et les réactions des États pour répondre au défi de la piraterie au début des années 1990, son travail a permis de fixer le cadre de recherche de ce mémoire. Les ouvrages qu'il publia antérieurement ou par la suite ont également alimenté nos premières réflexions sur le sujet. À ces sources bibliographiques nous avons ajouté les sources officielles qui nous ont permis d'analyser les rapports entretenus entre les États et la menace. Les positions officielles de l'Indonésie, de Singapour et de la Malaisie publiées par leurs ministères de la Défense respectifs ont alimenté notre recherche. De même, le droit international maritime avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signé en 1982 et les organismes créés par les institutions internationales pour observer et comprendre cette piraterie ont permis d'enrichir ce développement. Toutefois, l'ensemble des ouvrages relatant de la piraterie et des mécanismes de lutte développés à son encontre ont perdu en intérêt lorsqu'en 2010 le ministre de la Défense malaysien annonça la victoire des États riverains du détroit de Malacca sur cette menace. Peu d'analyses par la suite furent publiées en raison de l'« annihilation » des pirates sur la scène sud-est asiatique. Or, si la victoire semble totale en 2010, l'année suivante la piraterie ressurgit et en prend en ampleur pour atteindre

son apogée en 2015 (cf. Tableau 2). Les mécanismes de lutte mis en œuvre ont su réguler la menace un temps, toutefois les chiffres relevés par le Bureau Maritime International de 2011 jusqu'à aujourd'hui atteste d'un regain de la menace et interroge sur l'efficacité des mesures prises. Par ailleurs, les réactions des États ont davantage été mises à l'honneur plus que les mécanismes de répression de la menace pirate.

Plusieurs solutions d'ordre militaire ont été employées dans ce combat, or, leur véritable nature semble avoir été omise et l'aspect coopératif délaissé dans une certaine mesure. L'ensemble des coopérations inter-étatiques induites par la mondialisation et la pression des institutions internationales pose la question du véritable rôle attribué aux outils militaires de la Malaisie, de l'Indonésie et de Singapour. Les forces militaires de ces États ont évolué en de nouveaux outils politiques militarisés moins agressifs qui ont permis une répression efficace de cette piraterie jusqu'en 2010. Ces forces navales nommées garde-côtes relèvent du champ civil et du champ militaire, toutefois bien qu'ils existent depuis 2004 pour la Malaisie ou depuis le XXe siècle pour Singapour, cette nouvelle force paramilitaire est réellement apparue aux yeux de l'opinion publique internationale dès 2013 lorsque la Chine imposa ses forces navales dans les eaux contestées de la mer de Chine méridionale. Le déploiement de ses garde-côtes et les réponses des États voisins intéressa les chercheurs sur le rôle attribué à ces nouvelles agences gouvernementales en charge de faire appliquer la loi maritime. Ces garde-côtes semblent de plus en plus jouer un rôle déterminant sur la scène régionale pour la représentation d'un État par le biais d'un outil menaçant coercitif sans toutefois être gage d'ingérence dans les affaires intérieures d'un autre État. Cette innovation d'ordre diplomatique et militaire est intéressante dans notre étude des mécanismes de luttes employés à l'encontre des pirates. Les garde-côtes déjà opérationnels au début des années 2000 dans le détroit de Malacca induisent une nouvelle analyse sur les coopérations inter-étatiques entre la Malaisie, Singapour et l'Indonésie. Il s'agira également de questionner la réelle efficacité de ces mécanismes de coopération et de lutte contre les menaces non-traditionnelles. Les carnets de recherche de l'Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire, ainsi que les nouvelles études sur les armées sud-est asiatiques dont le rôle naissant des garde-côtes ont enrichi notre réflexion sur cette nouvelle entité diplomatique. Ces nouveaux acteurs que sont les garde-côtes et leurs rôles sur la scène sud-est asiatique ont piqué notre curiosité au point d'entreprendre une réflexion sur la

possibilité de mettre en œuvre un nouveau cadre tant coopératif que coercitif en apparence pour résoudre les conflits qui traversent l'ensemble de la scène régionale sud-est asiatique.

Cette réflexion se déroule en trois parties distinctes. Dans un premier temps, nous nous sommes penchés sur la véritable essence de la piraterie en Asie du Sud-Est particulièrement dans le détroit de Malacca (Partie 1). Nous nous sommes attardés sur ses origines et son rapport aux formations politiques sud-est asiatiques afin de comprendre les mécanismes de lutte qui ont été employés à son encontre lorsque les autorités coloniales européennes s'emparèrent des territoires de la région (Chapitre 1). Puis, dans une perspective contemporaine, l'évolution de la piraterie dans un contexte de mondialisation et de nouvel ordre mondial a été étudiée afin de saisir le degré de la menace qu'elle représente pour les États (Chapitre 2). De ce postulat, nous avons présenté les différentes possibilités qui s'offraient aux États pour combattre la piraterie et les divers moyens employés par ces derniers (Partie 2). L'outil militaire selon une approche réaliste a été privilégié (Chapitre 3), toutefois, le peu de résultats qui accompagnèrent ces répressions mena les États à adopter un comportement davantage libéral en favorisant la coopération sur la scène régionale (Chapitre 4). Ces mécanismes de coopération au travers de l'outil militaire et diplomatique que sont les garde-côtes posent de nouvelles questions sur la résolution des conflits. Cette nouvelle solution pour lutter contre les menaces non-traditionnelles apparues dans un contexte post-Guerre froide interrogent sur leur efficacité dans d'autres contextes conflictuels (Chapitre 5). Les revendications territoriales en mer de Chine méridionale constituent ainsi notre nouveau champ d'analyse pour l'application de cette diplomatie des garde-côtes que nous observons (Partie 3). Par le biais de cette troisième partie, nous nous sommes penchés sur les mécanismes de résolution proposées par les institutions régionales pour tenter de résoudre les tensions liées aux territoires insulaires (Chapitre 6), toutefois le manque de résultat convaincant nous pousse à proposer une étude sur le rôle des garde-côtes dans cet espace selon une perspective de résolution des conflits (Chapitre 7). Nous avons ainsi entrepris de poser l'hypothèse d'un nouveau cadre de résolution des conflits via une coopération des forces navales sud-est asiatiques (Chapitre 8).

Il convient de noter que ce travail de réflexion présente certaines limites et a conduit à quelques difficultés pour sa bonne réalisation. Le dernier chapitre demeure une étude hypothétique du rôle que pourrait endosser les garde-côtes en mer de Chine méridionale. Les résultats présentés

dépendent de la bonne volonté des États à coopérer et à accepter de délaissier leurs intérêts nationaux au profit de la pacification de cet espace maritime. Bien que la réflexion se base sur quelques accords établis entre certains États et leurs positions officielles maintenues sur la scène internationale, leurs véritables intentions stratégiques ne peuvent être véritablement connues. Par ailleurs, le contexte sanitaire et les mesures nationales qui l'accompagnèrent, a rendu difficile l'accès à certaines sources et certains ouvrages qui auraient davantage alimenté cette réflexion.

PARTIE 1. La piraterie dans le détroit de Malacca jusqu'au début des années 2000 :

La piraterie maritime n'est pas un phénomène intrinsèque à l'Asie du Sud-Est (ASE), son développement et son expansion ont été recensés au travers du monde à différentes époques. De l'Antiquité, en passant par le Moyen Âge, l'époque moderne puis de nos jours, la piraterie a su évoluer avec son temps. Si aujourd'hui nous usons du terme « pirate » dans un sens générique, il est essentiel de souligner qu'il n'existe pas une piraterie, mais des pirateries dans le monde. De nombreuses aires géographiques, pour des raisons stratégiques, ont été et demeurent touchées par le phénomène pirate. La Méditerranée, les Caraïbes, l'Asie du Sud-Est ou bien la Corne africaine ont à une époque précise été concernés par la piraterie et sa violence. Les récits antiques nous ont narré les histoires d'hommes assoiffés de richesse et de pouvoir naviguant sur les mers, à la recherche de navires à piller. De même, la piraterie du XXIème siècle au large de la corne africaine, soumet un spectacle de violence motivé par l'appât du gain. Toutefois, les eaux sud-est asiatiques ont offert pendant des siècles durant un spectacle intéressant du pirate et de son rapport aux formations politiques. Au service des sociétés d'Asie du Sud-Est, puis en opposition aux puissances coloniales et à leurs intérêts (Chapitre 1), pour enfin réapparaître à l'aube du XXIème siècle telle une nouvelle menace déstabilisant l'ordre mondial (Chapitre 2), la piraterie maritime dans le détroit de Malacca constitue à elle seule une histoire légendaire.

Chapitre 1 : Approche historique de la piraterie en Asie du Sud-Est notamment dans le détroit de Malacca jusqu'au début des années 1990

Le phénomène pirate telle que nous allons le présenter doit être appréhendé selon différentes perceptions : historique, économique, juridique, politique et sociale. Nous tâcherons néanmoins d'axer notre développement selon une approche politique de la piraterie. L'objectif est de comprendre les grandes étapes qui concourent à son développement dans la région sud-est asiatique, particulièrement dans le Détroit de Malacca. La représentation du phénomène pour les formations politiques et les sociétés constituera un angle d'approche privilégié dans un premier temps qui nous permettra de saisir l'essence même de la piraterie (A). Puis, nous analyserons la réaction des États coloniaux confrontés à cet enjeu de sécurité afin de saisir l'ampleur et les enjeux relatifs à la menace pirate (B).

Section A. Développement du phénomène pirate : produit des interactions régionales politiques, historiques, économiques et sociales

De prime abord, la légende de la piraterie s'articule autour d'une figure masculine hors du temps, des frontières et des sociétés qui vogue sur les mers au gré de son instinct. Ces hommes épris de liberté, recherchent richesses et notoriétés au fil de leurs conquêtes. Cette perception subjective du pirate, incombe à la vision offerte par les sociétés occidentales depuis l'Antiquité. Ennemi des États, le bandit des mers a évolué en opposition aux cadres politiques, juridiques et économiques fixés par les sociétés. Selon la définition péjorative proposée par le Dictionnaire du Larousse, ce « clandestin » qui mène des activités « illicites » est assimilé au banditisme et aux pratiques cruelles du brigandage maritime. Cette définition à vocation universelle a traversé les siècles pour s'inscrire dans notre imaginaire de lecteur et spectateur du phénomène pirate romancé. Or, cette opposition à un cadre étatique fixé est incorrecte, l'exemple offert par les formations politiques qui se sont succédées en Asie du Sud-Est tend à rectifier cette erreur.

Dans un premier temps, afin de saisir l'essence même de la piraterie maritime, il est intéressant de définir ce phénomène selon une approche multidisciplinaire. Plusieurs auteurs et

chercheurs ont au gré de leurs réflexions sur le pirate, tenté de définir son activité et ce qui constitue son essence.

Le spécialiste de la piraterie, Éric Frécon, dans son ouvrage *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud-Est* (2002), réfléchit sur le cas pirate en s'appuyant sur les réflexions de Gilles Lapouge, spécialiste de la piraterie dans les années 1960. « *Ces êtres, dits pirates, qui naviguent hors du temps et de l'espace, loin des normes sociales oscilleraient entre nihilisme et anarchisme. C'est une véritable contre-société qui émerge, certes difficile à cerner mais à la recherche de la mer promise* » (Frécon 2002, 25). La figure du pirate, en contradiction avec nos normes sociales, construit parallèlement un système social, politique, économique et juridique qui lui est propre. Bien qu'elle demeure une contre-société selon notre point de vue, elle incarne une formation communautaire assimilable à un État avec ses spécificités et caractéristiques relatives à la piraterie qui émerge.

L'approche d'une communauté étatique émergente davantage centrée sur les sciences sociales et politiques est également proposée par Philip Gosse qui distingue trois phases distinctes dans l'évolution historique du phénomène pirate (Gosse 1952, 15). Selon cet auteur du XX^{ème} siècle, les populations pauvres et délaissées se réuniraient en groupe isolés pour s'adonner à des activités maritimes illicites, autrement nommées : banditisme maritime. Ces groupes reliés par une activité commune et une situation précaire se constitueraient en réseaux structurés. Ainsi, il en émergerait des communautés solides, organisées devenant des acteurs du jeu politique régional.

L'avènement d'une structure étatique motivée par l'activité pirates et ses protagonistes demeure une alternative viable à la vision péjorative accordée par les institutions mondiales. La violence du phénomène constitue un point commun aux multiples définitions du pirate. Le Bureau Maritime International (BMI) démontre le recours à la force dans son approche de la piraterie correspondant à « *tout acte de monter à bord d'un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention ou la capacité d'utiliser la force* », une vision renforcée par la définition juridique de l'article 101 de la Convention de Montego Bay de 1982 qui précise les différents actes relevant de la piraterie. Or, il est intéressant de souligner cette opposition entre la violence du phénomène et l'émergence d'un réseau structuré autour d'une communauté marginale.

La piraterie ne peut demeurer cantonnée à l'unique manifestation de la violence et de l'avarice des hommes. Nous nous devons de dépasser notre imaginaire occidental qui exclut le pirate des sphères étatiques, afin de l'étudier sous un angle nouveau. Le rôle incarné par les pirates dans les formations politiques sud-est asiatiques et les interactions politiques, sociales et économiques que suscitent cette activité constitue désormais une nouvelle approche du phénomène. En ASE, deux courants de la piraterie sont distinguables : celle en Insulinde et celle en mer de Chine méridionale. Bien que les deux phénomènes soient complémentaires, la piraterie en Insulinde constitue le cœur de notre analyse.

À l'origine d'un véritable système économique dans la région sud-est asiatique dès le III^{ème} siècle avant Jésus-Christ et ce jusqu'au début XX^{ème} siècle, selon des sources indiennes, la piraterie s'est principalement développée en Indonésie, aux Philippines, en Malaisie, à Singapour, au Brunei et particulièrement dans les rives du détroit de Malacca. Cette importante artère maritime pour le commerce entre les marchands arabes, chinois, indiens et européens, vecteur des cultures et des influences qui constituent l'héritage de ces pays, a permis à la piraterie de s'y développer et de s'imposer en tant qu'acteur régional. Plusieurs manifestations de cette piraterie sud-est asiatique sont identifiables au fil des siècles.

La thalassocratie de Sriwijaya :

Par son étymologie grecque *thàlassa* « mer » et *kràtos* « pouvoir », la thalassocratie se définit comme une puissance politique maritime fondée sur la domination de la mer. Plusieurs thalassocraties se sont distinguées dans l'histoire du monde : les thalassocraties grecques, l'Empire romain, l'Empire ottoman ou bien l'Empire britannique. En Asie du Sud-Est également, la thalassocratie de Sriwijaya s'est distinguée et a prospéré sur les mers environnantes ainsi que le décrit le voyageur chinois Tchao Jou-Koua (Zhao Rugua) lors de son expédition en mer de Chine méridionale au XIII^{ème} siècle. Ce surintendant de la marine marchande de la province de Fou-kien (Fujian) présente son analyse de cette thalassocratie dans son ouvrage de 1225 : Chu-fan-chi (Zhufan Zhi) (« Description des nations étrangères ») qui traite des relations commerciales entre la Chine et les pays arabes.

Cette thalassocratie hindoue de Sriwijaya qui émerge au VII^{ème} siècle constitue sa puissance en usant des caractéristiques géographiques à sa disposition. Située au sud de l'île de Sumatra en Indonésie, à proximité du détroit de Malacca, axe vital du commerce maritime nous semble-t'il de tout temps, les autorités locales ont usé de l'avantage maritime pour se développer. Afin de parfaire son développement et sa puissance, des alliances avec ceux que l'on nomme les « Hommes des mers » ont été créés. Ces hommes, actuels descendants des Orang Laut, étaient des nomades vivant sur leurs bateaux, autrement nommés pirates. L'origine des Orang Laut nous est inconnue, toutefois quelques témoignages hindous datant du III^{ème} siècle font références à cette communauté maritime naviguant entre les rives du Détroit de Malacca, l'île de Lingga et celle de Riau. Au cœur des activités de la thalassocratie et placés à son service, les Orang Laut qui assurèrent la défense des navires de Sriwijaya, le contrôle des navires et des marchandises traversant le détroit, ils représentèrent la clé de voute de la prospérité du royaume. Ainsi dès le VII^{ème} siècle et ce grâce à l'activité pirate, les autorités locales, devenues maîtres des mers et des océans environnants, exercèrent un contrôle étroit sur la navigation et les relations commerciales dans la région. Le recours aux forces pirates fut un atout usé à plusieurs escients par les autorités. Ils furent des armes tant offensives chargées de poursuivre les navires qui ne s'arrêtaient pas dans le détroit, que défensives en protégeant les intérêts commerciaux de l'État dont l'or et le benjoin¹, ses matières premières. Les nombreuses inscriptions retrouvées dans des villes et les écrits de commerçants chinois et arabes, nous décrivent un État puissant, maître des détroits de Malacca et de la Sonde, avec des milliers d'hommes dévoués et prêts à mourir pour sa cause. En plusieurs siècles, la thalassocratie de Sriwijaya s'est imposée en Asie du Sud-Est et est devenue un centre maritime important et reconnue (Coedes 1948, 335). Les pirates furent placés au service du gouvernement et ne représentaient en aucun cas une menace pour la sécurité et stabilité de l'État. Au contraire, leurs aides et dévouements contribuèrent à l'essor de la thalassocratie jusqu'à sa chute aux alentours du XIII^{ème} siècle. Malgré une fin prompte, les services guerriers des Orang Laut se dirigèrent vers le royaume hindou de Majapahit qui à son tour usa à bon escient des avantages procurés par les pirates malais. Si la violence perpétrée par les pirates afin de répondre aux objectifs de la thalassocratie de Sriwijaya est indéniable, il est nécessaire de souligner l'intégration de cette communauté marginale au système politique, économique et défensif.

¹ Le benjoin est la résine extraite des plantes qui poussent en Asie du Sud-Est.

Cependant, l'émergence de l'Islam dans la région et l'arrivée des pirates chinois qui prirent le pouvoir sur le royaume sumatranais mena la Thalassocratie à son délitement. Dès le XIII^{ème} siècle, l'Islam originaire du Moyen-Orient emprunte les mêmes voies commerciales et culturelles que celle empruntées par l'Inde et la Chine des siècles plus tôt. Une institutionnalisation rapide de cette religion inédite en Asie du Sud-Est se réalise. Le long des routes maritimes, des sultanats islamisés se développent. Ces nouveaux systèmes politique et économique qui diffèrent des systèmes agraires, accueillent la religion islamique et constituent un nouveau chapitre dans l'histoire de la piraterie d'ASE. Le sultanat de Sumatra est l'un des premiers à être islamisé, ainsi que le souligne Marco Polo en 1298 (Polo 1298).

Les sultanats sud-est asiatiques :

Ces sultanats qui émergent au XIII^e, au XIV^e et au XV^e siècles régissent à leur tour la question de la piraterie par le biais d'un contrôle étroit des routes commerciales et de la navigation dans la région. Dorénavant, le statut des pirates est assimilable à celui des corsaires au service de leurs monarques. Cette organisation politique inédite permet la structuration de la piraterie.

Au XV^{ème} siècle, la majorité des entités politiques de la région entretiennent une relation privilégiée avec la mer, leurs économies sont fondées sur l'extraversion et le grand commerce maritime. Le développement agricole des terres étant limité, l'accès aux ressources naturelles a majoritairement lieu par les eaux. De même, l'une des caractéristiques principales de la piraterie repose sur la marinisation de ses activités et de son économie. Ainsi, les pirates rentrent au service des figures d'autorité locales afin de réguler l'essentiel des relations régionales. Contrairement aux idées reçues, les pirates ne sont pas des hommes à part du système faisant preuve de cruauté lors de la pratique de leurs activités illicites. Ils se constituent en réseau qui se dévoue au service des autres en échange de bons procédés. En effet, les pirates pourraient développer leurs activités maritimes en solitaire : partir à la conquête des navires pour ses richesses puis revendre son butin afin de contribuer au bien-être de sa communauté. Des fonds et du matériel sont nécessaires pour mener ces expéditions, or le prix a un impact considérable sur la bonne tenue d'une attaque pirate et des communautés entières dépendent des raids pirates pour vivre. Ainsi, une solution est trouvée entre ces entités politiques et les pirates (Frécon 2007, 46). Leurs activités étant communes, des contrats

sont établis permettant l'expansion des sultanats et leur renforcement, tout en préservant la survie des pirates. Dès lors, armés et financés par les pouvoirs locaux, le rôle des pirates en tant que nouveaux chefs de guerre est de s'affirmer par quelques raids et expéditions afin d'unifier les hommes de la mer, créer des entrepôts stratégiques à proximité du Détroit de Malacca, amasser des butins, soumettre le voisinage et drainer le commerce régional vers les ports des sultanats (Lombard 1979, 238-239). À titre d'exemple, les missions confiées aux pirates peuvent être les suivantes : contrôler le paiement des taxes par les navires de passages dans le détroit de Malacca, contraindre les bateaux de commerce à faire halte dans le Sultanat de Johor ou bien arraisonner les navires marchands naviguant sans protection (Lombard 1979, 238). Ces activités sont au cœur de la compétition commerciale et de l'établissement des pouvoirs et contre-pouvoirs dans la région. Toutefois, le rôle des pirates demeure strictement économique. En intégrant les forces des sultanats, ils n'ont point pour objectif de combattre autrui, une idée ou une religion. Au contraire, leur mission consiste à amasser des butins pour accroître leur revenus et la richesse du sultanat par le biais d'un système de redistribution des profits. Les pirates intègrent ainsi le fonctionnement complexe des sultanats qui les acceptent et les légitiment. Une véritable organisation émerge de cette piraterie sous les ordres du sultanat.

Ce processus de recours aux activités pirates favorise le développement des territoires et des organisations politiques essentielles pour le bon fonctionnement des Sultanats. Le cas du Sultanat de Bornéo est l'exemple même. Doté d'un environnement inhospitalier, de l'absence d'une véritable agriculture, d'une faible population et des organisations politiques de nature instable, la promotion de la position centrale de l'île dans un ensemble régional fut impossible. De même, les populations côtières ne purent asseoir leur domination à l'intérieur des terres. Ainsi jusqu'au XVIème siècle, le Sultanat de Bornéo survécut en s'appuyant sur des administrations décentralisées avant d'avoir recours à la piraterie au XVIIIème siècle afin d'accroître son contrôle sur le commerce maritime environnant. Ainsi, pendant deux siècles, différents équipages malais furent recrutés par les autorités locales afin d'exploiter au maximum les performances économiques et politiques du Sultanat.

Parmi ces pirates, les Orang Laut sont connus pour s'être mis au service des sultans malais après avoir prospéré auprès de la thalassocratie de Sriwijaya. Le foyer pirate a toujours été très

important à proximité du détroit de Malacca. Le poids de la géographie est à souligner. L'étroitesse du détroit et les nombreuses formations de bancs de sable ont facilité l'arrêt des navires à proximité des terres. Cet atout géographique fut l'un des premiers facteurs du développement de la piraterie dans la région. Toutefois, bien que la piraterie soit assimilée à la criminalité, il est intéressant de s'attarder sur la perception de cette activité auprès des principaux concernés. En effet, pour les Orang Laut, des Malais issus de petits villages de pêcheurs, la piraterie constitue une activité économique licite transmise de père en fils. Décrits depuis la fin du premier millénaire de l'ère chrétienne en tant que nouveaux migrants installés sur les bateaux vivant de la piraterie, leur activité relève d'une tradition héréditaire ancrée dans leur histoire. Être pirate est un moyen de s'affirmer et d'être considéré par les populations locales comme un acteur d'un système commercial légitime (Leclerc du Sablon 1995, 238). Le poids de la tradition ne doit pas être omis dans cette piraterie que nous étudions. En effet, cette activité ne relève pas d'un choix par défaut, causé par la pauvreté extrême, au contraire c'est un mode de vie à part entière légitimé. De même, l'absence de châtement concret de la part des sultanats à l'égard de la piraterie explique sa prolifération. Si les pirates sont perçus comme de féroces ennemis à nos yeux en faisant preuve de cruauté et en n'étant reliés à aucune entité politique identifiable, les populations locales malaises légitiment ces hommes glorieux parcourant les mers en quête de richesse pour leur peuple. La piraterie se perçoit tel un phénomène « culturellement concevable » dans un contexte historique et géographique précis (Vagg 1995), elle incarne une « profession banale, socialement admise » (Delavoët 1995, 17). De même, afin de reprendre les études sur ces « barbaresques des mers orientales » réalisées par Guislaine Loyré et Alain Rey (Loyré, Rey 1989, 122), la piraterie est l'expression d'un particularisme ethnique à défendre, une liberté de commerce et une indépendance. Dès lors, en apportant un soutien infailible au sultanat de Malacca dès le XV^{ème} siècle à titre d'exemple, les pirates malais s'assurent une protection de leurs droits.

La piraterie sud-est asiatique du deuxième millénaire se distingue particulièrement des pirateries que l'on peut observer dans le monde. Le pirate d'ASE et son activité relève d'un héritage particulier, c'est un métier reconnu par les autorités locales. Elle incarne une « *institution originale* » (Meyer 1992, 55) « *profondément inscrite dans la culture et tradition malaise* » (Delavoët 1995, 17). Acteur de la richesse des Sultanats, le pirate fait partie intégrante du système économique des sociétés sud-est asiatiques. Ils intègrent également le pouvoir militaire en devenant

des soldats, prêts à se battre pour défendre leur liberté accordée par le sultanat ou la thalassocratie. En défendant les intérêts de ces formations politiques, les pirates s'assurent paix, liberté et stabilité, c'est un rouage indispensable pour que leur tradition perdure dans le temps. Les pirates ont ainsi acquis un certain pouvoir sur le Détroit de Malacca et dans ses alentours. En 1818, ils sont de plus en plus organisés et dangereux (Lombard 1990, 422). Les sultanats sont parvenus à mettre en place un réseau organisé efficace qui opèrent dans l'ensemble des eaux d'ASE. Dans l'île de Lingga à proximité de l'archipel des Riau, on estime la présence de 1600 hommes et 70 navires. De même, des complicités entre les sultanats sont visibles. Les relations entretenues entre les Sultanats du détroit de Malacca et Singapour devenue une importante plaque tournante pour le trafic d'armes à destination des pirates malais inquiète fortement les puissances occidentales présentes depuis le XVème siècle dans la région. Cette piraterie constitue une menace pour les desseins des colonies marchandes qui tendent à monopoliser l'ensemble des richesses de la région. Au milieu du XIXème siècle, l'influence croissante de la compagnie des Indes britanniques et la compagnie néerlandaise des Indes orientales fait perdre progressivement aux pirates malais le contrôle du commerce. Ils entrent dès lors en lutte contre ces nouvelles puissances européennes qui entreprennent de démanteler les réseaux pour leur sécurité économique et politique.

Section B. Les réponses étatiques apportées afin d'endiguer le phénomène

Le phénomène pirate présenté précédemment diffère des légendes et histoires apprises dans notre enfance. En Asie du Sud-Est, particulièrement à proximité du détroit de Malacca, la piraterie est une profession reconnue et socialement acceptée, les pirates à l'instar des pêcheurs ou des commerçants, vendent leurs services aux autorités locales qui en échange leur offrent liberté et richesse. Aucune opposition entre le pirate et la société pour lequel il exerce son activité existe dans cette aire géographique. Toutefois, ce cas de figure est une exception à l'échelle de l'histoire des pirates. L'antinomie entre les sphères étatiques et les bandits des mers s'avère être omniprésente dans les régions où la piraterie s'opère. Les États qui se caractérisent par leurs attributs : population, frontière, richesses et territoire, perçoivent négativement ces activités qui consistent à acquérir des butins par l'usage de la force. Se sentant menacés par ces hommes des mers, les sociétés antiques, du Moyen Âge, de la Renaissance et de l'ère moderne ont cherché à combattre la piraterie par divers moyens.

La mise en place d'offensives militaires fut particulièrement efficace pendant l'Antiquité. Les pirates agissant dans la Méditerranée ont à plusieurs reprises menacés la stabilité et la sécurité des États antiques. En menant des attaques à l'encontre des navires marchands importateur et exportateur des matières premières, la survie des États fut mise à rude épreuve par la piraterie. Ainsi, dans une démarche de protection de leurs intérêts et de leur souveraineté des solutions de lutte furent élaborées.

Grâce à des fouilles menées par l'École française d'Athènes en 1904 à Delphes, des archéologues ont retrouvé des empreintes de l'histoire de la répression de la piraterie par les romains. Plusieurs inscriptions furent découvertes sur des tablettes de marbres, dont l'une étant la traduction grecque d'un plébiscite romain : la loi gabinia. Ce plébiscite décrit les fondements juridiques d'une expédition dirigée contre des pirates siciliens et les mesures visant à être déployés afin de combattre la piraterie de manière radicale (Cuq 1923, 131). Selon cette loi, deux méthodes furent employées dans l'anéantissement de la piraterie : la première se cantonne à adopter des mesures spéciales dans certaines régions. Des gouverneurs sont nommés afin de veiller à la sécurité de leurs côtes et ils ont l'autorisation de poursuivre les pirates dans leurs repaires (Cuq 1923, 132). Or, cette solution n'eut que des effets éphémères et précaires. Les pirates chassés de leurs habitats se reformèrent dans d'autres mers. La seconde solution consista en l'organisation d'expéditions générales afin de détruire la piraterie. Cnaeus Pompée fut mandaté par le Sénat romain en 67 avant J.C. afin de mettre en œuvre cette loi. Toutefois, cette expédition ne fut pas la première dans l'histoire de la répression de la piraterie. En 74 avant J.C., une autre expédition fut confiée par le Sénat à Antonius Creticus, or les moyens financiers étant insuffisants pour mener à bien cette conquête des mers, il fut fait prisonnier par des pirates de la Crète puis mourut en captivité en 71 avant J.C. (Foucart 1906, 560). Ainsi, l'expédition menée par Cnaeus Pompée fut vivement encouragée financièrement afin de combattre ces pirates devenus les maîtres absolus des mers. Ce chef militaire unique fut nommé par le peuple et investi pour trois ans d'un pouvoir illimité sur toutes les mers et dans l'intérieure des terres. Cette investiture digne d'une dictature est unique. Doté d'un total pouvoir pour une longue période, cette loi gabinia porte atteinte au pouvoir souverain des entités politiques romaines pour le bien-être de la communauté. L'ensemble des moyens attribués par ce plébiscite à la lutte pirate atteste du fardeau que représente ces hommes des

mers tant pour le développement de l'État que pour la survie du peuple prêt à vivre sous le joug d'un dictateur pour la répression efficace de la piraterie. Pour mener à bien à son expédition, il nomma plusieurs légats chargés de surveiller les terres insulaires et les eaux maritimes puis il eut le droit de réquisitionner tous les navires, toutes les troupes et tout l'argent nécessaire à sa quête et ce tant chez les alliés qu'en Italie (Cuq 1923, 136). Ainsi, il mit en place plusieurs patrouilles et diverses expéditions conjointes afin de sécuriser les approvisionnements en blé du port d'Ostie particulièrement prisés par les pirates. Pour mener à bien cette traque aux pirates, 300 navires et 120 000 marins et soldats furent mobilisés. Le succès et la paix maritime furent au rendez-vous avec plus de 850 navires pirates détruits en l'espace de quarante jours. Cette démonstration de force en usant du pouvoir militaire garant de la sécurité permis de rétablir la paix en Méditerranée jusqu'en 476 lors de l'invasion des barbares. Ces sociétés menacées et attaquées par les pirates cherchèrent ainsi à renforcer leur sécurité et faire valoir leur droit absolu à exercer son autorité militaire, exécutive, judiciaire et législative sur leur territoire. Cependant, la lutte contre la piraterie ne relève que des États percevant dans le phénomène une menace grave pour sa sécurité, le cas de l'Asie du Sud-Est est différent.

Le phénomène de la piraterie en ASE, doit être perçue selon deux points de vue. Dans un premier temps, nous avons des sultanats et une thalassocratie qui incarnent des formations politiques digne de réseaux étatiques. La piraterie étant intrinsèque à leurs fonctionnements, lutter contre relèverait de l'autodestruction. De même, ces pirates appartiennent à une communauté sud-est asiatique légitimée par sa tradition, elle ne représente pas une menace significative. Au contraire, la piraterie est engagée dans un processus d'évolution vers une communauté aux traits politiques, économiques et sociales incarnant un acteur à part entière sur la scène mondiale (Gosse 1952, 15). Or la colonisation de la région par les puissances occidentales qui débute dès le XVème siècle tend à bouleverser cet équilibre régional. À la recherche de la prospérité commerciale et politique, la Compagnie britannique des Indes orientales et la Compagnie néerlandaise des Indes orientales² investissent la région, or ils sont rapidement confrontés à la piraterie qui agit pour le compte des Sultanats. Victimes de leurs violences et de leur soif de richesse, les puissances coloniales marchandes élaborent des politiques de sécurité afin de réprimer la menace pirate qui entrave leur

² Compagnie néerlandaise des Indes orientales ou Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC)

expansion. En effet, la cruauté et violence dont font preuve les pirates à l'égard de la philosophie des lumières qui régit la conception occidentale de l'État, justifie une répression violente.

Le gouvernement de Batavia :

Les colonies portugaises sont les premières à s'installer dans le détroit de Malacca. En 1511, la ville côtière de Malacca est conquise, puis les Portugais étendent leur conquête sur des îles indonésiennes en concluant des traités d'alliance avec les royaumes alentours. Parallèlement, dès 1595, des expéditions des marchands d'Amsterdam sont organisées à destination de l'archipel indonésien. Les marchands conquis par les matières premières récoltées, bien qu'elles aient procuré un faible bénéfice à leurs commanditaires, impulsent la création de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales en 1602 (Ricklefs 1991, 27). L'objectif consiste à réunir un ensemble de petites compagnies marchandes afin de former une force marchande unique capable de soutenir l'effort de guerre des Provinces-Unies contre les colonies occidentales présentes en Asie du Sud-Est. Puissamment armées lors de ses premières expéditions aux alentours du détroit de Malacca, la VOC parvient à s'imposer progressivement dans la région et à accaparer des places fortes du commerce à l'instar du fort de Ambon aux Moluques en 1605. Au fil des expéditions et de sa flotte grandissante, le centre du trafic maritime et d'influence est déplacé en 1619 vers le nouveau siège de la VOC à Batavia située sur l'île de Java. Puis en 1641, la compagnie s'empare de Malacca qui fut aux mains des Portugais depuis 1511. Cette nouvelle possession lui procure un privilège commerciale particulier du fait qu'elle est située sur l'artère la plus importante du commerce sud-est asiatique (Ames 2008, 102-103). Néanmoins, la compagnie motivée par le commerce des matières premières, particulièrement abondantes dans le détroit de Malacca, à l'instar de l'hévéa, cherche à protéger ses possessions. Ces marchandises profitent à son essor et à la puissance des Provinces-Unies, elles représentent un bien économique et politique qu'il faut protéger tant sur terre que sur les mers (Ricklefs 1991, 26). Pour cela, plusieurs mesures sont entreprises afin de sécuriser les cargaisons. Dans un premier temps, les navires de la VOC s'arment afin d'incarner une force militaire naviguant sur les rives du détroit de Malacca, les mers et les océans du monde. Cette force tant physique que matérielle permet à la compagnie de repousser les attaques et s'assurer du monopole des cultures des ressources si convoitées (De Vries, Van der Woude 1997, 433-434). En effet, plusieurs attaques des pirates furent recensées contre les flottes de la VOC au cours de ces deux

siècles d'existence. Toutefois, le rôle de la compagnie néerlandaise des Indes orientales est précurseur de la lutte contre la piraterie. La VOC permet l'expansion commerciale et territoriale des Provinces-Unies, or, le véritable combat contre les pirates est mené au XIX^{ème} siècle au lendemain des guerres napoléoniennes.

En 1799, la VOC accablée par la corruption, est dissoute par les Pays-Bas qui reprennent ses actifs, territoires et comptoirs anciennement contrôlés en Insulinde. Le retour des Hollandais sur la scène régionale dévoile un programme ambitieux avec une volonté d'intégration territoriale de la colonie néerlandaise. L'objectif est de s'assurer une main mise sur l'ensemble de l'archipel indonésien afin de renforcer le prestige politique, diplomatique et économique de la colonie (Vickers 2005, 10). Or, les pirates au service des sultanats alentours désireux de conserver leur liberté et indépendance, vont se constituer en menace (Schwarz 1994, 3-4). Confrontés à une piraterie déterminée à protéger la sécurité des sultanats et leur liberté, le gouvernement de Battavia élabore une stratégie de conquête qui vise à éliminer la piraterie en Insulinde. Le souci de protection des intérêts des Pays-Bas peut en particulier s'expliquer par des possessions relativement faibles en comparaison à son adversaire britannique également présent en Insulinde (Ricklefs 1991, 29). Ainsi, la sécurité économique et politique de la colonie doit être protégée de la menace pirate imminente. Les efforts pour mener à bien ce projet sont orientés selon 5 axes précis relevant de l'autorité militaire, législative, judiciaire et exécutive de l'État hollandais (Lombard 1979, 242-249).

Le premier souci rencontré par les Pays-Bas est le manque d'information sur cette piraterie qui sévit arbitrairement et cruellement en Insulinde. Dans l'ignorance des traditions et coutumes sud-est asiatiques, la piraterie est assimilée à du brigandage maritime qui dépouille les richesses des États et navires traversant le détroit de Malacca. Des informateurs locaux sont ainsi recrutés pour qu'ils s'immiscent dans les réseaux pirates et qu'ils puissent retranscrire des informations sur les pirates : localisation, armes en possession, attaques menées. Des cartographies sont ainsi réalisées pour enrichir ces connaissances, puis des rapports quotidiens, hebdomadaires, trimestriels sont rédigés afin que l'ensemble de la colonie prennent conscience du phénomène pirate. Plusieurs rapports, dont ceux de Hugo Cornet de Groot, représentent une source d'information essentielle sur la piraterie en cette période.

Une fois les informations relatives à la piraterie maîtrisées, les Pays-Bas engagent un processus de rapprochement politique avec les sultanats de la région, dont le Sultanat de Lingga, une île indonésienne située au sud du détroit de Malacca. En 1836, les autorités des deux Etats concluent un accord très avantageux à condition que la piraterie ne sévisse plus dans le détroit de Malacca. Le Sultanat de Lingga, où la piraterie est fortement recensée, fut l'un des premiers à recevoir des propositions des Pays-Bas en vue d'enrayer les activités illicites dans les mers. Les offres furent les suivantes : l'obtention d'avantages douaniers (Lombard 1979, 246) dont une exemption des droits d'importation à Java et Madura pour une quantité de 2500 pikul³ de gambier⁴ effectif dès le 1er janvier 1837. En échange, le Sultan accepta l'institution d'un passeport pour chaque résident afin de contrôler l'ensemble des activités maritimes (pêcheurs et marchands) (Cornet de Groots 1886, 12), ces contrôles étaient effectués par une police mise en place par le Sultan. Par ces manœuvres, les Pays-Bas souhaitent que le sultanat assiste à la décadence de son commerce, autrefois régi par la piraterie (Cornet de Groots 1888, 11). Dès lors, il est possible de rétablir un commerce honnête et supprimer le monopole de la piraterie sur le sultanat de Lingga. Ces mesures de coopération avec les sultanats sont un premier pas vers une résolution des conflits liés à la piraterie. Le dialogue, la compréhension des intérêts de chacun et des résultats gagnants pour les deux partis offrent une solution efficace sur le long terme et permet l'élimination progressive de la piraterie.

Cependant, afin que ces coopérations d'ordre politiques soient pleinement efficaces, il est essentiel pour les Pays-Bas d'offrir des solutions alternatives à l'économie anciennement contrôlée par la piraterie. La réduction des bandits des mers et de leurs impacts sur la croissance économique des sultanats doit être compensée par des mesures sociales promouvant des activités économiques légales, utiles et viables (Tetler 2002, 71), d'autant plus que les pirates se sentant menacés, ils incitent les sultanats à les protéger en échange de commissions attrayantes (Lombard 1979, 237). Plusieurs programmes de réinsertion des pirates ont été testés auprès des Orang Laut et autres pirates afin qu'il y ait une acculturation des populations nomades de l'archipel. En 1825, les autorités hollandaises ont tenté de convertir ces hommes des mers à l'unique pratique de la pêche

³ Le pikul est une unité de poids dont la valeur est d'environ soixante kilogrammes.

⁴ Le gambier ou le gambir est une espèce de plantes grimpantes ligneuses des régions tropicales d'Asie du Sud-Est.

aux abords de l'île de Belitung. Puis en 1833, des pirates ont été installés dans l'île de Tanah Campéao en vue de les reconverter à l'agriculture. Dans cette perspective de promouvoir les activités commerciales légales, Batavia entreprend de subventionner les entreprises locales vivant du commerce pirate, de supprimer les monopoles, dont celui dans les Moluques en 1824 qui favorise l'émergence de la piraterie, afin d'instaurer une relation commerciale bilatérale gagnante. À chaque chute des sultanats en Insulinde : Sumatra en 1825, Banjarmasin au sud de Bornéo en 1860, Jambi en 1901 et Aceh en 1903, les Pays-Bas ont assisté économiquement, politiquement et socialement à la reconstruction de ces sociétés afin qu'elles ne tombent pas à nouveau dans les rouages de la piraterie. Cependant, la coopération à plusieurs échelles avec les sultanats souligne des limites. Bien que ces collaborations permettent une diminution drastique de la piraterie dans les rives du détroit de Malacca, les Orang Laut demeurent libres et indépendants. Leur intégration au rouage des fonctionnements des sultanats ne les ont pas asservis, au contraire, ces sociétés leurs ont permis de développer et renforcer leur activité. Ainsi, même seuls, ces bandits des mers peuvent pratiquer leur piraterie, ce pourquoi le gouvernement de Batavia a également mis en place des mesures militaires afin de sécuriser ses intérêts.

L'ultime combat contre la piraterie ayant lieu dans les mers, les Pays-Bas ont su s'équiper en conséquence. Dans un premier temps, des équipements militaires similaires à ceux des pirates furent acquis afin qu'ils puissent se fondre dans la masse. Cette mesure mise en place par la réforme militaire de 1821 eut peu d'incidences sur la piraterie qui demeura insaisissable (Lombard 1979, 247). Parallèlement, diverses expéditions punitives furent menées mais le nombre insuffisant de bâtiments ne put permettre une protection efficace de l'ensemble des points de la côte menacés. Pour remédier à cette surveillance insuffisante, les chefs des îles de l'archipel furent mandatés pour cette mission (Cornet de Groot 1888, 12). Bien qu'un grand nombre de solutions d'ordres militaires furent sollicitées, la piraterie indépendante continua son activité mais à faible intensité. L'avantage de la supériorité technique des navires occidentaux, notamment grâce à l'acquisition de bateaux à vapeurs, permit certaines victoires hollandaises sur la piraterie. Néanmoins, l'usage de la diplomatie et de la coopération interétatique semblent davantage performant.

Les Pays-Bas sont parvenus à conquérir et annexer des nombreuses îles et régions de l'archipel indonésien entre 1830 et 1910. Ce succès gage d'une piraterie partiellement vaincue,

souligne la victoire du système politique fondé sur l'État en opposition aux traditionnels réseaux asiatiques érigés sur la piraterie et les raids maritimes. Ainsi que le souligne, Hugo Cornet de Groot dans ses cahiers publiés dans *Le Moniteur des Indes* entre 1886 et 1888, les Pays-Bas parviennent à sécuriser leurs intérêts marchands tout en contribuant à leur force politique en Asie du Sud-Est.

La puissance coloniale du Royaume-Uni :

La Compagnie britannique des Indes orientales s'implante à son tour en Asie du Sud-Est au XVII^{ème} siècle. Si dans un premier temps, l'objectif est de s'installer en Indonésie et ainsi se heurter à la VOC, le choix est fait de s'établir principalement sur la péninsule malaysienne sur différents points d'appuis. En 1686, le Royaume-Uni fait l'acquisition de l'île de Penang, au nord du détroit de Malacca. Puis, le contexte politique européen à l'aube du XIX^{ème} siècle déstabilise la puissance des Pays-Bas, qui occupés par les troupes de Napoléon Bonaparte, délaissent leur Empire en Asie du Sud-Est. Il est ainsi aisé pour la compagnie marchande britannique de faire main basse sur Malacca en 1795 et d'autres possessions hollandaises. À l'identique des Provinces-Unies, l'objectif est de s'implanter et développer une forte influence. Dès 1819, le militaire et naturaliste britannique Thomas Stamford Bingley Raffles fonde la ville de Singapour, l'un des comptoirs de commerce les plus prospères d'Asie du Sud-Est. Le Royaume-Uni qui règne en maître dans le détroit de Malacca et celui de Singapour développe son commerce fleurissant à destination de l'Europe et des comptoirs chinois attrayants pour leur opium. Ses nouvelles possessions dans le détroit de Malacca deviennent des « Straits Settlements », des appuis stratégiques permettant le développement du réseau commercial britannique au sein de l'Insulinde. Les enjeux de la Compagnie britannique des Indes orientales sont similaires à ceux de la VOC et des Pays-Bas, les intérêts économiques et l'influence politique priment. Il est essentiel de recourir à des politiques sécuritaires pour protéger ces derniers.

Pour mener à bien cette expansion économique, diverses alliances sont signées dès le XIX^{ème} siècle avec les Sultanats environnants. En 1874, le traité de Pangkor est signé avec le Sultanat de Pangkor, une petite île située dans le détroit de Malacca. La promesse est faite d'offrir aux populations du détroit une mer sûre et propice au commerce en échange d'une soumission aux

exigences du nouvel ordre colonial (Kim, Clarke 1974, 4). La coopération interétatique est également une solution privilégiée par la compagnie britannique. Des protectorats sont proposés aux formations politiques d'Insulinde afin de protéger les actifs économiques et le réseau de commerce de l'Empire britannique. Toutefois, nous pouvons noter que le Royaume-Uni pratique une politique non-interventionniste, préférant rester en retrait de la vie politique des sociétés au profit de l'expansion de son réseau commercial (Audigamme 1846, 666).

L'une des premières mesures concrètes pour lutter contre la piraterie émerge en réaction aux Chinois de Singapour qui s'organisent en autodéfense à la suite de nombreux raids pirates aux abords du comptoir. En 1873, 248 commerçants adressent une pétition au Parlement du Royaume-Uni siégeant à Singapour. Une réelle prise de conscience s'opère sur la nécessité de combattre cette piraterie pour sécuriser l'État. Des mesures militaires drastiques sont entreprises, des navires de guerre sont affectés et mènent des patrouilles et expéditions punitives à l'encontre des bandits de la mer. Promptement, des effets positifs sont recensés, notamment une diminution importante des attaques les années suivantes (Andaya 2001). Ces navires de guerre déployés dans l'ensemble du détroit de Malacca et de Singapour soulignent l'avantage stratégique et technique des puissances occidentales face aux embarcations pirates. Les évolutions technologiques dont bénéficient le Royaume-Uni et les Pays-Bas sont une aubaine dans cette lutte inégale. Ainsi, grâce aux avantages matériels et à la coopération avec les sociétés sud-est asiatique tout en préservant leurs intérêts, les Britanniques entreprennent de livrer trois bateaux à vapeur aux Philippines afin de combattre les pirates présents dans les eaux de Sulu.

La lutte contre la piraterie semble être couronnée de succès si l'on considère que l'État reprend le contrôle de la région, des États et des politiques. En 1896, les États de la péninsule malaysienne : Perak, Selangor, Negeri Sembilan, Pahang deviennent des États malais fédérés avec à leur tête des sujets de sa majesté la reine Victoria.

Une coopération inter-puissances occidentales :

Bien que les Pays-Bas et le Royaume-Uni aient fait cavalier seul dans leur lutte contre la piraterie, quelques coopérations ont été tentées. L'objectif des deux compagnies étant similaires : la

protection de leurs intérêts commerciaux et l'extension territoriale indissociable de leur puissance coloniale, un terrain d'entente semblait possible pour offrir un nouveau cadre de résolution à cette menace qui entrave leur prospérité.

L'idée d'une action diplomatique commune fut envisagée entre le gouvernement de Batavia et Singapour. Le monde malais étant partagée entre les deux puissances colonisatrices, des réformes juridiques, administratives et commerciales ont été proposées afin de combattre activement et efficacement la piraterie qui n'était plus tolérée par les deux parties. Ainsi, en 1824, le traité de Londres fut signé entre les deux gouvernements qui s'engagèrent de la même manière selon l'article 5 à « *concourir efficacement dans la répression de la piraterie dans ces mers* ». Toutefois, ce traité demeura sans suite. La peur par chaque partie que l'un souhaite avancer ses pions au détriment de l'autre entrava son application. De plus, chaque gouvernement avait des avantages marqués, tel le Royaume-Uni avec Singapour et ses gains procurés par le commerce avec les pirates (Lombard 1979, 244) en dépit d'une certaine pression des marchands pour protéger le commerce vers ce comptoir. Des patrouilles coordonnées entre les deux gouvernements virent néanmoins le jour, mais elles furent effectives uniquement en 1834, dix ans après la signature du traité. De même, le véritable objectif des patrouilles était de rediriger avec force les flux commerciaux vers les entrepôts d'ambitieux princes malais. Ainsi, face aux difficultés de coopération, les puissances se mirent d'accord pour délimiter des zones d'intérêts fixes pour chaque pays afin de ne pas agir sur les plates-bandes de son voisin et se concentrer efficacement sur sa politique sécuritaire anti-pirate.

Les intérêts personnels dépassèrent le cadre d'une bonne entente et l'espoir d'une coopération entre les deux parties s'amenuisa. L'égoïsme des États dans leur quête de puissance ne leur permit pas de parvenir à un cadre commun de résolution de la menace. Une relation ambiguë régna entre ces deux pays lancés dans une compétition acharnée sur le plan commercial. Chaque partie chercha à lutter vigoureusement contre la piraterie tout en s'assurant que le rival ne pénétra pas et ne s'approprias pas les terres convoitées. La compagnie britannique des Indes orientales et les Pays-bas cherchèrent à conquérir et rétablir l'ordre dans leur zone d'influence afin d'exploiter et contrôler toutes les ressources disponibles, sans l'ombre d'un concurrent pirate. La piraterie s'inscrit en opposition des conceptions de l'État occidental, cette communauté inconciliable avec ses normes sociales, économiques et politiques devait être éradiqué.

Les mesures élaborées par les deux gouvernements semblent être efficaces sur le long terme. La répression occidentale de la piraterie reposant sur un système de récompenses offertes en cas de capture semble néanmoins atteindre des limites. Certes cette chasse aux pirates a détruit l'industrie maritime indigène et force les pirates malais à s'effacer du champ maritime. Or cette traque ne laissa pas les communautés pirates indifférentes. L'arrivée des Occidentaux et leurs mesures entravant l'indépendance et la liberté de commerce des hommes des mers, encouragent les réseaux à entrer en résistance et combattre dans la clandestinité.

La criminalité maritime a perduré jusqu'à la seconde Guerre mondiale et bien après encore. Entre 1946 et 1949, plusieurs repaires de pirates sont découverts aux abords de l'île de Sumatra, puis en 1956 en Thaïlande. La deuxième moitié du XXème siècle voit des attaques pirates être perpétrées dans les mers sud-est asiatiques et ses détroits. Si la piraterie n'a pas disparu, son essence semble s'être transformée. Les communautés pirates, les Orang Laut continuent d'exister mais leurs activités pirates semblent davantage marquées par des difficultés économiques. La pauvreté qui caractérise ces pirates malais a un impact sur la logistique des attaques à la veille des années 1990. Les navires contenant le plus de richesses sont visés par les bandits qui font désormais preuve d'une grande organisation. Les pirates maintenus dans leur clandestinité semblent néanmoins en attente d'une occasion pour sortir à la lumière. La fin de la Guerre froide et le désordre qui s'installe provoque un sentiment d'insécurité dans le détroit de Malacca. Cet espace n'ayant connu qu'une moyenne de sept attaques par an depuis le début du XXème siècle, semble être redevenu un lieu privilégié par la piraterie.

Chapitre 2 : Approche contemporaine de la piraterie depuis sa résurgence au début des années 1990

L' Histoire de l'Asie du Sud-Est ne peut omettre le poids de la piraterie dans la formation des États tant d'un point de vue politique, économique et social. Il est essentiel de considérer cette piraterie comme un facteur du développement de la région. Bien que des mesures aient été prises à son encontre par les puissances occidentales qui ont cherché à s'imposer sur la scène régionale, la piraterie est demeurée clandestinement une tradition et un héritage auprès des peuples malais. Ainsi, sa résurgence au début des années 1990 signe son retour triomphant sur la scène sud-est asiatique en s'adaptant à l'air du temps. Le retour des pirates dans le détroit de Malacca ne passe pas inaperçu au sein de la communauté asiatique et internationale. Les raisons de sa résurgence et de son développement le long de la décennie 90 doivent être étudiées pour comprendre les objectifs sous-jacents à cette activité et ainsi comprendre les mesures mises en place par les États pour la contrer. Dans cette partie il est nécessaire d'aborder le cadre de la piraterie selon une perspective historique et une approche géographique tant physique (climatologie, géologie) (A) qu'humaine (démographie, économie, sociologie) afin de comprendre l'essor de la piraterie dans les années 1990 (B).

Section A. La résurgence de la piraterie dans le détroit de Malacca à la fin de la Guerre froide : contexte, évolution et perception du phénomène

Le 9 novembre 1989 la chute du mur de Berlin sonne le glas de la Guerre froide. Cet évènement annonciateur de la dislocation de l'Union soviétique est également prophétique en ce qui concerne l'avènement d'un nouvel ordre mondial. L'ordre bipolaire qui gouvernait les relations internationales depuis 1947, tire sa révérence. Un panorama d'incertitudes, de menaces et de nouveaux périls pesant sur le monde se profile à l'horizon. La fin de l'opposition entre le capitalisme et le communisme, l'Est et l'Ouest conduit certains États à quitter plusieurs scènes régionales cédant ainsi la place à de « nouveaux barbares ». Si certains y voient la fin des guerres devenues obsolètes ou la fin de l'Histoire (Fukuyama 1992), d'autres annoncent une nouvelle anarchie en marche, l'avènement de nouvelles menaces et de nouveaux barbares (Rufin 1992, 255).

En ce qui concerne l'Asie du Sud-Est, la fin de la Guerre froide a des conséquences particulières. Le retrait progressif des forces navales et aériennes américaines des bases de Clark et de Subic Bay aux Philippines à l'aube de la décennie 90, provoque un vide stratégique dans la région (Roy 1995, 45). La fin de la Guerre froide et les décisions sous-jacentes laissent libre cours aux intérêts égoïstes des acteurs des relations internationales. De même, l'absence de forces militaires dissuasives facilite l'apparition de nouvelles menaces qui peuvent mener leurs activités sans entrave. Le terrorisme, la contrebande, la piraterie, le brigandage maritime sont un ensemble de phénomènes déstabilisant l'ordre régional et mondial. À ces phénomènes relevant du champ non-traditionnel, s'ajoutent les conflits territoriaux en mer de Chine méridionale qui renforcent les actes illicites et illégaux de ces nouvelles menaces. L'ordre régional sud-est asiatique est ébranlé à l'aube du XXIème siècle. Toutefois, il convient de souligner que la menace pirate n'est point nouvelle, cette dernière sommeillait en attendant son retour sur le détroit de Malacca.

La piraterie réapparaît officiellement dans ce monde en transition au début des années 1990, ainsi que l'atteste les attaques recensées par plusieurs organismes internationaux. Plus particulièrement, le détroit de Malacca est de nouveau un espace privilégié pour ces activités illicites. En 1991, 32 attaques pirates sont recensées sur un total mondial de 102 attaques. Puis, selon les rapports du Bureau Maritime International, l'année 1992 comptabilise près de 47% des attaques mondiales aux abords de Singapour, près du triangle de croissance Singapour-Johor-Riau. Cet espace est particulièrement prisé par les pirates pour avoir connu un brusque développement économique ayant suscité une immigration successive dans les années 1980. De même, l'île indonésienne Batam devenue une nouvelle place de l'industrialisation en ASE, attire les investisseurs et les bandits des mers en masse. Le détroit de Malacca et ses pays riverains : Malaisie, Indonésie et Singapour, constituent par leur renouveau économique à la fin du XXème siècle un nouvel eldorado pour ces pirates. Afin d'explicitier ces résultats significatifs, le caractère stratégique du détroit doit être présenté.

Le caractère stratégique du détroit de Malacca :

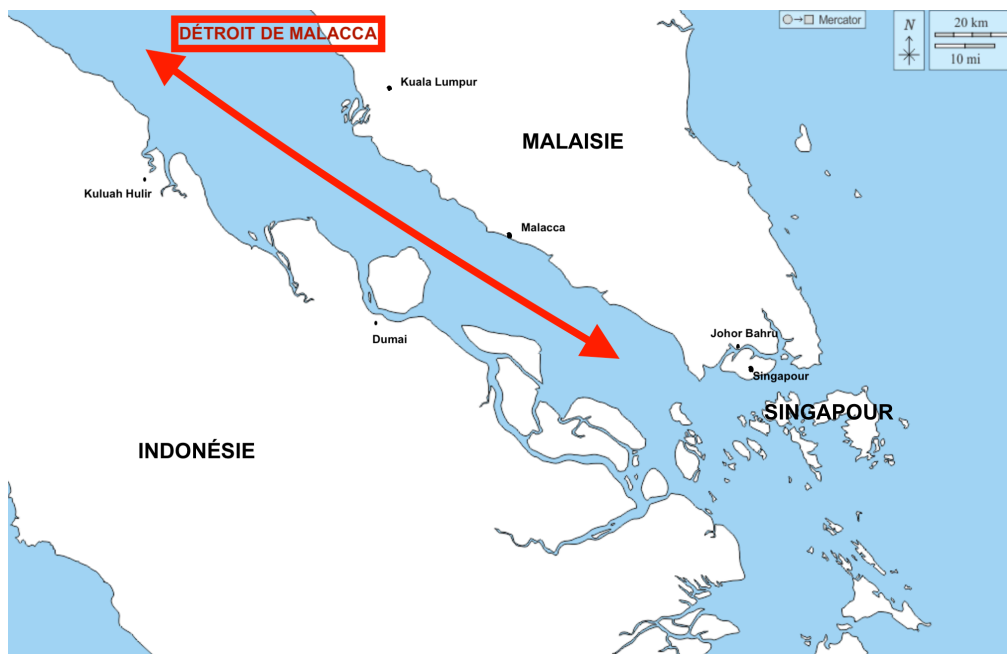
Selon les économistes Todd Sandler et Khusrav Gaibulloey, la naissance de la piraterie résulte de facteurs macro-économiques liés à la faiblesse d'un État et de sa géographie (Gaibulloey,

Sandler 2016, 357-374). La géographie et l'économie du détroit de Malacca sont essentiels pour comprendre la résurgence de la piraterie. La planète étant composée à plus de 70% d'eau, la maîtrise des océans et des mers demeure complexe. Ces espaces maritimes extrêmement privilégiés par les économies mondiales qui se « marinisent » de plus en plus, accueillent chaque année à travers ses détroits et axes stratégiques près de trois-quarts du commerce mondial. La rapidité offerte par certains des axes maritimes, dont le détroit de Malacca, en font des lieux convoités par les plus grandes puissances économiques, compagnies internationales ce qui multiplie les nouvelles menaces. Par ailleurs, la présence accrue de ressources naturelles convoitées et essentielles pour le développement interne des États, conduit les acteurs des relations internationales à se positionner dans les océans, mers et détroits afin de s'assurer une place privilégiée dans l'économie mondiale.

L'Asie du Sud-Est est particulièrement concernée par ces enjeux commerciaux et économiques. Les pays de la région dont la majorité des frontières sont des façades maritimes, ont connu une marinisation de leurs économies relativement tôt. La révolution du conteneur permet aux systèmes de croissance sud-est asiatique de se fonder sur un modèle maritimo-industriel. La croissance économique régionale est telle, qu'en 1993, près de 75% du Produit National Brut (PNB) régional dépend du commerce maritime (Grey 1993, 13). Entre 1964 et 1992, la part de l'Asie du Sud-Est dans le Produit Mondial Brut (PMB) passe de 4 à 25%, puis entre 1985 et 1993, la part des exportations commerciales est passée de 37 à 45%. En 1997, à la veille de la crise financière, le miracle économique asiatique s'incarne au travers du deux tiers des navires mondiaux construit dans la région et la production de 80% des tonnages mis à l'eau (D'Angio, Mauduy 1997, 95). Cette prospérité économique constitue l'une des premières raisons de la résurgence de la piraterie. La croissance exponentielle incontrôlée alimente les espoirs de richesse des pirates qui revendent les marchandises volées pour des centaines de milliers de dollars (Frécon 2007, 71). Le détroit de Malacca, devenu un couloir maritime stratégique au fil des siècles, axe majeur du commerce international et jonction entre les océans Indien et Pacifique, incarne un nouvel eldorado pour les pirates malais.

La géographie du détroit doit également être étudiée afin de comprendre les avantages pour les pirates à exercer leur activité dans cette zone particulière. Le détroit de Malacca est connu pour

son étroitesse avec une largeur minimale de 1 300 mètres à son point le plus petit. Le trafic s'étant intensifié dès les années 1980, l'allure maximale pour les navires ne peut désormais dépasser 10 nœuds, soit 18 km/h environ. Ces ralentissements contraints s'exercent sur une distance de 937 km où la vigilance des marins est intense lors des manœuvres. Dès lors, nous assistons à un relâchement de leur concentration pour surveiller le navire d'éventuelles attaques. À leur attention en baisse s'ajoute une réglementation marine contradictoire qui dissuade les bateaux de s'équiper en armes à feu en raison des risques d'explosion, ils ne peuvent donc pas se protéger. Par ailleurs, d'autres obstacles à l'avantage des pirates composent cet espace maritime. Cette route est en effet sujette à la formation de bancs de sables, de violentes précipitations et est composée de milliers d'îles constituant des refuges idéals pour ces bandits des mers à proximité des navires et de leurs marchandises tant convoitées. Bien qu'il existe une promiscuité entre les États riverains du détroit qui partage leurs eaux territoriales (cf. Carte 1), l'absence d'accords juridiques pour réprimer cette piraterie (e.g.: le droit de poursuite) facilite ces activités illicites. Ainsi, l'ensemble de ces éléments font du détroit de Malacca un repaire stratégique pour l'exercice de la piraterie. Les attaques et les fuites y sont simplifiées.



Carte 1 : Carte du détroit de Malacca

Source : BRUDER, Marine (2021). Carte du détroit de Malacca. [document cartographique] . 1 : 20. Utilisation D-maps.

Cet entonnoir demeure néanmoins l'unique passage économiquement rationnel. Les détroits de Lombok et de la Sonde restent des voies secondaires peu empruntées du fait du détour qu'elles impliquent et du coût économique suscité. Par ailleurs, si ces détroits étaient développés, il serait fort probable que la piraterie y soit présente également.

Un autre fait qui justifie le développement de la piraterie dans la région est l'absence d'un système de sécurité collectif. À la création de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) en 1967, le refus catégorique des États de créer une communauté sécuritaire et de transférer leur souveraineté à une instance supra-nationale avoue sa faiblesse en matière de défense maritime (Cordonnier 2001, 51). À cette époque, l'unique ennemi semblait être la menace communiste qui pouvait se propager par les hommes et ce par les voies terrestres. Dès lors, les systèmes de défense ont particulièrement été pensés dans un premier temps pour la défense des frontières terrestres. Ainsi, ironiquement, la protection des mers ayant été délaissée, les États maritimes possèdent une faible capacité de projection et de défense maritime. Cette peur des États à abandonner leur souveraineté leur jouera malheureusement des tours dans la mise en place d'une coopération efficace pour la lutte contre la piraterie. Enfin, divers facteurs politiques sont concomitants au développement de cette activité illicite. Selon le président du Centre régional de la Piraterie localisé à Kuala Lumpur, Noel Choong, les luttes pour l'indépendance, les confrontations religieuses et les instabilités politiques deviennent des vecteurs importants de la piraterie en Asie du Sud-Est (Frécon 2007, 70).

Quelle piraterie ?

Bien que nous parlions de la résurgence de la piraterie en Asie du Sud-Est au début des années 1990, nous nous devons de définir ce phénomène. Plusieurs types d'attaques relevant de la catégorie pirate peuvent être recensés : des vols à mains armées, des attaques portuaires, des attaques côtières, le détournement de criminel aggravé, des mouvements de libération ou du terrorisme. L'ensemble de ces actions citées bien qu'elles nous paraissent éloignées du champ lexical de la piraterie, sont assimilées à cette activité illicite. Un certain flou juridique est notable autour de la définition du pirate et de son activité. Toutefois, toutes ses actions attestent d'une violence plus ou moins prononcée et diffèrent de l'image du pirate romantique naviguant sur les mers hors du temps,

de l'espace et des normes sociales (Lapouge 1969, 131-132). Nous sommes désormais face à une piraterie organisée, équipée et puissante. En effet, le pirate évolue avec son temps et dispose désormais d'atouts stratégiques qui lui permettent de rivaliser avec les États et autres acteurs qui tendent à le contrer. Ils bénéficient des mêmes évolutions technologiques que les États. Les armes issues des surplus de l'Armée rouge lors de sa campagne en Afghanistan et des armes utilisées lors de la guerre civile cambodgienne (AK-47, mitrailleuses de calibre 50), la possession d'embarcation légères motorisées naviguant à plus de 40 nœuds (plus de 70km/h), le recours aux informateurs et technologies de renseignements ou bien l'utilisation de radars pour brouiller les fréquences d'urgence, profitent désormais aux pirates et au succès de leurs activités.

Le pirate du XXème siècle dont la soif de richesse et son désir de liberté le pousse à mener des attaques pour son bien-être économique diverge peu du pirate étudié dans la section précédente. Toutefois, les activités pirates du XXème siècle sont désormais reconnues internationalement sous une même définition juridique. La Convention de Montego Bay entrée en vigueur le 16 novembre 1994 parvient à accorder les États signataires sur une définition de ces hommes des mers et de leurs activités, ainsi que le présente l'Article 101.

Convention de Montego Bay 1982

Article 101 :

« a) Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

- contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
- contre un navire ou un aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

b) Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate.

c) Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) et b) ou commis dans l'intention de les faciliter. »

Toutefois cette définition du pirate et de ses actions rencontre un grand nombre de problèmes. Son caractère restrictif l'empêche de prendre en considération l'ensemble du phénomène pirate selon une approche judiciaire. Seules les attaques en haute mer sont recensées. Tandis que les attaques dans les ports et eaux territoriales relèvent des juridictions nationales, qui elles-mêmes les qualifient de brigandage maritime. La piraterie contemporaine n'existerait donc qu'en haute mer mais les taux de violences enregistrés sont à prendre en considération dans l'élaboration d'une politique sécuritaire visant à lutter contre. Seule l'intervention de l'Organisation maritime internationale (OMI) auprès de l'Organisation des Nations-Unies (ONU) en 2001 permet une évolution juridique qui englobe l'approche de la piraterie dans les eaux territoriales et en haute mer. En 2001, la résolution A.922 (22) du Comité de sûreté maritime intègre une réflexion globale sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les zones relevant de la juridiction d'un État compétent.

La catégorisation de la piraterie au début des années 1990 admet le caractère sérieux de la piraterie selon les termes de Hubert Védrine ancien secrétaire général de l'Élysée et du ministère des Affaires Étrangères (Frécon 2007, 6). En inscrivant le phénomène de la piraterie dans des conventions internationales et à l'ordre du jour des agendas étatiques, la piraterie devient une menace officielle à combattre au même titre que le terrorisme et la contrebande. Cette piraterie, quasiment assimilable à un risque de guerre pour les compagnies d'assurance dont Hellenic War Risk Mutual, déstabilise particulièrement les États (De la Casinière 1997). Dans ce monde en transition, un changement de perception vis-à-vis du phénomène pirate est visible. Devenue une nouvelle menace non-traditionnelle émanant d'acteurs non étatiques et ayant des incidences sur les êtres humains, l'économie d'un pays, sa sécurité et sûreté, les États n'ont d'autres choix que d'élaborer de nouvelles politiques de sécurité répondant à ce nouveau défi. Des solutions afin de protéger les intérêts des acteurs étatiques sont recherchées. Toutefois, une évolution du paradigme des conflits est visible, il ne s'agit plus de penser en termes de confrontations interétatiques. Désormais la menace est extérieure aux États, la solution ne peut plus être une opposition des États mais une coopération. Un nouveau cadre de résolution des conflits doit émerger afin de répondre à la menace pirate qui entrave le développement des sociétés.

Le monde et l'Asie du Sud-Est confrontés à la piraterie des années 1990 :

Plusieurs réactions étatiques vont émerger sur la scène internationale. Chaque pays qui use du détroit de Malacca pour le transport de ses intérêts commerciaux et stratégiques s'affole face à la potentielle menace pirate qui peut sévir à chaque instant. Plusieurs solutions émergent sur la scène régionale pour contrer l'essor de ce phénomène. La coopération entre les États est particulièrement sollicitée. Toutefois les réactions divergent d'un pays à l'autre. Si les États usagers s'affolent de la menace, les États riverains considèrent avec calme la piraterie.

Le 1er octobre 1992, le Centre régional de la piraterie, placé sous la direction du Bureau Maritime International, est inauguré à Kuala Lumpur. Cet outil d'alerte effectue une veille quotidienne des attaques pirates commises dans le Détroit de Malacca qu'il recense dans des rapports quotidiens, hebdomadaires et trimestriels afin de les diffuser aux principaux États concernés. Toutefois, l'organisme répond en priorité aux besoins économiques des grandes compagnies maritimes. En effet, plusieurs compagnies maritimes dont Seaarland Shipping Management Gesellschaft Mbh et Thoresen & Co Ltd, utilisatrices du détroit, financent le centre régional. Or, cette information tend à remettre en question l'impartialité et la fiabilité des rapports produits par cet organisme international. La piraterie a des effets néfastes sur le commerce maritime, l'augmentation du nombre d'attaques a mené à une hausse des assurances maritimes des armateurs et par conséquent une baisse des bénéfices des ports (Sousa, Mercier 2019, 180). Selon l'étude économique de Tim Besley, Thiemo Fetzer et Hannes Mueller réalisée en 2015 sur l'impact de la piraterie sur l'industrie maritime : ils estiment que la pratique a augmenté les coûts de transport d'environ 8% engendrant des pertes pour l'industrie entre 0,9 et 3,3 mds de dollars. Ces pertes ont cinq types de sources : les dommages infligés aux navires (1), les coûts liés à l'accroissement des délais de livraison, du paiement de la rançon et des frais du négociateur (2), les dépenses supplémentaires en sécurité (3), les coûts liés au re-routage des navires pour minimiser le risque d'attaque (4) et les primes payées aux équipages pour compenser le risque d'attaque (5) (Besley, Fetzer, Mueller 2015, 203-239). Ces pertes pour les industries maritimes ont dans un premier temps été compensées par les primes des assurances risques. Toutefois, les compagnies d'assurances maritimes des armateurs conscientes des attaques pirates dans la région et de leurs nombres en hausses, elles décidèrent d'augmenter leur coûts pour pallier les éventuels déficits si

une attaque a lieu. Ce coût en hausse diminue par conséquent la marge des compagnies maritimes sur leurs prestations. Cela tend à expliquer l'implication des compagnies maritimes au sein d'un laboratoire qui produit et diffuse des rapports annuels sur la piraterie. Un possédant un contrôle étroit sur les productions transmises aux États, compagnies d'assurances et compagnies maritimes, il est possible d'envisager que ces rapports aient été faussés afin de relativiser le poids du phénomène pirate en ASE et peut-être contribuer à une baisse des assurances maritimes. Ainsi, le manque de fiabilité des intervenants au sein de cet observatoire tend à discréditer le Centre Régional de la Piraterie dès ses débuts.

L'opinion publique internationale est également indignée par les attaques pirates et leur liberté d'action. Dès 1992, les organisations non gouvernementales (ONG) et les Nations Unies sont progressivement mobilisées afin de mettre en place des patrouilles spéciales anti-pirate. Cependant, cette force spéciale composée de huit navires de guerre et quelques avions a une efficacité relative avec une diminution de 16% des attaques pirates dans les zones ciblées. Puis les États à leur tour décident d'intervenir. Le Royaume-Uni déjà présent à l'époque des sultanats, envisage d'agir dans la région. Or confronté à l'attachement des États sud-est asiatiques à leur souveraineté, le pays se résigne. En effet, l'Indonésie et Singapour pour empêcher l'action britannique et protéger leur souveraineté, concluent le 6 juillet 1992 un embryon d'accord relatif à la répression du phénomène pirate. La Malaisie également participe aux premières mesures répressives en déployant des bâtiments de sa force maritime, la Royal Malaysian Navy (RMN), dans les détroits de Malacca, de Singapour et de la Sonde afin de dissuader la piraterie. Enfin, l'ASEAN s'intéresse également très tôt à la question de la piraterie. Au début des années 1990, plusieurs réunions sont organisées pour discuter du phénomène et tenter de trouver une solution. En 1993, le forum régional de l'ASEAN est initié avec une première rencontre qui se tient en 1994. Les dix États membres de la communauté économique et politique sont conviés à ce rassemblement ainsi que plusieurs États également concernés par les nouvelles menaces affectant la sécurité de chacun. La piraterie est vivement discutée au sein de ces réunions, toutefois aucune solution ou proposition efficiente n'émerge de ces rencontres. Par ailleurs, l'impression est que la menace pirate demeure moindre face au terrorisme et à la contrebande qui sévit également dans les eaux sud est-asiatiques.

Au début des années 1990, le contexte géopolitique mondial a des répercussions immédiates dans le détroit de Malacca. La résurgence de la piraterie s'explique par l'attractivité du commerce mondial transitant par le détroit. Les mesures pour lutter contre cette résurgence inattendue sont immédiates, quelques projets de coopération sont envisagés pour combattre le phénomène. L'outil militaire gage de la sécurité des États est majoritairement sollicité pour contrer cette piraterie. Des effets sur le court terme sont visibles, dès 1993 le nombre d'attaques recensées dans les rives du détroit diminue. Toutefois, la fin des années 1990 est marquée par la crise financière de 1997 qui aura pour effet un sursaut de la piraterie. Ce rebond des attaques s'explique par des conséquences directes de la crise sur le bien-être social et économique des populations riveraines du détroit de Malacca, mais également par la diminution des moyens alloués à la défense des États durement touchés. Dès lors, la piraterie se renforce et le nombre d'attaques s'envole en Asie du Sud-Est.

Section B. La crise financière sud-est asiatique de 1997 : ses conséquences sur la piraterie et les solutions proposées :

Le 2 juillet 1997, le baht thaïlandais chute puis est suivie des autres monnaies régionales. Cet évènement annonce un marasme économique. Les économies nationales de la région durement atteintes vont connaître des conséquences politiques, économiques et sociales sans précédent. Les populations sont les premières victimes de l'inflation et du chômage ce qui a un effet d'entraînement sur la piraterie sud-est asiatique.

Toutefois, des disparités sont notables sur les effets de la crise financière d'un pays à l'autre dans la région. L'Indonésie subit la crise de plein fouet, à la différence de Singapour qui continue de profiter du miracle économique asiatique. Les taux de chômage au lendemain de la crise sont disparates entre les trois pays riverains du détroit de Malacca. Il en est de même pour les taux de croissances. En Indonésie, le taux de pauvreté explose en l'espace de deux années. En 1996, 20 millions d'indonésiens vivent sous le seuil de pauvreté. En 1998, 39% de la population, soit 79,4 millions d'individus sont désormais comptabilisés sous ce seuil (Nugroho 2006, 197). Ces différences qui sont d'ordre économique dans un premier temps, ont des conséquences sur les populations et leurs activités. En effet, l'Indonésie est connue pour constituer le théâtre de la

piraterie sud-est asiatique. Par conséquent, la pauvreté induite par la crise financière de 1997 implique un nouveau regain de la violence et des activités pirates dans ses eaux territoriales.

Des phénomènes de violences et des réactions brutales émergent de cette tourmente économique. En Indonésie particulièrement, les effets de la crise se ressentent à haute intensité. L'insécurité est telle, que des policiers sont déployés le long des voies de communication afin de sécuriser les îles de l'archipel en proie au crime. Ce phénomène qui s'est projeté en terre comme sur mer a des conséquences directes sur la piraterie. Si dès 1996, des attaques pirates faisant acte de violence et de cruauté sans précédent avec 26 membres d'un équipage tués sont recensées, en 1998 le bilan s'alourdit comptabilisant le double de victimes. La crise financière sud-est asiatique de 1997 a des incidences directes sur la piraterie sud-est asiatique avec une explosion des cas. En 1999, plus de 300 cas sont recensés dans la région, puis 469 incidents sont rapportés au Bureau maritime international l'année suivante. Le détroit de Malacca est également touché avec 75 attaques recensées par les autorités compétentes. Ces attaques en constante augmentation ainsi que l'explosion des demandes de rançons (AFP 2000) dévoilent un rapport intrinsèque avec la crise financière. Les motivations économiques sont au premier plan de cette piraterie post-1997, l'argent que les pirates ne peuvent obtenir dans leurs terres, ils tentent de le gagner en mer par des activités douteuses. Ainsi que le souligne Jean-Luc Domenach dans son ouvrage *L'Asie en danger* (1998, 229), la croissance économique bien qu'elle valorise les échanges, elle augmente les disparités économiques qui motivent la prédation. Cette hausse des attaques laisse indubitablement craindre à des conséquences sur le volume du commerce transitant dans la zone. Bien que les patrouilles mises en place dès 1992 permettent de réduire les attaques, elles demeurent insuffisantes pour stopper la résurgence du phénomène davantage liée aux instabilités politiques, économiques et sociales des pays.

Cette crise économique bien qu'elle touche inégalement les pays et leurs économies, a des effets directs sur la lutte contre la piraterie. À titre d'exemple, l'Indonésie qui assiste à une véritable crise socio-politique, est contrainte de réduire son budget économique et par conséquence son budget alloué à la défense du pays. Afin de protéger ses intérêts et mener une politique sécuritaire efficace, elle sollicite l'aide de ses voisins et de la communauté internationale. L'absence de matériels et de moyens mis en œuvre pour une protection militaire afin de combattre la piraterie

favorise le développement de cette dernière. Ainsi, la communauté internationale et les États ayant des intérêts menacés par la piraterie dans le détroit de Malacca se mobilisent pour offrir des équipements militaires à l'Indonésie. Par ailleurs, les systèmes de protection mis en place par les États engendrent des coûts élevés, or la crise financière contraint ces gouvernements à réduire leurs budgets. La Malaisie réduit son budget alloué à la défense de 250 millions de dollars en 1998. L'Asie du Sud-Est en proie à une tourmente économique est confrontée à une hausse de la menace pirate davantage motivée par les marchandises transitant par le détroit. L'insécurité s'intensifiant, les réactions des États usagers se font plus vives. Inquiets pour leurs navires et cargaisons transitant par le détroit de Malacca, diverses solutions vont être proposées pour sécuriser cet axe navigable, les équipages et les marchandises qui le traversent quotidiennement.

La réaction des États :

- États usagers :

Cette piraterie qui resurgit à l'aube du XXI^{ème} siècle suscite diverses réactions. En particulier, les États usagers tels le Royaume-Uni, les États-Unis, la Chine, le Japon ou l'Union Européenne (UE), font preuve d'une véritable inquiétude concernant leurs intérêts marchands transitant par cette artère commerciale. Le trafic dans ce détroit est en hausse constante depuis le début des années 1990. Si, en 1999, 220 navires marchands ont empruntés quotidiennement l'axe, en 2000 ce sont plus de 275 navires qui y naviguent. Au total près de 15% du commerce international passe par le détroit chaque année, une donnée attractive pour les pirates qui incite vivement à protéger ces eaux. Bien que les États usagers soient nombreux dans le détroit, le Japon et la Chine dépendent particulièrement de l'axe et expriment en premier leurs vives inquiétudes à l'égard de la menace pirate grandissante. Les intérêts commerciaux chinois et japonais qui transitent par les voies maritimes d'Asie du Sud-Est s'élèvent respectivement à 27% et 39% du commerce extérieur (Ji 2000, 3). Cela tend à accroître la pression des autorités pour qu'une protection efficace du commerce soit mise en place dans la zone. La protection du commerce étant une composante indispensable du devoir des pouvoirs exécutifs selon l'économiste britannique du XVIII^{ème} siècle Adam Smith (Mitchell 1999,1), les gouvernements des États usagers répondent à cette urgence d'ordre économique.

Le Japon est particulièrement entreprenant pour la protection du détroit de Malacca et de ses intérêts commerciaux. Tokyo fait preuve à plusieurs reprises de sa volonté de coopérer dans la lutte contre la piraterie avec les États riverains du détroit mais également les États usagers. Le Premier ministre de l'époque Keizo Obushi en préparation à la conférence contre la piraterie qui se déroule à Tokyo en mai 2000, propose de concentrer les efforts sur la mise en place d'un corps régional des garde-côtes, de renforcer l'aide octroyées aux compagnies maritimes et d'insister sur le développement d'une coordination régionale lors des attaques. Le Japon qui agit dynamiquement pour la protection de ses intérêts présente sept propositions aux pays de la région entre 1997 et 2002 (Frécon 2007, 342). De même, le pays participe à un grand nombre de conférences qui regroupent les États de la région (e.g : sommet multilatéral de l'ASEAN+3 de 1999) afin de présenter ses projets et des mesures de coopération. Cette dynamique de rencontre ne suscite toutefois pas un grand intérêt. Au-delà du déploiement des forces militaires, des mesures sociales sont également soumises pour éradiquer la pauvreté, un mal de la piraterie. À la fin de l'année 2000, le Premier ministre japonais Yoshori Mori émet un plan de lutte contre la pauvreté dans le détroit de Malacca. En reprenant le discours de novembre 2000 du président de l'association des armateurs internationaux de Malaisie, Abdul Latif, le gouvernement japonais désire encourager le développement des activités économiques de substitution, telle l'agriculture ou l'industrie dans les zones les plus touchées par la piraterie. Toutefois, le contexte économique régional rend difficile la mise en œuvre de cette démarche d'autant plus que la proactivité du Japon s'apparente à de l'ingérence dans les affaires politiques, économiques et militaires des États riverains du détroit. La position du Japon vis-à-vis du détroit de Malacca est davantage interprétée comme une volonté de conquérir la scène régionale que comme une protection de ses intérêts économiques. Son omniprésence tant diplomatique que militaire en Asie du Sud-Est souligne une redéfinition de l'armée japonaise qui ne se cantonne plus uniquement à la stricte défense de son territoire. Or cette projection de forces se heurte aux souverainetés de l'ASEAN et des États concernés qui s'opposent fermement aux mesures japonaises. Seul Singapour préoccupé par l'émergence chinoise et états-unienne, accueille le Japon, ses patrouilles et ses exercices navals conjoints. La Malaisie bien qu'elle soit également réfractaire aux patrouilles conjointes, elle accepte de participer à un exercice naval conjoint avec les forces navales et aériennes japonaises le 15 novembre 2000. Néanmoins, l'attachement des États à leur souveraineté, poussent ces derniers à refuser l'implication du gouvernement et des armées japonaises en Asie du Sud-Est. Ce début d'ingérence tend toutefois à

renforcer la coopération entre les États membres de l'ASEAN ainsi que le suggère Abdul Rahim en charge de la sécurité maritime pour la Malaisie en proposant une intensification de la coopération technique (Frécon 2007, 345).

En opposition avec le Japon, la Chine cherche également à s'immiscer progressivement dans les affaires régionales en matière de lutte contre la piraterie puis à une plus large échelle à concourir à l'adoption d'un code de conduite en mer de Chine méridionale. En 2003, l'annonce du Dilemme de Malacca par le président Hu Jintao catalyse la politique chinoise menée en ASE. Afin d'apaiser les tensions lors des négociations pour la délimitation des frontières des récifs et îles revendiqués, la Chine propose des coopérations en matière de sécurité régionale. Plusieurs degrés de coopération sont entrepris par la Chine : une coopération interétatique est proposée avec les Philippines, avec le secrétariat général d'Interpol afin de coordonner les différentes initiatives en matière de lutte contre la piraterie, puis avec plusieurs pays la mise en place de canaux de communication privilégiés ou de transmission des renseignements d'ordre criminels sont proposés. La Chine tente également de devenir un promoteur de la coopération maritime, mais ses efforts demeurent vains face à la réticence de son implication sur la scène sud-est asiatique.

Enfin, l'Inde promeut à son tour des solutions conjointes d'ordre diplomatique et militaire pour lutter efficacement contre la piraterie. Plusieurs accords pour la tenue d'exercices conjoints sont signés entre la Malaisie, le Vietnam et le Japon. La proactivité de l'Inde est également soulignée lors du Forum régional de l'ASEAN du 17 mai 2000. En effet, le gouvernement indien insiste particulièrement sur le dossier de la piraterie et propose diverses solutions employant l'usage des outils militaires pour résoudre le problème. Le pays souhaite également prendre place dans la politique régionale et s'imposer au nord du détroit de Malacca ce qui tend à déplaire aux États riverains.

Cependant, les pays usagers ne sont pas les seuls à promouvoir la coopération dans la lutte contre la piraterie. Les organismes internationaux et l'ASEAN tentent également de mettre en place des mécanismes de collaboration afin de mener un combat efficace à l'égard des activités qui provoquent l'insécurité des mers régionales. Dès 1994, plusieurs plans d'actions contre le crime transnational dont la piraterie sont élaborés lors de conférences : la Conférence ministérielle

mondiale sur le crime organisé transnational à Naples en 1994, la première réunion ministérielle de l'ASEAN contre le crime transnational (AMMTC) à Manille en mars 1998, la réunion de l'ASEAN sur la convention contre le crime organisé et transnational en mai 2000 à Bangkok, etc. Toutefois, elles n'aboutissent qu'à des recommandations et des propositions classées sans suite. De même, des propositions à caractère militaire sont proposées sans qu'elles se concrétisent : création d'une force permanente de police de l'ONU stationnée dans les zones stratégiques dont le détroit de Malacca, mise à l'eau d'un bâtiment commun combattant la piraterie sous l'égide de l'OMI ou bien des programmes de formations militaires. Bien que la communauté internationale et l'ASEAN se mobilisent pour trouver des solutions à la piraterie, aux nouvelles menaces et à leurs conséquences, la souveraineté des États riverains et le refus de reconnaître la piraterie dans leurs territoires freinent la coopération.

- États riverains :

Bien que les États usagers du détroit, dont les richesses transitent par cet axe maritime, s'inquiètent de la piraterie et des conséquences économiques et politiques qu'elle suscite, les États riverains conservent un certain calme et demeurent passif face à la situation. Comme nous l'avons présenté dans la section précédente, la piraterie malaise est une tradition endémique. Sous la protection de la thalassocratie de Sriwijaya puis des Sultanats, la piraterie fut acceptée en tant que concept « culturellement concevable » (Vagg 1995, 67) inscrite dans un contexte géographique et historique propre. Dans le détroit de Malacca, cette piraterie endémique ne surprend et n'affole pas. Au contraire, il semblerait que lutter contre la piraterie équivaldrait à éradiquer la culture sud-est asiatique. Cette piraterie a su perdurer pendant des décennies dans des réseaux clandestins et ses activités ont continué malgré qu'elles aient été interdites et châtiées. La chute de l'ordre bipolaire mondial et l'avènement des nouvelles menaces transnationales qui en découle, fait de la piraterie un fait d'actualité prisé par les médias et inscrit à l'ordre du jour dans les agendas politiques des États menacés. La menace s'est certes intensifiée en comparaison du passé, toutefois il convient de relativiser la probabilité pour un navire de subir une attaque pirate. En effet, seul 0,01% des navires par an sont les proies des bandits des mers ce qui rend difficile la traque contre les pirates (Frécon 2007, 218). Ainsi, la passivité des États riverains face à la piraterie est justifiable et compréhensible.

La Malaisie, en premier lieu, fait preuve de passivité à l'égard de la piraterie qui sévit dans ses eaux territoriales. Nous pouvons croire que cette indifférence envers le phénomène résulte d'une définition trop restrictive de ce dernier en l'associant uniquement aux attaques recensées en haute mer. Toutefois, au printemps 2000, le vice-amiral en charge des forces navales déclare que la piraterie ne représente point une menace et qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter (Frécon 2007, 226). Selon ce dernier, les mesures militaires en action, soit des patrouilles menées par l'Indonésie et les Philippines sont suffisantes pour dissuader les assaillants. Le détroit de Malacca s'apparente à un lieu sûr où seules 9 attaques ont été recensées pour l'année 2004 selon le directeur de la sécurité intérieure et de l'ordre public Datuk Abdul Halim Abdum Hamid. Or ce chiffre qui est en contradiction avec le rapport du Bureau Maritime International qui dénombre 37 attaques sur la même période atteste d'une manipulation des données par les autorités maritimes malaysiennes. Seules sont comptabilisées les attaques en haute mer, tandis que celles réalisées dans les eaux territoriales sont assimilées à du simple vol ou brigandage maritime. Par les chiffres annoncés et la position tenue à l'égard de la piraterie, la Malaisie refuse d'assimiler le phénomène à une menace. Les raisons demeurent inconnues : il peut tant s'agir d'arguments historiques en percevant la piraterie tel un héritage qui façonne la culture sud-est asiatique, que d'arguments économiques afin de préserver l'attractivité de la Malaisie et du détroit de Malacca. Néanmoins, la prise d'otage par le groupuscule terroriste Abu Sayyaf en avril 2000, mène à un renforcement des forces militaires aux abords des zones touristiques malaysiennes en vue de protéger ses intérêts. Cela dévoile une passivité stratégique de la part des autorités de Kuala Lumpur à l'égard de la piraterie.

L'Indonésie ignore également la menace pirate. En 1996, le vice-amiral Arif Kushariadi qualifie les eaux de l'archipel d'« assez sûres » et affirme la mise en place de forces navales quotidiennes dissuasives. Or, malgré cette force, près du deux-tiers des attaques visant le détroit sont recensées dans les eaux territoriales indonésiennes. À l'identique de la Malaisie, les autorités indonésiennes nient la menace pirate sur leur territoire. Les recensements semblent faussés en comparaison des rapports des organismes internationaux compétents. En 2003, 20 attaques pirates auraient eu lieu dans les eaux indonésiennes contre 121 selon le BMI, cette différence pousse le chef de l'état-major de la Marine à dénoncer une « conspiration internationale » à l'égard de l'archipel dans le but unique d'intervenir dans ses eaux.

En ce qui concerne Singapour, il semble qu'une prise de conscience de l'insécurité grandissante causée par la piraterie se soit faite, or la cité-État joue des arguments juridiques pour apaiser les effets négatifs sur la scène régional. La piraterie recensée ne serait que du simple banditisme concernant Singapour et le seul problème existant serait celui de l'immigration clandestine.

Les réactions des trois États concernées par la piraterie dans le détroit de Malacca surprend mais permet de comprendre le refus des aides proposées par les États usagers. En effet, l'attachement à leur souveraineté les mène à ne pas reconnaître la piraterie sur leur territoire et par conséquent à refuser les aides internationales et propositions de coopération. Les intérêts économiques de ces États riverains, qui semblent moindres que ceux des États usagers, expliquent en partie cette passivité et ce déni. Toutefois, les conséquences de la piraterie dans les eaux territoriales constituant les rives du détroit de Malacca se font ressentir progressivement. Les activités illicites fortement médiatisées suscitent l'inquiétude de l'opinion publique internationale, les entreprises sont de plus en plus réticentes à investir en Asie du Sud-Est. De plus, les îlots paradisiaques sud-est asiatiques autrefois épris par les touristes se transforment en destinations dangereuses en raison de la piraterie qui y sévit. L'ambiance provoquée par la piraterie détruit peu à peu l'attractivité de la région. Or, les conséquences économiques additionnées aux retombées de la crise financière de 1997 semblent dramatiques. Cela provoque une prise de conscience des États au début des années 2000 sur la nécessité d'intervenir au plus vite pour sécuriser leurs territoires et leurs intérêts. Toutefois, la coopération ne semble pas être de rigueur, l'attachement à la souveraineté de chaque État privilégie des politiques sécuritaires unilatérales. Ce désir de protection du territoire, de la sécurité et des intérêts recherché par les États s'incarne dans une réponse militarisée.

PARTIE 2. Évolution vers une nécessité de coopération entre les 3 États du détroit de Malacca, vers une approche libérale des relations internationales

Les États du détroit de Malacca sont confrontés à un phénomène qui par le passé a écrit leur histoire mais qui semble aujourd'hui porter atteinte à leur développement économique. La piraterie qui a évolué avec son temps est aujourd'hui davantage dangereuse et requiert une plus grande expertise et de plus grands moyens pour la contrer. La menace s'affiche désormais comme l'ennemi des États et non leurs alliés. Cette piraterie qui ressurgit dans les années 1990 ne laisse aucun gouvernement indifférent : l'opinion publique internationale est particulièrement inquiète de ses conséquences. La Malaisie, l'Indonésie et Singapour, désormais conscients des conséquences, élaborent des politiques sécuritaires pour maîtriser la menace. Plusieurs solutions sont envisagées. Dans un premier temps une réponse unilatérale d'ordre militaire est élaborée par les États sud-est asiatiques (Chapitre 3). Or, les problèmes rencontrés par chaque État et la menace qui persiste, mènent les pays riverains à se tourner vers une coopération trilatérale dans l'espoir de répondre au défi pirate (Chapitre 4). Ainsi, l'évolution vers une nécessité de coopération entre ces trois États permet l'émergence d'un nouveau cadre de collaboration et de résolution des conflits qui semble efficace sur le long terme. Dès lors, l'avènement d'une diplomatie à caractère militaire qui émerge par le biais de cette coopération trilatérale offrirait une nouvelle perspective pour l'ordre sécuritaire en Asie du Sud-Est (Chapitre 5).

Chapitre 3 : Réponses militaires coercitives unilatérales des États riverains du détroit de Malacca au début des années 2000

Bien que les États riverains du détroit de Malacca semblent de prime abord impassible à la piraterie qui sévit dans leurs eaux territoriales, diverses réactions émergent à la fin des années 1990. L'impact de la piraterie sur l'image de ces pays, leur attractivité financière et touristique fait prendre conscience à ces gouvernements de la nécessité de répondre à la menace. Dans un souci de protéger leurs intérêts nationaux et par conséquent leur puissance en tant qu'État indépendant, ces trois pays développent des politiques sécuritaires unilatérales afin de contrer les bandits des mers. Si plusieurs moyens sont sollicités pour la protection de leurs actifs, l'outil militaire gage de la puissance d'un État et de sa sécurité est mobilisé. En respectant l'approche de l'école des réalistes et de ses théoriciens des relations internationales (A), chaque gouvernement met en œuvre une réponse militaire coercitive unilatérale (B).

Section A. La mise en place de politiques sécuritaires selon une approche réaliste des relations internationales

La menace qui fut autrefois les États, semble ne plus être. Sous l'influence de la mondialisation et du contexte géopolitique à l'aube du XXIème siècle, les menaces ont évolué et l'opinion publique internationale également. L'apparition ou la réapparition sur la scène médiatique mondiale des phénomènes dits dangereux mène à un changement de paradigme dans la compréhension de ce que constitue une menace pour la sécurité. Les États qui auparavant voyaient dans leurs voisins un potentiel rival à combattre, perçoivent désormais une nouvelle source d'insécurité d'origine non-étatique dans leurs territoires. Si dans la conception traditionnelle de la sécurité, la souveraineté et l'intégrité territoriale doivent être protégées des menaces militaires, il en résulte le même schéma pour ces potentiels dangers. Bien que ces ennemis ne soient pas des États avec des armées performantes, leur capacité d'action peut être similaire et les dégâts causés davantage élevés. Dès lors, dans un souci de préservation et protection de leurs intérêts nationaux, les trois États riverains du détroit de Malacca : Singapour, la Malaisie et l'Indonésie élaborent des politiques de défense unilatérales faisant appel à des mesures militaires coercitives. Ce

comportement égoïste qui privilégie les intérêts nationaux à ceux de la communauté internationale relève selon les théoriciens des relations internationales d'une pratique réaliste de la politique.

Le courant réaliste s'est imposé dans le champ des relations internationales au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et a dominé les études en sciences politiques jusque dans les années 1960. Né d'une critique de l'idéalisme qui a prévalu dans l'entre-deux-guerres, les théoriciens de l'école réaliste ont placé l'État et son action au centre de leur réflexion. Raymond Aron, Hans Morgenthau, Marie-Claude Smouts ou Thucydide, théoriciens de cette école ont chacun à leur époque étudié le monde environnant, les États et leur politique dans le système international afin de parvenir à plusieurs conclusions communes sur le comportement de ces acteurs. Afin d'expliquer la primauté de l'acteur étatique dans leur analyse, ils débutèrent sur la confiance inexistante que l'on peut accorder aux institutions internationales. En se basant sur l'expérience de la Société des Nations pendant l'entre-deux-guerres, née d'un idéalisme vaincu par la montée du fascisme et le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, les auteurs ont accrédité l'idée d'une inanité des mécanismes de sécurité internationaux. Cette idée se perçoit également au travers de leur scepticisme à l'égard du Droit International qui n'a pu empêcher la montée des périls. La théorie réaliste des relations internationales insiste sur le manque d'autonomie des organismes internationaux qui n'agiraient qu'en fonction des intérêts des États puissants qui les financent et dictent leur conduite. Ainsi, face à cette confiance inexistante envers les institutions internationales qui ont tenté et continuent de réguler les relations internationales, les États, selon une conception wébérienne, mettent en place un processus de décision rationnel pour assurer leur défense et survie.

Depuis l'avènement de l'ordre Westphalien qui se renforce après 1945, les relations internationales sont un monde d'anarchie où l'absence d'une autorité centrale en mesure de revendiquer le monopole de la puissance légitime sur un territoire pèse. Dans la lignée de Thomas Hobbes, il est ainsi considéré que l'État par sa nature caractérise la scène internationale. Ses principaux outils à sa disposition pour la mise en place d'une politique étrangère étant le recours à la force et la violence politique, les réalistes font de l'État un acteur unique et légitime des relations internationales. Ces attributs qui lui permettent d'assurer sa sécurité sur la scène mondiale, démontrent que le droit cède la place à la force et à l'affrontement pour la pérennité de chaque gouvernement. Cette faculté qui incarne la puissance des États en tant que la capacité et la volonté

de déterminer les règles du jeu, ou au moins de ne pas se les faire imposer selon la politologue Marie-Claude Smouts, définit désormais les règles du système international (Smouts 1998). Ainsi, tous les acteurs du système rechercheront la sécurité légitime qui s'incarne dans l'usage de la force, et par conséquent l'usage de l'outil militaire. Selon Raymond Aron, il y aurait en effet une « *légitimité et légalité du recours à la force armée de la part des acteurs* » pour protéger les intérêts nationaux et l'intégrité territoriale (Aron 1967, 843). Ainsi, par le biais de l'outil militaire, les gouvernements développent des politiques de puissance.

Ces politiques de puissance diffèrent selon l'époque et le contexte. Chaque État poursuit son propre intérêt national. Aujourd'hui, la Chine et les États-Unis à titre d'exemple, recherchent l'hégémonie tant politique qu'économique ainsi les politiques élaborées feront usage de diplomatie et de mesures financières pour parvenir à ces objectifs. Dans le contexte étudié, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie recherchent une sécurité économique vis-à-vis d'une menace physique. La piraterie porte atteinte à leur attractivité financière auprès des investisseurs étrangers, à leur image sur la scène internationale et leur prestance touristique. La politique de puissance menée par ces États aura pour objectif d'éliminer la menace qui entrave leur prospérité économique. Ainsi, la coercition et l'utilisation de la violence sont légitimées. Il est toutefois important de souligner la différence entre la Chine et les États-Unis et les trois États riverains du détroit de Malacca. Les premiers agissent dans une perspective de puissance et d'influence, ils appliquent un réalisme offensif, à la différence de la Malaisie, de Singapour et de l'Indonésie qui ont recourt à un réalisme défensif. Ces États ne cherchent pas à prospérer en tant que première puissance sur la scène internationale, au contraire leur objectif est leur survie au sein du système international.

Selon Hans Morgenthau, la mise en place d'une politique de puissance afin de faire prévaloir ses intérêts, nécessite une quantification de la puissance des États. Cette puissance composée de plusieurs facteurs qui fonctionnent comme un tout est de divers ordres : géographiques, matériels, institutionnels, moraux, militaires, etc. Ainsi, en fonction de la politique menée, l'acteur étatique rationnel cherchera à maximiser ses ressources de puissance (Morgenthau 2005). Dans notre étude, l'objectif des États riverains consiste à maximiser leurs forces militaires afin de combattre efficacement la piraterie. Cette ressource de puissance est particulièrement déterminante dans les relations internationales. Toutefois, afin qu'elle soit pérenne il est important

que l'outil militaire soit opérationnel. Dans un premier temps, les États doivent développer leur force militaire par le biais d'acquisitions matérielles, puis par la mise en place de stratégies de combat. Néanmoins, cette théorie présente des limites en ne prenant en compte que l'unique recherche de puissance par les États au détriment de leur sécurité. Ainsi, dans les années 1970, dans un contexte d'érosion de la puissance américaine lors de la Guerre du Vietnam et de l'importance croissante des acteurs transnationaux et des organisations internationales dans la communauté internationale, la théorie du néo-réalisme fondée par Kenneth Waltz apparaît en réponse aux limites et faiblesses de la théorie réaliste. L'État demeure un acteur principal du courant et la nature anarchique du système international est inchangé, toutefois cette pensée insiste sur la recherche de sécurité de la part des États plus que celui de la puissance. La lutte contre la piraterie ne doit pas devenir une quête de puissance, seules la sécurité et la survie des États doivent être recherchées. Bien que les États du détroit de Malacca recherchent la paix et la stabilité dans leurs territoires souverains en accord avec une approche néo-réaliste, chaque mobilisation militaire étatique dans cet espace s'inscrit dans la géopolitique de la région sud-est asiatique. Le détroit de Malacca artère principale du commerce maritime, est une jonction entre deux océans stratégiques où les grandes puissances mondiales s'imposent. En réaffirmant cette légitimité en tant qu'acteur puissant capable de contrer la menace pirate, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie tendent à affirmer leur capacité à s'inscrire dans le jeu géopolitique des relations internationales. Le déploiement de leurs atouts militaires renforce leur prestige et puissance dans le système international. Ils affirment leur souveraineté sur un territoire qu'ils maîtrisent et leur capacité de projection sur la scène régionale. Ainsi, un second enjeu est recherché par ces États qui souhaitent protéger leur intégrité territoriale et gagner en puissance dans un système anarchique où la loi du plus fort règne.

Ce défi de sécurité caractérisé comme la « *capacité à résister à toute agression étrangère* » selon Giacomo Luciani, répond aux attentes d'une politique sécuritaire réaliste basée sur les forces armées étatiques et l'usage de la violence légitime (Luciani 1989, 151). Les États égoïstes agissent dès lors unilatéralement pour combattre les menaces qui entravent leur sécurité. Dès l'indépendance des trois États étudiés, la sécurité est au cœur des paradigmes développés par les élites nationales malaysiennes, indonésiennes et singapouriennes. Ces États ont par conséquent légitimé un élargissement des compétences de leurs forces armées pour répondre aux nouveaux défis sécuritaires (Allès 2019, 12). Toutefois, ce combat qui semble étonnant vis-à-vis du poids historique

de l'activité pirate dans l'Histoire de la région, peut se comprendre selon les six principes du réalisme politique énoncé par Hans Morgenthau dans son ouvrage *Politics Among Nations* de 1948. Ce dernier insiste sur les principes moraux qui ne peuvent être pris en compte pour comprendre les politiques de puissance. En perpétuelle évolution, les États agissent toujours en fonction du principe de survie nationale. Dès lors, leur développement économique, politique et international étant menacé, la lutte contre la piraterie bien qu'elle fasse partie de l'héritage régional s'avère indispensable. Si les sultanats n'ont pas combattu la piraterie par le passé c'est qu'elle permettait une maximisation de leurs ressources et de leurs puissances. Il n'était donc pas nécessaire de lutter contre ces bandits des mers, au contraire une alliance était indispensable pour prospérer. Aujourd'hui, une alliance avec l'ennemie semble irréalisable. Hans Morgenthau insiste sur la non-universalité de ces principes moraux qui évoluent selon les intérêts des États à un moment donné. La survie et la préservation, thèmes au cœur de la thèse d'Hans Morgenthau sont également présents dans les discours des ministères de la Défense de l'Indonésie et de Singapour. Nous comprenons ainsi la nécessité de la lutte contre la menace pirate pour ces États en privilégiant une approche tant réaliste que néo-réaliste.

Section B. Face à la menace non-traditionnelle les États usent de leurs outils militaires afin d'assurer leur sécurité et protéger leurs intérêts

Les Livres Blancs de la Défense des trois pays riverains du détroit de Malacca : Malaisie, Singapour et Indonésie, mettent en avant l'importance de l'intérêt national et de sa protection. Pour leur bien être politique, économique et social, ce dernier doit être préservé et protégé des menaces tant intérieures qu'extérieures. Les stratégies sécuritaires nationales élaborées au sein de ces trois États prennent en compte ces facteurs et développent des outils de défense pour contrer les menaces. Dans notre objet d'analyse, la piraterie qui sévit dans les eaux territoriales où l'État est souverain conduit les gouvernements à adopter des politiques étrangères répondant à une approche réaliste. L'usage des forces militaires en réponse à une menace armée est privilégié et légitimé. Cet outil militaire qui constitue la puissance des États, est devenu une force de protection et de survie essentielle. Au cœur des politiques de protection des États riverains, les armées se sont développées tant d'un point de vue matériel que stratégique pour combattre les différentes menaces qui sévissent

dans leurs territoires. Toutefois, il convient d'expliciter les motivations des États à combattre le phénomène pirate.

Le détroit de Malacca devenue une artère commerciale importante dans le commerce international incite au développement des activités illicites. Avec plus de 60 000 navires qui ont traversé le détroit en 2000, puis 75 000 en 2012, les pays riverains ont cherché à développer leur attractivité afin de capter ces flux transocéaniques et leurs richesses (Fau 2013, 124). Le long du détroit, plusieurs ports ont émergé pour attirer les lignes maritimes internationales dans leurs terminaux et permettre l'émergence de nouvelles activités économiques prospères (e.g : le transbordement maritime⁵). Bien que Singapour captait l'essentiel des flux, la Malaisie a entrepris des programmes de modernisation de ses infrastructures portuaires afin de détourner une partie des échanges maritimes à destination de sa rivale voisine (Fau 2013, 125). Au début des années 2000, les intérêts sont considérables pour les deux pays : le Port Klang à proximité de la capitale malaysienne Kuala Lumpur attire environ 1,1 million d'EVP⁶ par an et le port principal de Singapour accueille une moyenne de 16 millions d'EVP entre 2000 et 2002 (Fau 2013, 125). Singapour est parvenue à s'imposer en principal centre d'assurance maritime comptabilisant à elle seule 40% du tonnage commercial contrôlé par les compagnies asiatiques (Frécon 2007, 333). Or la piraterie croissante dans le détroit inquiète un grand nombre d'investisseurs qui ont des actifs dans les ports malaysiens et singapouriens. Les armateurs internationaux ayant l'habitude d'emprunter le détroit de Malacca pour transporter des marchandises vers l'Union Européenne ou vers la Chine prennent l'initiative de contourner le détroit en empruntant de nouveaux axes. Cela aura pour conséquence une diminution des investissements directs étrangers dans cet espace. L'Indonésie est particulièrement touchée par cette baisse. Les IDE qui représentaient 33,8 mds de dollars en 1997, déprécient drastiquement en l'espace de deux ans. En 1999, le pays comptabilise seulement 10,9 mds de dollars d'investissements directs étrangers (Mitton 2001). La piraterie constitue une

⁵ Le transbordement maritime est une activité économique qui consiste à expédier des marchandises ou des conteneurs vers une destination intermédiaire, puis vers une autre destination. Le transbordement offre multiples avantages : cela permet de changer le moyen de transport pendant le voyage ou bien d'obtenir des labels en fonction du pays par lequel transite la marchandise. À titre d'exemple, la Chine a souvent recours à cette technique dans les terminaux malaysiens afin d'obtenir le prestigieux label Halal malais pour ses marchandises alimentaires à destination du Moyen-Orient.

⁶ EVP ou Équivalent Vingt Pieds est une unité de mesure approximative des terminaux et des navires porte-conteneurs basé sur le volume standard d'un conteneur de 20 pieds (6 mètres). Cette unité permet de simplifier le calcul du volume de conteneurs qui transite dans un terminal ou un axe commercial.

véritable inquiétude tant pour les usagers préoccupés de la sécurité de leurs personnels, installations, conditions de transports et marchandises, que des États riverains dépendants des retombées économiques du commerce pour leur développement interne et externe. Le Produit National Brut de Singapour qui est dépendant en 2004 à 80% du commerce est concerné par une baisse drastique de ses revenus liées aux activités maritimes (Richardson, Mukundan 2004, 7). Une économie stable est essentielle pour ces pays en voie de développement, sans les revenus maritimes leur survie est en danger. L'analyse de ces éléments d'ordre économique ont des conséquences sur les politiques mises en place et l'ordre social qu'il en résulte dans les États. La crise financière de 1997 a particulièrement touché l'Indonésie qui ne peut plus faire face au chômage et à la pauvreté qui sévit dans ses territoires. Ces conséquences liées aux faillites des entreprises et à la dévaluation de la roupie indonésienne contribuent à l'émergence de vagues de violences et de menaces qui entravent les intérêts de l'État. Face à ce regain de la violence, produit des instabilités économiques, politiques et sociales, nous comprenons les réactions de l'opinion publique internationale et la diminution des investissements étrangers.

La piraterie qui sévit dans les eaux du détroit de Malacca dès les années 1990 demeure motivée par l'appât du gain qui constitue son leitmotiv principal. Les conséquences de ces activités illicites ont une importance pour les images de ces trois États et leur attractivité sur la scène internationale. Ces explications des enjeux tant économiques, politiques que sociaux permettent de comprendre le refus de reconnaître les attaques pirates dans leurs eaux souveraines. Ainsi que le définit les juridictions étatiques, seul du brigandage maritime se produit dans les eaux territoriales. Bien que les États jouent de la définition juridique de la piraterie formulée par la Convention de Montego Bay de 1982 pour ne pas reconnaître le phénomène dans leurs eaux, les nations sont victimes de ces activités. Ce banditisme maritime qui se produit dans les eaux souveraines du détroit de Malacca porte atteinte à la sécurité et bien-être des États qui se révèlent être étroitement liés dans ce monde globalisé d'après Guerre froide⁷. Les organismes internationaux à l'instar du BMI et du Centre Régional de la Piraterie ont cherché à soustraire la menace à l'équilibre régional et mondial, or leurs actions n'empêchèrent pas la résurgence à la fin du XXème siècle. Contraint par la souveraineté des États qui refusent les interventions étrangères dans leurs territoires, seule une

⁷ SINGAPOUR. Ministry of Defence. Defending Singapore in the 21st Century. Singapore : Ministry of Defence, 2000, p.1

approche étatique pourrait résoudre cette piraterie. Les nations défiées par ces activités illicites cherchent dès lors à réaffirmer leur légitimité. Pour cela, le recours aux actions unilatérales est primordial. En tant que souverain de leurs territoires et souverain dans le système international, les États doivent combattre la piraterie pour retrouver une crédibilité et légitimité (Frécon 2009, 44).

Bien que les États soient défiés par de nouveaux acteurs non-étatiques, le glas de la victoire des acteurs transnationaux sur les États n'a pas sonné. Le recours à la puissance publique est sollicité pour contrer ces nouvelles menaces et l'État n'en sera que renforcé. Conscient du combat à mener, les gouvernements procèdent à des réformes d'ordre militaire. Diverses acquisitions matérielles sont entreprises ainsi que le démontre l'augmentation des budgets militaires en Asie du Sud-Est. Entre 1988 et 2009, les budgets alloués à la défense des trois États riverains ont augmenté du double voire du triple malgré quelques arrêts temporaires lors de la crise de 1997. En effet, la dépréciation des monnaies régionales à hauteur de 20 à 50% a freiné le miracle économique asiatique mais le combat contre la piraterie n'a pas cessé.

Tableau 1 : Dépenses militaires des 3 États riverains du Déroit de Malacca (1988 - 2019, Source SIPRI⁸)

	INDONÉSIE		MALAISIE		SINGAPOUR	
	Dépenses militaires USD \$	Dépenses militaires (% du PIB)	Dépenses militaires USD \$	Dépenses militaires (% du PIB)	Dépenses militaires USD \$	Dépenses militaires (% du PIB)
1988	1,357	1,53	855 741 986,	2,42	1,206	4,547
1989	1,41	1,38	1,019	2,62	1,141	4,492
1990	1,614	1,41	1,12	2,55	1,802	4,632
1991	1,697	1,32	1,571	3,19	2,022	4,448
1992	1,888	1,35	1,766	2,98	2,332	4,471
1993	1,933	1,22	1,923	2,87	2,481	4,091
1994	2,24	1,26	2,12	2,84	2,797	3,791
1995	2,479	1,22	2,444	2,75	3,67	4,178

⁸ STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE (SIPRI). Yearbook: Armaments, Disarmament and International Security.

1996	2,875	1,26	2,421	2,4	4,1	4,253
1997	3,231	1,49	2,09	2,08	4,46	4,45
1998	0, 972 702 125	1,01	1,16	1,6	4,47	5,211
1999	1,135	0,81	1,66	2,1	4,49	5,207
2000	1,13	0,68	1,53	1,63	4,33	4,518
2001	0,919 622 697	0,57	1,93	2,08	4,31	4,826
2002	1,37	0,7	2,24	2,21	4,53	4,924
2003	2,135	0,9	2,88	2,61	4,72	4,869
2004	2,429	0,95	2,82	2,26	5,04	4,416
2005	2,146	0,75	3,12	2,17	5,46	4,288
2006	2,612	0,65	3,27	2,01	5,83	3,945
2007	3,349	0,71	3,97	2,05	6,52	3,621
2008	3,232	0,57	4,41	1,91	7,45	3,877
2009	3,304	0,61	3,96	1,96	7,54	3,91
2010	4,663	0,65	3,85	1,51	8,11	3,429
2011	5,838	0,71	4,69	1,57	8,92	3,233
2012	6,531	0,91	4,51	1,43	9,17	3,155
2013	8,384	0,77	4,92	1,52	9,35	3,069
2014	6,929	0,88	4,92	1,45	9,6	3,08
2015	7,595	0,79	4,53	1,52	9,38	3,085
2016	7,397	0,86	4,17	1,4	9,87	3,188
2017	8,798	0,72	3,49	1,15	10,179	3,149
2018	7,557	0,67	3,47	0,97	10,835	3,108
2019	7,665	0,57	3,77	1,03	11,211	3,207

Grâce à ces hausses conséquentes, la puissance publique des trois États s'est renforcée et leur permet de mener des actions coercitives à l'égard de la menace. Les budgets alloués à la défense ont permis de moderniser les équipements à disposition des forces de l'ordre et de renforcer leur capacité de projection. Au début des années 2000, les achats d'équipements militaires explosent, sur la période de 2000 à 2009, nous comptabilisons plus de 146% des importations à Singapour, 722% pour la Malaisie et 84% pour l'Indonésie⁹. Les achats sont divers : des frégates,

⁹ STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE (SIPRI). *SIPRI Yearbook 2010 : Armaments, Disarmament and International Security*. 2010.

des missiles anti-navires et des sous-marins, puis les réformes militaires entreprises se veulent performantes. La défense des eaux territoriales contraintes par une menace puissante est prise au sérieux. Chaque pays riverain du détroit de Malacca souhaite réaffirmer sa légitimité et sa souveraineté via l'usage des forces armées et ainsi parvenir à réprimer la menace pirate.

Malaisie :

Si au début de la résurgence de la piraterie dans le détroit de Malacca, la Malaisie joue sur les définitions juridiques pour nier les attaques pirates dans ses eaux territoriales, elle prend peu à peu conscience des risques liés à ces activités illicites sur son développement interne et externe. La topographie du pays offre de nombreuses opportunités au maintien de l'activité pirate, le gouvernement conscient souhaite mettre en place des mesures, or le manque de moyen l'empêche de lutter efficacement contre ce fléau. Pour contrer ce manque de moyen, la Malaisie déploie sa politique de puissance en deux temps.

En premier lieu, le combat contre la piraterie prend forme au gré de la création d'institutions nationales en charge de coordonner les activités des différents organismes gouvernementaux et dont la mission est de faire appliquer la loi maritime. En 1985, le Maritime Enforcement Coordination Center est créé. Placé sous la direction du National Security Division, il collabore avec onze agences gouvernementales dont les forces armées, la police, les agences en charge de la pêche, de l'environnement, des douanes, des services de télécommunication et des services d'immigration. L'objectif principal du centre maritime dont le budget annuel avoisine les 3 millions de ringgit est la veille continue du trafic afin de signaler les attaques ou suspicions d'attaques afin de favoriser une intervention rapide des forces de l'ordre. Cette première initiative permet à la Malaisie de contrer quelques attaques et de poursuivre les assaillants. Toutefois, cette veille continue démontre ses limites face à une résurgence de la menace dans les années 1990. La multiplication des incidents dans ses eaux territoriales et le nombre de ressortissants malaysiens concernés poussent le gouvernement à opter pour une solution offensive sur le terrain.

Dès 1999, plusieurs initiatives d'ordre militaires sont entreprises. Tout d'abord, des patrouilles aériennes réalisées par les forces aériennes royales de la Malaisie sont mises en place au

nord du détroit de Malacca, à proximité de l'île de Langkawi afin de protéger les pêcheurs et les touristes. En octobre de la même année, la police malaysienne chargée de la protection des eaux territoriales établit des bases maritimes le long du détroit. De Langkawi, en passant par le port Klang puis jusqu'à Johor, des bases sont installées afin de faciliter le repérage de navires et permettre aux navires patrouilleurs de stationner à divers points stratégiques pour une projection plus efficace et rapide. Enfin en novembre 1999, à l'occasion de la réunion pour lutter contre la piraterie qui se déroule à Kuala Lumpur, des diplomates proposent d'escorter les navires commerciaux entre le Port Klang et Johor Bahry. Enfin, la prise d'otage en avril 2000 organisée par le groupe terroriste Abu Sayyaf à proximité de l'île de Bornéo, mène le gouvernement à entreprendre des déviations de certaines routes maritimes, d'empêcher l'accès à certaines îles et d'imposer aux pêcheurs la navigation en groupe. Des bateaux pièges pour appâter les pirates sont également proposés, mais le projet fut trop ambitieux et onéreux pour l'État. L'ensemble de ces mesures qui se veulent efficaces pour contrer la piraterie sur le long terme, doivent néanmoins être soutenues par une capacité de projection matérielle performante.

Dès 2000, le ministre de la Défense Najib Razak prend conscience qu'il est nécessaire d'accroître le potentiel de la marine et agit dans ce sens. L'acquisition est faite d'un grand nombre de patrouilleurs affectés à la surveillance de la côte ouest de la péninsule. Ces patrouilleurs divisés en équipe de jour et de nuit et plus performant, effectuent des patrouilles quotidiennes entre Malacca et Johor points névralgiques de la défense malaysienne. L'objectif est désormais de lutter à armes égales avec la piraterie. En 2002, des sous-marins Scorpènes sont intégrés aux forces malysiennes afin de surveiller les côtes et effectuer des missions de renseignements. Des équipements annexes sont également améliorés : téléphones satellite, jumelles à vision nocturne, etc. En 2002 un budget conséquent est alloué à la protection des intérêts d'ordre maritime. Près de 56 millions de ringgit sont destinés à l'achat d'une quinzaine de bâtiments et de systèmes de communication plus performants. En 2004, trois navires supplémentaires sont affectés aux patrouilles permanentes, puis 6 provenant de la société PSC-ND Sdn Bhd en 2006 et 4 autres en 2008. Au début des années 2000, une vingtaine de patrouilleurs des années 1960 sont remplacés par des frégates Katsuri, des Corvettes Méko A 100 et des navires de combat littoral. La RMN impulse une vague de modernisation au sein de ses rangs afin de contribuer efficacement à la lutte contre les nouvelles menaces. L'outil naval est particulièrement important pour la Malaisie. Avec un territoire

composé de plus de 4 675km de côtes et plus de 574 000km² de Zone Economique Exclusive (ZEE), une projection maritime efficace est essentielle pour préserver ses intérêts et ses lignes de communications¹⁰. Dans cette vague de modernisation des armées, la Royal Malaysian Air Force (RMAF) est également concernée. Le plan de modernisation pour les forces aériennes consiste à remplacer la flotte vieillissante par des avions de combats multi-rôles plus perfectionnés. Ainsi, en 2002 le ministre de la Défense Najib Razak commande 18 avions SU-30MKM russes et 9 avions F/A-18 pour compléter les bases aériennes de la Malaisie et ainsi répondre aux crimes transnationaux de la piraterie et du terrorisme. De plus, spécialement dédiés aux patrouilles et pour veiller aux attaques dans le détroit de Malacca, la Royal Malaysia Air Force fait l'acquisition d'hélicoptères européens AB 139 de la compagnie Augusta-Westland et des avions Eagle 150. Toutefois, les contraintes budgétaires rencontrées par la RMAF imposent une prolongation de la durée de vie des autres appareils aériens jusqu'en 2015 ce qui empêche une modernisation complète de ses forces.

Afin de parfaire sa politique de défense contre les menaces transnationales, l'une des dernières réformes entreprises par la Malaisie au début des années 2000 est la création d'une nouvelle agence gouvernementale pour renforcer l'efficacité et la sécurité dans ses eaux territoriales. Le 21 août 2002, le Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) est créé puis il est formellement établi en 2004 en vertu de la loi n°633 sur l'agence maritime malaysienne d'exécution. Ce laps de temps s'explique par une intensification des menaces en 2004 qui permettent de justifier la création d'une agence dont l'objectif premier est la sécurité. En regroupant sept agences gouvernementales en charge de l'application de la loi maritime, le MMEA transforme et consolide l'approche malaysienne en matière de sécurité maritime. La centralisation des efforts de la Royal Malaysia Navy, du département des pêches, de la police maritime permet de contrôler avec rigueur les espaces maritimes malaysiens et d'opérer sur un plus large terrain. Avec un budget initial de 176 millions d'euros afin de renforcer sa gestion et son développement jusqu'en 2006, le MMEA a la charge de la criminalité, la protection des environnements, le maintien de la souveraineté et la protection de l'intégrité territoriale de l'État. Pour cela, les forces navales des sept agences qui désormais ensemble, sont déployées dans les eaux pour répondre à l'ensemble des défis. En 2005, cette force commune de 1 200 hommes et 37 navires peut être assimilé au service

¹⁰ MALAISIE, Ministry of Defence. Defence White Paper. A Secure, Sovereign and Prosperous Malaysia. Kuala Lumpur : Ministry of Defence. 2019, p.45.

des garde-côtes qui semble particulièrement actif dans la lutte contre la piraterie et le terrorisme en Asie du Sud-Est. Il sera néanmoins baptisé Agence des garde-côtes de Malaisie (MCG) en 2017. À l'instar des patrouilles menées par la RMN, les garde-côtes effectuent des rondes quotidiennes et poursuivent les assaillants en cas d'attaques. Toutefois, ces garde-côtes n'étant pas uniquement dévoués à une unique mission mais plusieurs, la lutte contre la piraterie s'avère ne pas être efficace. Par ailleurs, il est intéressant de noter que la création de cette agence n'est que le fruit de l'absence d'une véritable stratégie maritime globale. Désormais sous l'égide d'une agence spécialement créée pour protéger les intérêts maritimes nationaux de la Malaisie, le pays peut maintenir un front qui se veut efficace sur le long terme. Le MMEA qui combine les forces militaires avec les forces civiles souhaitent offrir un nouveau cadre de résolution aux menaces qui portent atteintes à la Malaisie. L'ensemble des menaces sont ici concernées par l'action que mènera le MMEA. Cette agence permet la mise en place d'une nouvelle stratégie maritime qui profite à la lutte contre la piraterie et l'ensemble des menaces qui entravent son développement.

La Malaisie a su développer un arsenal compétent pour contrer les menaces en Asie du Sud-Est dont la piraterie. D'un point de vue matériel mais également stratégique elle a su mobiliser ses ressources pour élaborer un plan de lutte efficace. Grâce à l'outil militaire modernisé et relié à l'outil civil, la Malaisie apparaît comme l'un des pays les mieux préparés de la région pour combattre les pirates.

Singapour :

Dans une dynamique similaire à la Malaisie, Singapour s'estime peu concernée par la piraterie qui sévit sur son territoire dans les années 1990. Avec 714 km² d'eaux territoriales à protéger, en 1995 ses forces navales comptent dans ses rangs seulement 26 bâtiments ce qui est suffisant pour assurer sa défense étant donné qu'elle refuse de considérer les incidents rapportés le long de ses côtes comme relevant de la piraterie. Néanmoins, à l'instar de ses voisins, l'attitude de la cité-État évolue rapidement lorsque ses intérêts sont mis en danger. L'économie de la cité-État étant dépendante à plus de 70% de l'activité portuaire (Tourret 2011), les attaques répétées à proximité des ports est un nouveau défi pour Singapour.

Bien que la piraterie mène Singapour à réagir et à élaborer des politiques de défense, la cité-État a très tôt pris conscience de la nécessité de développer sa sécurité au fur et à mesure de son insertion dans la mondialisation. Ce petit État, vulnérable aux aléas de l'environnement international, ainsi qu'il se définit dans son papier officiel de 2000 relatif à la défense, a conscience que sa sécurité est essentielle pour sa survie. C'est en tant que nation souveraine responsable de sa propre sécurité et défense que Singapour entreprend de mettre en œuvre une politique militaire efficace afin de protéger et maintenir la paix, la stabilité, sa souveraineté et son intégrité territoriale¹¹. La cité-État favorise l'approche stratégique suivante qui est de prévenir l'apparition des menaces pour sa sécurité nationale et protéger son territoire contre les anciennes et nouvelles menaces par le biais de plusieurs politiques de défense.

Dès 1866, sous l'impulsion du gouvernement britannique, les premières opérations maritimes de la police sont officiellement lancées afin de combattre la piraterie dans les eaux du détroit de Malacca. Coordonnées par un poste de police flottant, les navires de cette police maritime patrouillent pour prévenir et dissuader les attaques des bandits des mers. Près d'un siècle et demi plus tard, cette organisation de lutte contre les menaces affectant la sécurité et l'économie de l'État poursuit ses missions désormais élargies. En 1993, la police maritime renommée Police Coast Guard ou la Police des Gardes-Côtes (PCG) est officiellement responsable de la sécurité maritime de Singapour. Son rôle principal est de prévenir de l'intrusion des navires de migrants illégaux, de gouvernements étrangers et autres navires non identifiés. Afin de mener à bien son nouveau rôle, la PCG réorganise ses forces navales en quatre escadrons alloués à une tâche particulière : interception, portuaire, patrouille côtière et tâches spéciales. Toutefois, la résurgence inquiétante de la piraterie à la fin des années 1990 conduit à une évolution du rôle de cette police afin de répondre aux nouveaux défis qui portent atteintes à Singapour et son développement. En collaboration avec les forces navales de l'État, les services douaniers et policiers, la PCG étend ses capacités d'actions afin de combattre le terrorisme naissant et le banditisme. Bien que cette coopération entre les différentes agences gouvernementales, dont l'État civil et le militaire, soient efficaces, le ministre de l'intérieur Wong Kan et le ministre de la Défense Tony Tan en visite au quartier général de la PCG de Kallang le 28 septembre 2000, soulignent un manque de moyens qui nécessite davantage

¹¹ SINGAPOUR. Ministry of Defence. Defending Singapore in the 21st Century. Singapore : Ministry of Defence, 2000, p.9

de forces matérielles et une stratégie plus élaborée en matière de surveillance. Plusieurs réformes sont dès lors entreprises pour renforcer la protection des eaux territoriales de Singapour. Des patrouilles quotidiennes, 24 heures sur 24, sont effectuées par la police des gardes-côtes au départ des quatre bases régionales pour assurer une surveillance continue des zones maritimes, maintenir l'ordre public dans les îles de Singapour et contrôler les frontières maritimes. Pour renforcer ces mesures des équipements spécifiques sont acquis à l'instar de radars de vision nocturne, des caméras de surveillance côtière et portuaire, puis les patrouilleurs sont équipés d'armes à feu. Les bâtiments en charge de patrouilles et outils de dissuasion sont également concernés par des plans de modernisation. L'administration de la Police des Gardes-Côtes fait l'acquisition de plusieurs navires pour renforcer ses rangs : 4 patrouilleurs côtiers de la classe Swift modernisés ont été remis par la marine de la République de Singapour en 1993, 3 en 1994, puis 4 en 1997. Enfin, les agents gardes-côtes ont également bénéficié de formations supplémentaires dans le domaine de l'arraisonnement des navires. Cette première agence gouvernementale qui unit les forces civiles aux forces militaires permet la protection des eaux maritimes et une première approche dans la lutte contre la piraterie et les nouvelles menaces.

Parallèlement, diverses agences ont été créées par le gouvernement de Singapour et le ministère de la Défense pour anticiper les menaces, organiser et renforcer les défenses de Singapour contre les nouvelles menaces transnationales¹². La Home Team Academy, le Homefront Security Office, le Joint Counter Terrorism centre et le Secrétariat de la sécurité nationale (National Security Secretariat) furent créés afin de mettre davantage l'accent sur la coordination et l'intégration inter-agences. À titre d'exemple, le Centre de coordination de la sécurité nationale qui œuvre au sein du bureau du Premier ministre et sous l'égide du ministère de la Défense fut créé en 1999 en tant que Secrétariat de la sécurité nationale. Cette unité conçue pour renforcer la coordination entre les agences de sécurité existantes de Singapour a pour mission le renforcement des liens inter-agences par la convergence stratégique de leurs missions, en orientant les efforts contre les menaces émergentes de la guerre non conventionnelle et du terrorisme transnational. Rebaptisé Secrétariat de la sécurité et coordination nationale (NSCS) en août 2004, l'agence est composée d'officiers détachés du ministère de la Défense, des forces armées de Singapour, de la police de Singapour, de

¹² SINGAPOUR, Ministry of Defence. The Fight Against Terror : Singapore's national security strategy. Singapore : Ministry of Defence, 2004, p.12

la division de la sécurité et du renseignement, de la force de défense civile de Singapour et du ministère de l'Information, des Communications et des Arts. L'objectif étant la coopération dans les politiques sécuritaires, plusieurs collaborations inter-agences sont sollicitées pour lutter contre les menaces extérieures. L'exercice Apex, un exercice conjoint de sécurité maritime entre la Police des Gardes-Côtes et la marine de la République de Singapour fut dès lors mis en place¹³. Une coopération étroite se crée entre les différentes agences maritimes en charge de la protection des eaux territoriales de Singapour. Reliées par un système intégré de surveillance et d'information au centre de contrôle des opérations portuaires connu sous le nom de système d'information sur le trafic maritime (VTIS), l'efficacité de la collaboration inter-agences n'en est que plus grande pour sauvegarder les intérêts de la cité-État. À ces agences s'ajoutent un autre service placé sous l'autorité de la marine de la République de Singapour : le commandement côtier (COSCOM) également équipé de patrouilleurs qui visent à contrer les menaces de surface. Sa présence continue dans les eaux territoriales de Singapour et son étroite collaboration avec la Police des Gardes-Côtes et l'autorité du port de Singapour assure une présence rassurante qui tend à dissuader les menaces en mer dont la piraterie.

Depuis la résurgence de la piraterie au début des années 1990 et les attentats du 11 septembre 2001, les mesures de sécurité dans le détroit et les eaux territoriales de Singapour ont été constamment revues et améliorées. Les agences de sécurité maritime, telles que la marine de la République de Singapour, la police des Gardes-Côtes et l'autorité maritime et portuaire, coopèrent étroitement pour protéger la cité-État et contrer les menaces maritimes. À titre d'exemple, les navires de la marine escortent certains navires marchands de grande valeur dans le détroit de Singapour, tandis que les bateaux de la PGC ont intensifié les patrouilles. Afin de sécuriser les eaux, les itinéraires empruntés par les ferries, les bateaux de plaisance et navires commerciaux ont été balisés pour les tenir à l'écart des mouillages et des installations sensibles. La sécurité à des points de contrôle en mer a également été renforcée à la gare maritime de Tanah Merah, au Singapore Cruise Centre et aux alentours des îles de la cité-État. La sécurité est essentielle selon le discours du ministre des Transports Yeo Cheow à la Conférence internationale sur la sécurité maritime et portuaire le 21 janvier 2003. En effet une attaque envers Singapour et l'Asie du Sud-Est serait

¹³ SINGAPOUR, Ministry of Defence. The Fight Against Terror : Singapore's national security strategy. Singapore : Ministry of Defence, 2004, p.13

inacceptable. Des groupes de travail sur la sécurité maritime ont été mis en place pour le gouvernement afin d'étudier les moyens pour renforcer la sécurité maritime et promouvoir le secteur maritime de Singapour. Le gouvernement est désormais très actif en ce qui concerne les activités pirates qui sévissent dans ses eaux. Diverses mesures sécuritaires émergent afin de limiter les conséquences des attaques et renforcer la sécurité et l'économie de la nation. Toutefois, l'efficacité des mesures se veut renforcée lorsque la menace pirate est associée au terrorisme naissant qui effraie davantage l'opinion publique internationale et les gouvernements.

La marine de la République de Singapour a également été contrainte de renforcer ses capacités armées pour assurer une meilleure protection des intérêts de la nation. Le rôle de la marine est important, si d'une part il agit en tant que force légitime pour combattre les menaces, elle travaille en étroite collaboration avec les différentes agences gouvernementales singapouriennes ce qui accroît ses capacités de projection. La modernisation de la flotte navale et de ses équipements a donc été une priorité pour le ministère de la Défense. Ainsi, plusieurs commandes sont effectuées auprès des grandes industries navales. Entre 1990 et 2001, six corvettes lance-missiles de classe Victory, douze patrouilleurs de classe Fearless, quatre navires de débarquement de classe Endurance et quatre sous-marins de classe Challenger ont été commandés par la marine auprès de la Suède. En 2000, six frégates La Fayette ont été commandées à la France afin de remplacer les canonnières à missiles TNC 45 entrées en service en 1968. Auprès de la DCNS et d'autres industries navales, Singapour fait également l'acquisition de six frégates de classe Formidable, des navires de missions littorales (LCS) de classe Indépendance, de missiles anti-navires Harpoon et un sous-marin de classe Archer. Pour un budget total de 8,3 mds de dollars singapouriens, cinq sous-marins sont acquis. La Royal Singapour Navy qui s'efforce de devenir la « *meilleure petite marine du monde* »¹⁴ agit dans l'intérêt de protéger ses eaux territoriales et de maintenir un accès ouvert à ses lignes de communications maritimes. Ses flottes jouent un rôle particulier, elles sont chargées de dissuader les menaces de surface qui pèsent sur le détroit de Malacca et sur la mer de Chine méridionale. Toutefois, les patrouilleurs doivent être accompagnés des forces aériennes pour mener à bien ses missions.

¹⁴ SINGAPOUR. Ministry of Defence. Defending Singapore in the 21st Century. Singapore : Ministry of Defence, 2000, p.12.

Les forces aériennes de la République de Singapour connaissent également un renouvellement de leurs flottes dès les années 1990. Afin de mettre en place des patrouilles aériennes performantes, le programme Awacs en 1996 permet l'acquisition de quatre avions Gulfstream G550 avec des radars performants. En 1991, huit avions Fokker 50 sont affectés à l'escadron 121 afin de renforcer les patrouilles maritimes et la surveillance des côtes.

Les forces armées de Singapour se sont particulièrement bien développées en réponse à la menace terroriste et pirate. Ce sont près de 1 000 hommes et 106 patrouilleurs qui constituent les forces de la police des Gardes-côtes en 2000. La réponse militaire coercitive unilatérale apportée par Singapour aux menaces qui entravent son développement semble opérationnelle.

Indonésie :

La prise de conscience du phénomène pirate par les autorités indonésiennes s'avère être plus tardive que celle de ses voisins. Dans un mouvement de déni collectif, les trois États riverains du détroit de Malacca ont refusé d'assimiler le brigandage maritime à des attaques pirates. Plusieurs raisons expliquent ce refus, la peur de perdre sa souveraineté en cas d'ingérence étrangère dans ses affaires est l'une des premières causes. Or, le manque de ressources armées pour intervenir dans l'ensemble de son espace maritime pénalise fortement l'Indonésie dans sa lutte contre les menaces transnationales. Avec seulement neuf patrouilleurs au lendemain de la Guerre froide pour assurer sa défense sur cet immense territoire constituée de 17 000 îles, les grandes compagnies d'armateurs n'ont pas hésité à classer l'Indonésie dans la catégorie des pays à risque dès 1998. Dès lors, les États usagers dont les intérêts commerciaux sont importants dans la zone tendent à ingérer dans les affaires internes de l'archipel. En refusant de reconnaître les attaques pirates dans son territoire, l'Indonésie s'assure un dernier rempart contre l'ingérence étrangère. Toutefois, l'insécurité croissante qui pèse dans le détroit de Malacca et les retombées économiques qui s'additionnent à celles de la crise financière de 1997 est un premier pas vers l'élaboration d'une politique sécuritaire pour défendre les intérêts de la nation indonésienne.

La piraterie et son impact sur la dynamique sécuritaire dans la région sont peu à peu reconnus officiellement par les autorités gouvernementales ainsi que le présente le ministère de la

Défense indonésien dans un papier officiel publié en 2003. En adéquation avec le préambule de la Constitution de 1945, l'Indonésie s'engage à sauvegarder l'intérêt national du pays, à protéger la souveraineté de l'État, l'intégrité territoriale de la République d'Indonésie, la sécurité et la fierté de la nation. Conscientes des enjeux, les autorités gouvernementales dirigent l'ensemble des efforts vers l'élaboration d'une stratégie de la défense capable de garantir la sécurité nationale. Pour cela l'usage de la force, destinée à faire face aux menaces et perturbations contre les intérêts nationaux et à soutenir le gouvernement dans ses efforts est privilégié. Confronté à une majorité de menaces non-traditionnelles, le gouvernement indonésien favorise ainsi une approche militaire pour affronter les nouveaux défis.

Dans un premier temps, en 1972 un décret conjoint du ministère de la Défense et de la Sécurité et du ministère de la Justice et des Finances crée le Maritime Security Coordination Board, une agence en charge de relayer les informations et créer des alertes marines pour mener d'éventuelles opérations de sécurité. Ce premier outil à disposition des forces militaires permet le recensement des attaques pirates ce qui contribue à rendre plus effectif le combat contre ces bandits des mers. Puis fondée en 1946 au lendemain de l'Indépendance de l'Indonésie, la police nationale indonésienne joue un rôle important pour le maintien de l'ordre dans son territoire, sur les eaux territoriales et dans l'espace aérien. Elle est placée en 1962 sous l'autorité du ministère de la Défense jusqu'au 1er juillet 2000. Puis à cette date, les corps de police maritime et aérien ou POLAIRuD sont créés afin de faire respecter le droit maritime et aérien par le biais de patrouilles de sécurité et de sûreté. Leurs rôles consistent à assurer la navigabilité des navires et la prévention des catastrophes. Cette institution qui acquiert une certaine autorité sur les mers, permet de prévenir partiellement de la menace pirate. Puis, au sein des forces nationales armées indonésiennes ou la TNI (Tentara Nasional Indonesia), un programme spécial est élaboré en 2002 afin de lutter contre les nouvelles menaces d'ordre non-étatiques. Les MOOTW (military operations other than war) ou les opérations militaires autres que la guerre est une synergie des forces armées et des agences gouvernementales en charge de répondre aux intérêts urgents en matière de défense. Ce programme des MOOTW spécialement créé par la loi n°3/2002 en remplacement de la loi n°20/1982 réorganise les autorités de défense pour soutenir l'intérêt national menacé par des conflits non-traditionnels. L'importance de cette réforme s'est fait ressentir au début des années 2000, notamment en 2001 lorsque 91 cas de détournement et de piraterie ont été signalés dans les eaux territoriales

indonésiennes par le Bureau Maritime International. Bien que les données des autorités indonésiennes présentent un recensement moindre, l'impact de la piraterie sur l'économie indonésienne s'est fait ressentir et a contribué à la mise en place d'une nouvelle stratégie de défense qui prend en compte la piraterie et son combat. La menace étant imminente et ses répercussions graves, une action immédiate fut nécessaire.

La TNI a ainsi mis en œuvre la MOOTW conjointement avec des agences gouvernementales fonctionnelles dans le cadre d'opérations conjointes synergiques et coordonnées. Les actes criminels transnationaux étant de plus en plus nombreux, l'utilisation des capacités de défense en soutien aux agences gouvernementales qui luttent contre les crimes transnationaux fut une priorité. L'objectif fut ainsi de projeter les forces militaires afin de sécuriser l'ensemble des régions frontalières et des espaces maritimes vulnérables puis de faire respecter la loi en mer. En travaillant en étroite collaboration avec plusieurs agences gouvernementales qui ont également autorité en matière de sécurité maritime à l'instar du Polri, du Département des Mers et de la Pêche, le Département de la Justice et des Droits de l'Homme et d'autres éléments de sécurité maritime, la TNI impose un cadre répressif et une force de dissuasion à plus large échelle. Ces coopérations inter-institutionnelles sont importantes pour mener à bien la lutte contre les crimes transnationaux. Chaque agence détient ses propres compétences qu'elle applique en mer. La TNI par le biais du programme MOOTW use des forces armées pour surmonter la menace tandis que les autres institutions sont chargées d'assurer la sécurité et l'ordre public en mer conformément au droit maritime.

À l'identique de ses voisins, les autorités indonésiennes ont investi dans les équipements militaires. Au début des années 1990, 39 bâtiments de la marine de l'Allemagne de l'Est ont été acquis dont 16 corvettes Parchim, 14 embarcations de débarquements Fosch et 9 dragueurs de mines Condor. Ces achats effectués dans l'optique de combattre la piraterie ont été poursuivis par l'acquisition de quatre patrouilleurs en 2001. Ces nombreuses acquisitions ont été réalisées afin de réaffirmer l'identité maritime de l'Indonésie gage de la dignité de la nation. Des programmes ont également été mis en place pour renforcer cette force maritime. Le 9 mai 2000 les autorités se sont engagées à mettre en œuvre une force spéciale composée de 15 navires engagée dans la répression de la piraterie. Des patrouilleurs avec de nouveaux systèmes radars pour intervenir plus rapidement ont été mobilisés. Ces patrouilles furent le fruit d'une collaboration entre la police maritime, les

agences des Gardes-côtes et les douanes. Des exercices militaires ont également été organisés dans le détroit de Malacca : Kikis Bajak en 1993 qui signifie « gratter la piraterie ». Enfin, des centres spécialisés pour veiller sur les détroits et les communications ont été établis afin de renforcer les patrouilles le long des côtes.

La TNI s'est efforcée de venir à bout de la piraterie, mais elle n'a pas été en mesure de le faire complètement. Le contexte national et les diverses luttes à mener en interne ont empêché de prioriser la lutte contre la piraterie. Les moyens mobilisés furent insuffisants, en effet seul 30% de la flotte indonésienne fut opérationnelle. En 2002, lors d'une réunion internationale l'Indonésie reconnaît la difficulté à assurer sa sécurité dans ses eaux et appelle à une mobilisation étrangère. Les menaces combattues par leurs définitions sont transnationales. Ils impliquent par conséquent les intérêts d'autres pays et poussent à la coopération inter-étatiques.

Chaque gouvernement rencontre des difficultés dans le développement d'une politique sécuritaire efficace. À Singapour les attaques se font de plus en plus nombreuses dès 2003, pour remédier à cela le ministre de la Défense Tony Tan et de l'intérieur Wong Kan proposent le 28 septembre 2000 une approche multilatérale avec une implication de tous les utilisateurs du détroit dans sa protection. L'objectif poursuivi serait la délocalisation de la menace qui touche l'ensemble des États riverains du détroit. L'instauration d'un processus de confiance entre les membres de la communauté internationale est nécessaire pour réprimer la menace qui est commune. Les États doivent abandonner leurs méfiances vis-à-vis de leurs voisins et ensemble ils doivent contribuer à la mise en place d'un équilibre des puissances.

Comme nous avons pu le constater, l'approche unilatérale des États riverains du Détroit de Malacca s'explique par plusieurs facteurs : économiques, politiques, stratégiques et juridiques. L'aspect juridique est particulièrement intéressant, en effet, à partir du moment où la piraterie n'est pas une menace dans les eaux territoriales soumises à la juridiction des États, l'idée d'une coopération s'estompe au profit d'une réponse étatique unilatérale personnalisée. Les États victimes de la piraterie dans leur territoire décident ainsi de recourir à la force pour protéger leurs intérêts. Chaque État développe sa force navale au gré de la menace qui croît et mène des opérations militaires et des patrouilles dans son territoire. Toutefois, la géographie exigüe du Détroit de

Malacca révèle les limites d'une approche unilatérale. Les eaux du détroit de Malacca étant partagées par les trois états riverains, le champ d'action s'avère limité d'autant plus que les États égoïstes en raison de leurs intérêts refusent la coopération. L'État dispose uniquement du droit d'usage de la force sur son territoire car il y demeure souverain, or la menace peut provenir de l'extérieur et fuir dans un territoire où sa capacité d'action est nulle. Cette juxtaposition des frontières maritime entrave les poursuites des assaillants et rend impossible une arrestation. L'absence d'une coopération marquée entre les États concernés et le refus d'accorder des mandats de poursuite entre les États par trop grande attache à leur souveraineté, met en cause l'efficacité des mesures mises en place. Cela pose les limites d'une approche réaliste dans le cadre d'un combat contre une menace non-traditionnelle commune. Les mesures individuelles doivent être remplacées par une coopération productive entre les trois États riverains afin de garantir une meilleure protection de leurs intérêts.

Chapitre 4 : La nécessité d'un nouveau cadre multilatéral pour combattre la piraterie : un premier pas vers la coopération trilatérale

Chaque État riverain du détroit de Malacca confronté à la piraterie a su maximiser ses ressources tant civiles que militaires pour mettre en place des mesures coercitives en vue de protéger ses intérêts nationaux, sa souveraineté et son intégrité territoriale. Bien que les réactions de ces pays fussent encourageantes aux yeux de l'opinion publique internationale, les mesures semblent être inefficaces sur le long terme. Les patrouilles menées de manière unilatérale empêchent un contrôle total du détroit, ce qui favorisent le développement de la piraterie par l'absence de répression constante. Chaque État mène sa lutte à sa guise sans prendre en compte les opérations mises en place par leurs voisins, or cela a pour conséquence une résurgence de la piraterie dès 2003. Ces nouvelles menaces transnationales qui ne connaissent aucune frontière jouent avec la peur des nations de voir leur souveraineté entravée au profit d'une coopération inter-étatique. La piraterie qui sévit dans le détroit de Malacca est commune à tous. Les politiques de défenses élaborées par les États doivent dépasser l'approche réaliste afin d'appréhender les relations internationales et la résolution des conflits selon un cadre libéral (A). La recherche de puissance doit laisser sa place à la confiance et la bienveillance des États dans une lutte commune pour leur sécurité. La Malaisie, l'Indonésie et Singapour favorisent dès lors une pratique libérale des relations internationales dans leur répression commune de la piraterie (B).

Section A. Évolution nécessaire vers une pratique libérale des relations internationales afin de combattre la piraterie

Si les thèses réalistes évoquent un système international anarchique et instable, il n'en demeure pas moins incontrôlable. La maximisation des ressources par les nations représente une quête de puissance et de sécurité incessante par les États ce qui bouleverse l'équilibre de l'ordre mondial. Afin de contrebalancer ces différentes forces, les États motivés par la préservation de leur souveraineté et la protection de leurs intérêts développent des systèmes d'alliance qui permettent d'équilibrer les pouvoirs sur la scène internationale. Cette volonté de se protéger des grandes puissances et de leur pouvoir souligne le comportement égoïste des États prêts à s'allier avec d'autres nations pour se préserver de l'ennemi commun. Toutefois, ce comportement qui tend à

s'inscrire dans le champ des réalistes, dévoile une once d'humanité coopérative pour le bien être du système international anarchique en adéquation avec une approche libérale des relations internationales.

L'équilibre régional autour du détroit de Malacca est gouverné par la menace pirate et les menaces non-traditionnelles dès la fin de la Guerre froide. La résurgence de ces activités illicites tend à bouleverser les relations inter-étatiques tant entre les États riverains que les États usagers. Les réactions ont été diverses, toutefois une décennie après la résurgence de la menace les attaques continuent de croître. Les mesures militaires coercitives unilatérales ont eu des effets mitigés. Et les États d'ASE par peur de perdre leur souveraineté ont renoncé à la mise en place d'un accord coopératif maritime avec leurs voisins. Toutefois, il semble désormais fondamental pour ces nations d'y avoir recours. Si les eaux du détroit de Malacca ont des frontières délimitées par la Convention de Montego Bay ratifiée en 1982, la piraterie libre et indépendante de nature ne relève d'aucun État et n'est pas contrainte par les eaux territoriales de chaque nation. Ses activités peuvent se dérouler tant en Malaisie, qu'en Indonésie, qu'à Singapour, nulle ne sait où ces bandits séviront. Les États peuvent se préparer et déployer leurs flottes navales et aériennes, néanmoins, leurs chances de contrer une embarcation pirate en action dans leurs eaux territoriales s'avèrent infime. En connaissance de cause, les probabilités pour lutter contre cette piraterie efficacement seront plus importantes si les nations s'allient. Les mesures unilatérales ont démontré leur inefficacité, la coopération semble être l'ultime moyen pour éliminer l'ennemi commun. Il s'avère indispensable pour ces trois pays de développer leur sociabilité régionale au gré d'accords coopératifs. La collaboration des forces civiles et militaires au gré d'un pacte maritime est une évolution nécessaire pour atteindre un équilibre dans les relations internationales. La Malaisie, l'Indonésie et Singapour élaborent dès lors une diplomatie fondée sur la recherche d'un équilibre dans le détroit de Malacca. Cette diplomatie est le premier signe d'une évolution des pratiques des relations internationales du réalisme vers le libéralisme. L'équilibre régional étant recherché par ces États, les alliances et collaborations seront à l'ordre du jour dans les politiques sécuritaires élaborées.

L'idée est de promouvoir un nouveau cadre multilatéral pour répondre aux nouveaux défis notamment celui de la piraterie. Les États auparavant s'affrontaient entre eux, leur souveraineté et intégrité territoriale étaient remises en cause par une menace militaire d'origine étatique. Depuis,

sous l'influence de la mondialisation, des logiques induites par la Guerre froide et des logiques souveraines des États d'ASE, les menaces et par conséquent les concepts sécuritaires relèvent du champ non-traditionnel qui par sa définition est en opposition avec les anciennes menaces traditionnelles. Cette nouveauté sémantique qui s'est imposée progressivement en norme à la veille du XXIème siècle, induit un changement dans l'approche des politiques sécuritaires produites par les États. Désormais, confrontés à ces nouvelles menaces transnationales, les gouvernements ont tenté de manière unilatérale de combattre leurs ennemis. Toutefois, le bilan de ces politiques de défense s'est révélé être un échec mitigé. La délimitation des frontières entrave le déploiement des forces armées, l'unilatéralisme doit dès lors laisser sa place à la coopération à l'instar que les concepts de sécurité furent élargis dans les années 1990 (Rüland 2006, 363). Il semble en effet nécessaire de procéder à un élargissement du champ de production des politiques étatiques en effectuant un pas vers une coopération renforcée entre voisins. Il est essentiel pour chaque gouvernement de privilégier une nouvelle conception de la sécurité pour résoudre les conflits auxquels ils sont confrontés. La transposition à l'échelle régionale des nouveaux concepts de sécurité est un premier pas dans la lutte contre la piraterie. Cette mesure permet en effet de favoriser la coopération et la libéralisation des politiques de défenses en Asie du Sud-Est (Allès 2019, 6). Les nations doivent agir de concert pour préserver les normes et la gouvernance régionale en matière de sécurité qui tendent à être remodelés par les nouvelles menaces non-traditionnelles devenues des nouveaux gouverneurs de la sécurité (Caballero-Anthony 2018). L'évolution des pratiques réalistes à des pratiques libérales axées sur la coopération, le global et l'humain en Asie du Sud-Est semble être une solution efficace pour prévenir et réprimer la piraterie.

Bien que la piraterie ait défié les États qui ont cherché à réaffirmer leur légitimité par le recours à des actions unilatérales, le recours à une aide extérieure semble indispensable. L'identification d'un ennemi commun à combattre est essentielle pour le développement de la sociabilité régionale et l'avènement d'une coopération inter-étatiques. Cette collaboration est particulièrement sollicitée en raison de l'absence de frontières pour la piraterie. Dans un premier temps, la collaboration doit se réaliser au travers des domaines du renseignement, du partage et de la communication. Les solutions pour lutter contre la piraterie sont nombreuses, il est vain de penser uniquement selon une approche militaro-centrée. L'action sur mer et dans les airs est essentielle toutefois sur terre il est indispensable de déployer des réseaux de communications et de

renseignements. La coopération qui émerge doit tant correspondre à une alliance des forces militaires que des forces politiques, l'enjeu pour les États est de mettre au point une diplomatie dissuasive. L'aspect social ne doit pas être sous-estimé par ailleurs, un État fort est un État où la piraterie ne prospère pas. Des mesures économiques et sociales doivent être développées afin d'enrayer le phénomène pirate. Cela représente tant un axe d'effort pour les États que pour l'ONU et les autres organisations internationales qui sont confrontées à la piraterie. Des efforts et des politiques concertées relevant d'une pratique libérale doivent être mis en œuvre afin de lutter efficacement contre l'ensemble des menaces.

Pour cela, l'école anglaise des relations internationales conceptualise l'approche libérale dont les États se revendiquent peu à peu dans leur lutte contre la piraterie. Théorisée par Hedley Bull dans les années 1970, la théorie du libéralisme prend pour pierre angulaire les concepts et valeurs développées par la philosophie des Lumières au XVII^{ème} siècle. En préconisant une approche libérale, ces valeurs et concepts doivent au XX^{ème} et XXI^{ème} siècle conduire les liens et les relations diplomatiques, économiques et politiques entre les États. Le cœur de la réflexion des théoriciens du libéralisme est la capacité des États à dépasser le système anarchique qui domine les relations internationales selon une perception réaliste. La coopération et le rôle des institutions internationales permettraient de tempérer l'anarchie du système mondial afin d'aboutir à une société internationale pacifique où les acteurs ont des pratiques et des intérêts communs. L'État conserve une place primordiale dans le système mondial selon le libéralisme. Bien que les individus soient désormais une unité d'analyse privilégiée, ces derniers ne peuvent agir dans la société internationale que par le biais des États. Pour les libéraux, les gouvernements sont des acteurs rationnels qui ont consciences d'être placés dans une société anarchique sans autorégulation. En prenant conscience de ce cercle vicieux et de l'incapacité à évoluer dans ce système régit par la violence et la quête de puissance, les acteurs étatiques favorisent la coopération et appliquent les valeurs et concepts de la philosophie des Lumières afin d'atteindre l'idéal de la paix démocratique. Dès lors, selon ce constat empirique, il n'y aurait pas de guerres entre les démocraties libérales car le respect du droit demeure fondamental. Cette théorie, par ailleurs défendue par Michael Doyle et David Rousset, soutient que les États démocratiques défendront un processus de résolution marqué par la négociation et le compromis plutôt que sur la menace d'une intervention militaire.

La coopération semble progressivement être acceptée et considérée comme essentielle auprès des États du détroit. Chaque Livre Blanc de la Défense ou les papiers officiels soulignent la mise en place de politiques sécuritaires coopératives pour venir à bout des menaces non-traditionnelles qui redéfinissent les défenses de chaque pays. La position officielle de la Défense de l'Indonésie publiée en 2003 souligne que la coopération en matière de défense avec les autres États demeure l'un des fondements de la politique étrangère afin de tendre vers une sécurité et stabilité régionale et mondiale. Les crimes internationaux dont la piraterie et le terrorisme doivent être combattus à l'aide d'une coopération internationale « active et libre » créée sur la base des principes de confiance mutuelle et de respect de la souveraineté de chacun. La complexité de la sécurité en mer est prise au sérieux pour l'archipel indonésien qui appelle à une coopération internationale étroite entre les États et les organisations internationales. En ce qui concerne Singapour, sa stratégie nationale de sécurité publiée en 2000 fait état de deux piliers dans la politique de défense de la cité-État afin de contribuer à la sécurité régionale : la diplomatie et la dissuasion. Ces principes fondamentaux de la politique de Singapour ont pour objectif de renforcer le dialogue, d'instaurer la confiance et la coopération dans la région en promouvant des questions de sécurité commune. Les forces armées singapouriennes souhaitent contribuer à une meilleure compréhension et une plus grande confiance entre les forces armées régionales en travaillant plus étroitement avec les agences gouvernementales en charge de la défense. La lutte contre les nouveaux défis en matière de sécurité, en particulier les menaces non traditionnelles nécessitent une coopération régionale et mondiale qui prend forme au gré des relations bilatérales et des accords multilatéraux. Cette nouvelle confiance qui se manifeste dans des accords de coopération prend dès lors vie dans des interactions et activités multilatérales organisées pour renforcer les liens de défense. En ce qui concerne la Malaisie, son premier Livre Blanc ne fut publié qu'en 2019, toutefois elle y relate que la piraterie a longtemps été une menace pour les navires et les pêcheurs naviguant dans ses eaux territoriales. Afin de contrer ces activités illicites la coopération fut une réponse nécessaire pour recouvrer un équilibre régional. Plusieurs initiatives de défenses conjointes furent élaborées au début des années 2000 pour acter une coopération régionale avec ses voisins et les États membres de l'ASEAN. La Malaisie fut très tôt consciente de l'évolution des enjeux nécessitant une réforme et une augmentation des capacités des armées et des agences de sécurité pour répondre aux défis complexes des missions et opérations conjointes. Ces trois États riverains du détroit de Malacca prennent conscience de la nécessité de faire évoluer leur pratique des relations internationales vers un cadre qui édifie la coopération.

Nous sommes face à l'idée que la coopération selon une approche libérale des relations internationales permettrait la mise en place d'un cadre multilatéral efficace pour maîtriser la piraterie. Selon le libéralisme, le droit international doit permettre de mettre en pratique cette approche qui sera complétée par les actions étatiques. Dans le cadre de la lutte contre la piraterie, des efforts juridiques ont été mis en œuvre afin de soutenir le développement de la coopération. La Convention de Genève de 1958 explicite clairement dans son article 14 que « *tous les États doivent coopérer dans la plus grande mesure possible pour la répression de la piraterie en haute mer* », de même la Convention de Rome de 1988 incite à la coopération judiciaire dans le domaine de la sécurité maritime. Puis au-delà de ce droit international qui incite les États à abandonner leur approche réaliste des politiques au profit d'une approche libérale, une coopération active s'édifie entre les États.

Section B. Mise en place de nouvelles mesures sécuritaires coopératives entre l'Indonésie, Singapour et la Malaisie

La nécessité de coopération est recherchée par les trois États riverains du détroit de Malacca. Si la priorité pour ces nations est de protéger leurs intérêts nationaux, la coopération internationale demeure essentielle pour y parvenir. Les politiques de défenses, bien qu'elles axent leur efficacité sur une modernisation des équipements de l'armée, l'élaboration d'une stratégie et la formation des soldats, la collaboration avec d'autres institutions militaires et nations demeure vitale. Les Livres Blancs de la Défense de la Malaisie, de Singapour et de l'Indonésie faisant état de cette nécessité de coopération, légitiment l'approche libérale et la mise en place de nouvelles mesures sécuritaires coopératives.

Une première approche collective à échelle régionale avait déjà été sollicitée par l'Organisation Maritime Internationale dans les années 1990. Son rôle étant d'assurer « *la sûreté et sécurité du commerce maritime sur des mers propres* », elle organisa des séminaires régionaux afin d'encourager la coopération régionale afin de lutter contre la piraterie. L'une de ses principales missions fut de solliciter le déploiement de centres régionaux pour la coordination des sauvetages (Rescue Coordination Centre) chargés de recenser les attaques pirates dans les régions du monde. Il en résulte le Centre Régional de la Piraterie qui siège à Kuala Lumpur depuis 1992. Son rôle

d'observateur vise à prévenir la piraterie puis à organiser quelques patrouilles coordonnées qui opérèrent durant l'année 1992. Cette première amorce de coopération qui semble efficace de prime abord, ne se révèle pas l'être pour réprimer la piraterie sur le long terme. La crise financière et ses conséquences économiques favorisent la résurgence de ces activités maritimes illicites qui sévissent dans l'ensemble du détroit.

Au début des années 2000, la piraterie et la violence qu'elle cause dans la sphère maritime inquiète. À l'occasion de la conférence de Kuala Lumpur qui se déroule en 2004, le ministre de la Défense malaysien Najib Razak fait état des pressions subies par la communauté internationale. La réputation des États du détroit désormais liés à leurs capacités à réprimer et vaincre la piraterie urgent les gouvernements à déclencher le processus collaboratif de lutte contre la piraterie. Diverses mesures collectives sont entreprises à différentes échelles. S'il peut s'agir d'une simple collaboration bilatérale, les coopérations trilatérales entre la Malaisie, l'Indonésie et Singapour ou les coopérations multilatérales permettent de grandes avancées. Un grand nombre d'acteurs interviennent dans cette lutte contre la piraterie à l'échelle du détroit de Malacca devenu un axe vital du commerce depuis les années 1980. Toutefois, nous présenterons les principales mesures entreprises par les acteurs riverains du détroit de Malacca afin de comprendre le cadre de résolution des conflits qui émerge.

Dans un premier temps, nous présenterons l'une des premières mesures régionales prises à l'échelle asiatique : l'accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le vol à main armée contre les navires. Nommé ReCAAP ou Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery la mission principale de cette organisation gouvernementale est de combattre la piraterie et les vols à mains armées par une approche coopérative de gouvernement à gouvernement. Cette initiative japonaise fut en discussion dès novembre 1999 lors du Sommet Japon-ASEAN. Le Japon concerné par l'incident du navire Alondra Rainbow de 1999 qui s'est déroulé dans le détroit de Malacca souhaite prendre des mesures efficaces et définitives pour lutter contre la piraterie. Lors de cette première réunion où le gouvernement japonais expose son projet de coopération, il propose la tenue d'une réunion de l'ensemble des Gardes-Côtes asiatiques afin que ces institutions vouées à la sécurité maritime émettent des déclarations conjointes, puissent échanger des informations et élaborer une coopération technique. Puis, le gouvernement japonais de

Junichiro Koizumi réitère ces propositions lors du Sommet de l'ASEAN+3 de novembre 2001 qui réunit la Chine et la Corée du Sud en plus des États membres de l'ASEAN. À cette occasion, il est proposé l'adoption d'un document juridique en vue de renforcer la coopération asiatique. Cette force de proposition japonaise pro-active sur la scène régionale parvient à convaincre 16 États à se réunir pour adopter un accord régional afin d'adopter des mesures pour prévenir et réprimer la piraterie et les actes illicites qui lui sont assimilés. Ainsi, en novembre 2004, l'accord du ReCAAP est adopté, puis le 4 septembre 2006 il entre en vigueur. Cette coopération régionale qui englobe les pays d'Asie dans une même lutte est la première amorce vers une société internationale qui adopte une pratique libérale dans l'élaboration de ces politiques étrangères. Le ReCAAP au-delà de regrouper plusieurs États dans une dynamique coopérative il parvient à contourner les définitions juridiques établies en 1982 par la Convention de Montego Bay. Les eaux territoriales n'étant pas confronté à la piraterie selon l'article 101 de la convention ci-citée, le ReCAAP contourne cette approche en assimilant la piraterie dans les eaux territoriales à du vol à main armée. Par cette manœuvre, l'accord régional s'offre une légitimité d'action dans les eaux territoriales de chaque État et reconnaît les activités des bandits des mers à proximité des côtes. Cette nouvelle définition de la piraterie aux yeux des États est approuvée par l'OMI qui l'annexe à sa résolution A.922 (22) en 2001. Ainsi, afin de prévenir et réprimer la piraterie, le ReCAAP est composé d'un organe directeur qui promeut la coopération étroite entre les parties contractantes. Localisé à Singapour, le centre de partage pour l'information ou l'Information Sharing Center (ISC) est devenu le cœur de la coopération asiatique qui s'effectue à trois niveaux : entre les organes directeurs du ReCAAP, entre les pays signataires et entre les pays signataires et les organes de l'accord. Les missions principales allouées à cet organe sont définies à l'article 7 du ReCAAP : il a la charge de faire circuler les informations et les renseignements relatifs aux incidents pirates en temps réel entre les différentes parties contractantes. Il a également pour mission de recueillir, rassembler et analyser les renseignements obtenus par les institutions de chaque pays signataire afin de préparer des statistiques et des rapports sur la piraterie qu'il diffuse aux parties pour les avertir des évolutions. Enfin, il transmet des signaux d'alertes appropriés à la menace imminente de la piraterie et du vol à mains armés. Afin de mettre en œuvre correctement ces dispositions, l'article 9 prévoit que chaque État signataire de l'accord a préalablement désigné un membre chargé de la communication qui collecte l'ensemble des informations relevées dans ses eaux territoriales et à proximité, puis qui les transmet aux autres membres. Le ReCAAP se présente tel un nouveau système de coopération

régionale efficace pour lutter contre la piraterie et le vol armé, il incarne une étape importante dans la sécurisation de la région asiatique et de son espace maritime. Elle élabore un cadre de coopération qui facilite les échanges d'informations et la collaboration tant sécuritaire que judiciaire tout en respectant la souveraineté de chaque État. Or ce respect de la souveraineté demeure un frein au développement de la coopération hors des frontières maritimes nationales. Chaque État signataire exécute l'accord en respectant le cadre de sa loi et de ses règlements nationaux, dès lors les mesures prises manquent de cohésion et elles relèvent uniquement de la législation nationale ce qui a peu d'effet sur les structures étatiques et leurs politiques. L'absence de mesures contraignantes ne peut permettre une évolution favorable à la lutte contre la piraterie. De plus, l'absence de l'Indonésie et de la Malaisie qui ont décidé de ne pas adhérer au ReCAAP pèse sur l'organisation de la coopération. Ces deux États côtiers du détroit de Malacca jouent un rôle essentiel dans la collecte des renseignements relatifs aux attaques pirates. Le fonctionnement du ReCAAP est contraint à une adhésion et une collaboration effective des États asiatiques, ce qui dévoile un manque d'indépendance ainsi que la souligne le BMI dans ses rapports. La principale mission étant la prévention de la piraterie grâce à l'élaboration de rapports et statistiques qui font état de la piraterie en temps réel, elle ne peut aboutir si les deux principaux États concernés par le phénomène ne peuvent transmettre les informations. D'autant plus qu'il ne s'agit pas uniquement de l'Indonésie et de la Malaisie mais de l'ensemble des États signataires du ReCAAP utilisateurs du détroit de Malacca qui souhaitent être informés des évolutions et des risques encourus au même titre qu'ils diffusent des informations. Bien que cet accord régional soit une première étape dans l'établissement d'un système de prévention et répression du phénomène pirate en Asie, il atteste des limites à établir une coopération multilatérale bénéfique à tous. Le refus de la Malaisie et de l'Indonésie s'explique principalement par la peur de perdre leur souveraineté par une ingérence extérieure dans leurs affaires internes et un déploiement des forces militaires étrangères. À cela s'ajoute la crainte de l'internationalisation du détroit qui mène à refuser les coopérations à une échelle large. De nombreuses propositions de collaborations ont été soumises à ces pays : la création d'une Initiative régionale de sécurité maritime (RMSI) en 2004, la suggestion chinoise d'ajouter des membres de l'ASEAN+3 dans le processus de sécurisation du détroit ou bien le déploiement de gardes-côtes japonais dans le détroit de Malacca. Toutefois, elles furent rejetées afin de favoriser un modèle de coopération bilatérale avec leurs voisins.

Le ministère de la Défense de l'Indonésie souligne particulièrement cette approche bilatérale des relations internationales. Selon le modèle préconisé par le gouvernement indonésien, la coopération dans le domaine de la défense orientée vers des intérêts bilatéraux vise à créer un sentiment de confiance mutuelle qui renforce les mesures coopératives et leur efficacité. Ainsi cette pratique est mise en application par l'Indonésie avec ses voisins.

Dès 1972, un accord de coopération dans le domaine de la défense a été initié entre la Malaisie et l'Indonésie afin de donner naissance au Comité des frontières en charge de traiter des questions de défense relatives aux frontières maritimes et terrestres. Puis en septembre 1992, un accord sur le droit de poursuite réciproque sous certaines conditions est signé, des patrouilles communes et des liaisons radiophoniques prioritaires sont également mises en place. Bien qu'elles soient utilisées pour combattre la contrebande dans un premier temps elles visent à lutter contre la piraterie par la suite. Dès juin 1993, des manœuvres communes entre la Royal Malaysian Navy et la Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut sont engagées afin d'intercepter d'éventuels pirates et identifier les pollueurs. Toutefois, les intérêts bilatéraux ne parviennent pas à dépasser la crainte des États de perdre leur souveraineté, les patrouilles demeurent cantonnées aux eaux territoriales de chacun. Un nouvel espoir de coopération émerge avec l'exercice militaire du 22 juillet 1999 : l'« Opération Optima ». Quatre navires indonésiens et trois malaysiens sont mobilisés dans le détroit de Malacca pour traquer les pirates, malencontreusement seuls 0,4% des bateaux sont contrôlés et la plupart appartiennent à des pêcheurs. Les échanges d'informations leurs permettent tout de même d'identifier quelques repaires pirates et de les infiltrer.

Dans les années 1970 des coopérations d'ordre militaire naissent également entre l'Indonésie et Singapour. Les exercices marins Eagle mis en place en 1970 marquent la pierre angulaire de la coopération en matière de défense entre les deux États. En juillet 1992, à l'instar des mesures entreprises avec la Malaisie, l'Indonésie et Singapour coordonnent leurs patrouilles et leurs poursuites dans le détroit de Malacca. Ce projet dénommé Indo-Sin Coordinated Patrols (ISCP) regroupe tous les quatre mois les garde-côtes singapouriens, le Commandement côtier de la marine de la République de Singapour (COSCOM), la police indonésienne (Polri) et le groupe de sécurité de la flotte occidentale de la marine indonésienne (GUSKAMLABAR). Au total, 38 arrestations ont lieu mais cela demeure insuffisant pour stopper la piraterie. Des coopérations d'ordre matériel ont

également lieu, le 27 avril 2005, les Chefs États-Majors de l'Armée des deux États se rencontrent afin d'échanger du personnel et obtenir de l'appui technologique. Singapour fait don de radars SUPRIC pour améliorer la surveillance des eaux indonésiennes. En août 2006, de nouveaux exercices communs avec des patrouilleurs aériens et des bâtiments sont organisés avec succès. La coopération bilatérale entre l'Indonésie et Singapour est importante pour ces deux États. En s'effectuant via divers canaux : de gouvernement à gouvernement ou bien par le biais de l'ASEAN et ses forums régionaux, de nombreux exercices militaires ont vu le jour entre les différentes armées : SAFKAR-INDOPURA (armée de terre), EAGLE-INDOPURA (marine) et ELANG-INDOPURA (armée de l'air). Cette diversité dans la coopération permet progressivement de parvenir à un mode opératoire efficace pour réprimer et vaincre la piraterie. Toutefois, la sécurité et stabilité du Déroit de Malacca dépend des trois États qui l'occupent. La participation de la Malaisie aux exercices militaires conjoints et patrouilles communes est indispensable pour mettre fin à la piraterie. Ainsi, dès 2004, les trois pays riverains mènent des opérations communes pour assurer la sécurité de leurs eaux territoriales.

Dès 2004, des comités communs de coordination (Joint Coordination Committee) sont organisés afin d'élaborer des mesures de lutttes communes. La première mesure adoptée cette même année est la mise en place de l'opération MALSINDO en référence aux noms des trois États. Cet exercice parvient à mobiliser 7 navires issus de flottes navales et des agences des gardes-côtes des trois pays et 100 marins afin de patrouiller conjointement dans les eaux territoriales et les ZEE. Dès juillet 2004, ces patrouilles trilatérales qui permettent une diminution des attaques pirates, poussent les gouvernements à accentuer la coopération. En 2006 en comparaison des chiffres de 2004, les cas ont fortement diminué. Ainsi, en avril 2006 les trois états signent deux documents qui permettent la mise en place de procédures opérationnelles et l'établissement d'un comité conjoint afin d'échanger des informations et faciliter la communication. L'objectif de ces accords est d'offrir une structure efficace qui permet de sécuriser le déroit de Malacca en coordonnant les patrouilles navales de garde-côtes et aériennes et ainsi éviter toutes démarches unilatérales. Cette structure qui se développe est nommée le Malacca Straits Sea Patrols (MSSP). Dans un premier temps, elle est composée de 5 patrouilleurs maritimes et 2 avions de reconnaissance mis à disposition par les États. Néanmoins, des problèmes sont rencontrés avec l'Indonésie dont le matériel militaire se révèle vétuste et peu fonctionnel. En 2008, pour donner suite à la demande émise par l'ASEAN en mars

2005 pour qu'une patrouille conjointe soit organisée avec l'ensemble des États usagers, la Thaïlande rejoint les rangs du MSSP.

Les patrouilles aériennes sont également concernées avec le programme Eyes in the sky qui débute en septembre 2005. Ces patrouilles aériennes chargées du renseignement ont pour objectif d'identifier les bâtiments suspects et de dissuader les pirates d'agir. Si les patrouilles aériennes sont une affirmation de la souveraineté de chaque État qui reprend le contrôle de la lutte contre la piraterie, d'un point de vue défensif ce programme apporte peu de résultats, il est en effet difficile de distinguer les embarcations vues du ciel et les patrouilles restent limitées. Or, ce programme est paradoxalement plus efficace que les patrouilles maritimes, car l'accord est donné à chaque avion de voler au-dessus des eaux territoriales des autres États, ce qui est interdit aux flottes navales. Ces opérations aériennes appartiennent également à la structure de coopération développée entre la Malaisie, l'Indonésie et Singapour : le Maritime Straits Patrols (MSP). Enfin dès 2006, l'Intelligence exchange group est mis en place afin de partager les informations maritimes en temps réels et analyser les incidents conjointement. Cette agence de renseignement trilatérale se veut remplacer sur le long terme l'information sharing center du RECAAP basé à Singapour.

Près de dix-sept ans après l'édification du Maritime Straits Patrols, des patrouilles coordonnées opèrent le long des rives du détroit de Malacca et de Singapour, et des réunions annuelles pour discuter des évolutions continuent d'avoir lieu. L'ensemble de ces mesures sont efficaces. Elles permettent de développer une force d'action conjointe entre les États riverains et de renforcer les activités de chacun pour de plus amples résultats. Toutefois, les États sont confrontés à un réel problème de souveraineté. La pénétration des patrouilleurs indonésiens, malaysiens ou singapouriens dans les eaux territoriales de son voisin est interdit à l'exception de certains accords conclus. Or cette mesure est particulièrement contraignante dans le cadre d'une course poursuite avec les pirates qui ne connaissent aucune frontière. Afin de remédier à cela, la conférence de Batam qui se déroule en avril 2006 autorisent la mise en place d'accords de poursuites transfrontaliers mais sans qu'il soit possible d'arrêter les assaillants. Ces efforts de coopérations citées s'analysent en deux temps, si dans un premier nous assistons à une mise en commun des forces militaires et civiles pour effectuer des patrouilles, dans un second, des accords diplomatiques et de nouvelles institutions multilatérales émergent. Selon une approche libérale, les gouvernements

ne vont pas uniquement mettre à disposition leurs forces armées et civiles, ils privilégieront davantage une discussion d'ordre diplomatique pour évaluer la situation et les mesures à mettre en place. L'application de la loi maritime prévaut sur l'usage des forces armées ainsi que le démontre les différentes agences gouvernementales créées par les États qui interviennent dans le détroit et dans les efforts de coopération ci-cités.

D'autres initiatives à plus hautes échelles voient le jour, cependant elle ne se veulent pas aussi efficace que celles entreprises par les trois États riverains. La Malaisie et Singapour étant membre depuis 1971 du FPDA (Five Power Defense Arrangement) organisent en 2000 une réunion en raison du retour en force d'Abu Sayyaf et de la piraterie dans la région. En guise de solution, des exercices militaires conjoints pour renforcer la sécurité maritime sont proposés, mais les efforts du groupe sont davantage tournés vers la lutte contre le terrorisme. La Malaisie est très active sur la scène de l'Asie de l'Est, elle est un rôle moteur dans l'élaboration d'initiatives régionales et institutionnelles lors des sommets de l'ASEAN+3 à titre d'exemple. C'est particulièrement lors du sommet Est-Asiatique de Kuala Lumpur en 2005 que la Malaisie propose diverses coopérations dans le domaine de la non-prolifération, contre le terrorisme et contre la piraterie. Enfin, elle cherche également à coopérer avec d'autres États membres de l'ASEAN en proposant des exercices militaires conjoints (Philippines), des patrouilles maritimes communes (Thaïlande) ou la mise en place d'une hotline pour alerter des attaques pirates (Vietnam).

Depuis les premiers accords conclus en 1992 pour lutter contre la piraterie, les États ont su renforcer leur pouvoir d'action et collaborer avec leurs voisins toutefois le problème de la souveraineté est toujours présent. Dès lors, que des puissances étrangères à la région tentent de participer à la lutte contre la piraterie, un accueil glacial leur est réservé. Toutefois quelques mesures parviennent à être acceptées. Notamment les patrouilles navales permettent la détente des relations tout en faisant attention à respecter la souveraineté de chacun. Les États-Unis mettent en place des patrouilles navales avec la Malaisie puis avec l'Indonésie en offrant à cette dernière des patrouilleurs et un don de 1 mds de dollars pour que le gouvernement sécurise ses voies maritimes. L'Inde organise également des patrouilles maritimes avec l'Indonésie et Singapour à raison de deux fois par an. Le Japon quant à lui offrent une douzaine de patrouilleurs dès 2005 à l'Indonésie et une aide de 6,9 millions de dollars. Des exercices militaires sont également organisés par la Corée du

Sud, l'Inde, le Japon et les États-Unis afin d'accroître les capacités en matière de défense de chaque nation.

La coopération s'avère devenir essentielle pour contrer cette piraterie grandissante. Selon le Bureau Maritime International, de 1991 à 2005, 3796 attaques pirates ont été recensées dans le monde, soit une moyenne de 5 attaques par semaines. L'Indonésie, à titre d'exemple comptabilise à elle seule 1146 attaques et le détroit de Malacca en a connu 241. Cette proportion significative pousse les États à agir de concert toutefois ils chercheront à maximiser leur profit et favoriser leurs intérêts dans la coopération. Ces nouvelles collaborations que nous pensons relever du champ de la défense afin de répondre à une menace qui porte atteinte à la sécurité des États semblent néanmoins avoir évolué pour répondre à de nouveaux objectifs. La coopération ne concerne dorénavant plus uniquement les armées étatiques, mais également les forces para-militaires et civiles dont les gardes-côtes et les gouvernements. Désormais, la coopération s'effectue majoritairement par le biais des agences civiles et militaires allouées à la sécurité, à la défense du territoire et à l'application de la loi maritime. Le pouvoir croissant de ces unités dans le champ de la sécurité mène à une évolution des politiques sécuritaires. Bien que l'armée conserve une prestance et un rôle certain dans la défense des intérêts d'un État, les garde-côtes semblent dorénavant aussi importants dans cette mission. Ce changement de paradigme se perçoit notamment dans les aides allouées par les puissances étrangères. Lorsque les États-Unis ou l'Inde souhaitent collaborer et interférer dans les politiques régionales, l'approche choisie est celle des gardes-côtes. Les dons accordés par ces puissances ne visent plus à renforcer les armées et les outils militaires mais à sécuriser les voies maritimes et améliorer les équipements des agences gouvernementales en charge de cette mission. Une nouvelle norme semble progressivement s'installer dans le cadre de la résolution des conflits.

Chapitre 5 : L'avènement d'une nouvelle diplomatie efficace pour la résolution des conflits non-traditionnels dans le Détroit de Malacca ?

La nécessité de coopération s'est peu à peu installée en norme dans la région sud-est asiatique afin de réprimer les menaces et les nouveaux défis auxquels sont confrontés les États. Des mesures tant coercitives que diplomatiques ont été adoptées par les pays riverains du détroit de Malacca pour vaincre la piraterie. La projection commune des forces armées et civiles, ainsi que les conférences, sommets et dialogues bi-, tri-, quadri- et multi-latéraux sont les nouvelles armes utilisées à l'encontre de la menace pirate. En ayant recours à l'outil militaire et civil, les États souhaitent repérer les embarcations illégales tout en affirmant une présence continue. Cette nouvelle arme de dissuasion potentiellement coercitive qui œuvre dans les rives du détroit ne relève néanmoins pas d'une projection militaire classique. L'étroitesse du détroit et la juxtaposition des frontières maritime entre les trois États riverains pourraient devenir une source de conflit si des règles ne sont pas établies et respectées. La lutte contre la piraterie qui fait appel à l'usage des forces navales et à une coopération qui dépasse les frontières effraie les gouvernements. Dans ce contexte où les menaces deviennent des objets des politiques publiques qui se couplent avec la nécessité de sauvegarder et protéger la souveraineté nationale, le soft power doit prévaloir sur le recours au hard power. Les États en préconisant l'adoption de mesures collectives pour résoudre un problème, bien qu'elles relèvent de la force militaire, répondent aux théories libérales. La diplomatie doit devenir une solution durable des politiques de lutte contre les menaces tout en conservant une approche dissuasive. Les garde-côtes, cette nouvelle entité politique militarisée pourrait répondre aux défis des États qui est de lutter diplomatiquement contre la piraterie (A). Puis, si son action s'avère concluante, cette diplomatie pourrait être transposée à d'autres modèles de lutte commune aux États riverains du détroit de Malacca (B).

Section A. Politisation de l'outil militaire : avènement de la diplomatie des garde-côtes

Les États ont été à l'écoute des nouvelles opportunités et des nouveaux défis apparus dans le domaine maritime à l'aube du XXIème siècle. Désormais, n'étant plus directement confrontés à des armées étatiques, mais à des menaces de divers ordres, les gouvernements ont reconnu la nécessité de créer de nouvelles entités qui tendent à s'adapter aux logiques d'après-Guerre froide. Les besoins

étatiques étant variés, différentes structures sont nées des politiques sécuritaires visant à faire respecter la loi maritime. La Malaisie et Singapour font partis des premiers pays à s'être investis dans la création et le renforcement des capacités et prérogatives des garde-côtes. Capables de gérer l'activité commerciale maritime croissante et ses conséquences potentielles, ces autorités sont devenues des acteurs maritimes incontournables dans les eaux territoriales. Désormais sollicités pour lutter contre le terrorisme, le trafic de drogue, les immigrations illégales ou pour marquer ses revendications territoriales, l'action des garde-côtes a néanmoins été mise à l'honneur avec la lutte contre la piraterie.

Bien que l'instance indonésienne des garde-côtes soit officiellement créée en 2013 sous le nom de BAKAMLA, dès le début des années 2000 le Malaysian Maritime Enforcement Agency et la Police des garde-côtes de Singapour sont sollicités dans la lutte contre la piraterie. L'implication de cette nouvelle force pour combattre les menaces qui affectent la sécurité et stabilité de la région sud-est asiatique est également au cœur du RECAAP qui souhaite une mobilisation active de ces institutions. Leur objectif étant de répondre à un problème lié à la sécurité maritime et par conséquent faire appliquer la loi maritime, les garde-côtes ont été créés selon un contexte large afin que chaque différend puisse être réglé par leur soin. Les nombreuses responsabilités attribuées aux garde-côtes leur garantissent une grande flexibilité dans leurs actions tout en demeurant gage de paix et de stabilité. Les garde-côtes sont des acteurs emblématiques des relations internationales post-Guerre froide. Ils évoluent conjointement avec l'apparition des nouvelles menaces et des nouveaux concepts de sécurité davantage focalisés sur la sécurité humaine. Les conflits traditionnels sont dépassés, toutefois les menaces rodent et touchent désormais de nouveaux champs. Les individus, la sécurité alimentaire, économique, communautaire, environnementale, politique, sanitaire sont dorénavant menacés. Il ne s'agit plus d'agir à l'échelle des États mais à celle des individus (De Treglodé, Frécon 2020, 11). En n'impliquant plus les États directement mais des acteurs transnationaux, les menaces non-traditionnelles bouleversent les données et les concepts sécuritaires préalablement établis. La dialectique « Guerre-Paix » n'existe plus entre les nations, au contraire il existe désormais un continuum où les forces militaires se politisent et les policiers se militarisent (De Treglodé, Frécon 2020, 11). Les armées sont progressivement amenées à partager le monopole du garant de la sécurité avec les polices nationales de plus en plus mobilisées pour lutter contre les menaces transnationales qui touchent les États. Si selon l'analyse de Geoffrey Till, les

« marines modernes » prolongent une large vision réaliste des relations internationales fondée sur les intérêts propres de chaque États peu enclin à la coopération. Désormais, les marines post-modernes qui éclosent en période d'après-Guerre froide sont davantage libérales et enclines à la coopération afin de protéger les biens communs de l'humanité et lutter contre les nouveaux ennemis. Les États sud-est asiatiques se livrent ainsi à ce nouveau phénomène de coastguardization pour protéger leurs intérêts (Till 2018).

Ce phénomène de coastguardization est particulier en Asie du Sud-Est, car s'il permet à notre échelle d'analyse de lutter contre la piraterie, son utilisation peut être appréhendée à divers niveaux. Le contexte en mer de Chine méridionale en particulier peut expliquer un développement prompt des institutions. L'incapacité à trouver un accord commun pour l'acceptation d'un Code de Conduite pousse les États à développer cette nouvelle force paramilitaire qui permet d'imposer un État sur les mers et dans les zones grises sans toutefois que ce dernier ne contribue à une escalade des tensions entre les États. Dans la région, les relations s'avèrent plus complexes et multiples à différents niveaux. De nombreuses variables sont à prendre en compte dans l'élaboration d'une politique sécuritaire, il est ainsi nécessaire d'effectuer un dosage subtil mêlant la diplomatie économique, culturelle, de la défense en particulier navale (De Treglodé, Frécon 2020, 12). Les garde-côtes incarnent une nouvelle force diplomatique militarisée dans la région ce qui constitue une nouvelle stratégie sécuritaire pour les États. Le déploiement de ces agences conduit à une diminution du recours à la force militaire directe en favorisant la recherche de coopération avec les États voisins. Il est désormais plus légitime d'avoir recours à des leviers paramilitaires qui ne mèneront pas à un conflit armé. Par ailleurs, le déploiement de ces nouveaux outils militarisés est la garantie pour les États qu'un autre État ne cherchera pas à s'imposer en puissance dans les eaux souveraines d'autrui, ni à militariser un espace. Ces coques blanches à la différence des coques grises (marines) ont pour objectif la recherche d'un statu quo afin d'éviter toute escalade des tensions.

Ces garde-côtes formés aux enjeux de la sécurité maritime sont des agences au service de la communauté maritime. À la différence des coques grises, ces coques blanches ne sont pas entraînés pour combattre et agir en tant qu'acteurs de la politique étrangère d'un gouvernement dans un premier temps. Les garde-côtes sud-est asiatiques sont le résultat d'une collaboration d'agences

gouvernementales dont les missions sont relatives à la sécurité maritime intérieure. En raison d'un faible budget alloué par les États afin de financer les équipements et la main d'œuvre, cette collaboration inter-institutionnelle permet une coordination des forces de chaque agence pour une meilleure efficacité sur le terrain et ainsi garantir la protection des intérêts nationaux. Or le contexte régional nécessite l'intervention de cette institution qui recherche la paix et la stabilité. La souveraineté des États qui est un frein à l'élaboration des politiques sécuritaires souligne la nécessité de repenser le rôle des forces navales. L'exemple des courses poursuites contre les pirates ne pouvant continuer dans les eaux territoriales de son voisin en raison d'une interdiction de l'État souverain remet en question les projections des forces armées. L'outil militaire représentant le hard power, est assimilé à la violence. Cette connotation péjorative ancrée dans les esprits ne peut être modifiée après des siècles et des décennies de guerres dans le monde. Or, cette perception négative empêche les États de mener une lutte correcte contre la piraterie dans le détroit de Malacca. Il est alors essentiel de concevoir la projection d'un nouvel outil qui dépasserait cette approche et qui permettrait de répondre aux nouvelles opportunités tout en conservant les objectifs alloués aux forces armées. L'avènement d'une institution qui mêle le civil et le militaire devient la solution. En charge de faire respecter l'ordre et faire appliquer la loi maritime, les garde-côtes préconisent la protection de l'intégrité territoriale des États et de leur souveraineté. Ils sont sollicités pour suppléer les marines des États de la région en répondant aux ordres de l'organisme auquel ils sont rattachés. S'il peut s'agir du ministère des Affaires internes (MMEA) ou du président (BAKAMLA), l'armée n'a aucun droit d'interférence dans leurs politiques et actions. Nous sommes face à une politisation des forces dissuasives qui ne se voulaient pas le passé cantonner à l'armée. Désormais, les garde-côtes suppléent les marines militaires en menant des opérations de dissuasion, de pacification et de maintien de la paix. Cette intégration du civil et du militaire dans une institution permet d'aborder sous un nouvel angle les espaces de conflictualités où divers acteurs interagissent. L'approche politique aux conflits permet d'offrir de nouvelles perspectives qui ne furent pas envisagées par le militaire. En permettant la fusion des informations issus de multiples canaux gouvernementaux, l'action étatique en mer sera davantage réactive. Toutefois, nous ne sommes pas face à une disparition de l'outil militaire. S'il n'est plus sollicité pour relever des défis transnationaux, il se renouvelle sous de nouveaux leviers paramilitaires. Face à la menace pirate, l'outil militaire est convié mais son action sera différente, elle répondra davantage à une action coopérative plus qu'elle ne doit provoquer une escalade des tensions. Le domaine du militaire évolue avec les politiques

étatiques, désormais il se mêle à de nouveaux acteurs que sont les agences gouvernementales. La police, les gardes-côtes, les unités de lutte contre les immigrations illégales sont ces nouveaux partenaires dans la lutte contre les menaces non-traditionnelles. De nouvelles opportunités et de nouveaux rôles à endosser s'offrent aux acteurs militaires : exercices en mer, assistance humanitaire ou missions de sécurité. Désormais, les traditionnels soldats deviennent des agents des forces de l'ordre qui luttent contre la pêche illégale, le terrorisme et la piraterie.

Pour reprendre l'approche libérale développée précédemment, les théoriciens du libéralisme insistent sur le rôle des institutions qui participent activement à la pacification des relations internationales. Les États qui recherchent la paix, favorisent la coopération par le biais des institutions plutôt que la guerre. Les institutions en tant que correctrice des imperfections de la société internationale, mettent en place un Droit international effectif influent dans le système international. Ce courant institutionnaliste développé par Joseph Nye et Kéohane dans les années 1970 et 1980 insiste particulièrement sur la coopération des États via des institutions. Ici les agences gouvernementales sont ces institutions de garde-côtes qui se développent et qui tendent à pacifier les relations internationales. Nous devons néanmoins insister sur la militarisation des garde-côtes pour qu'ils puissent mener à bien les luttes contre les menaces. Ils deviennent une force de maintien de l'ordre et permettent l'avènement d'une nouvelle diplomatie qui conservent une essence militaire mais politisée. Les mesures collectives mises en place dans le cas de la lutte contre la piraterie relèvent d'une approche tant diplomatique que militaire. Cette nuance permet de poser les bases d'un nouveau cadre de coopération et de résolution des conflits. La position officielle du ministère de la Défense de Singapour publiée en 2000, annonçait déjà cette recherche d'équilibre et de coopération sur les bases de la diplomatie et de la dissuasion. La force militaire doit s'allier avec le politique pour parvenir à faire face aux nouveaux défis. Les garde-côtes incarnent cette force civilo-militaire qui empêchent une escalade des tensions entre les États tout en luttant contre les menaces. Les navires des garde-côtes bien que porteur de la souveraineté de l'État par leurs pavillons, ils ne cherchent pas à projeter les forces d'un État à l'étranger ou à contrôler des espaces. Ces bâtiments ont une vocation à fabriquer de la diplomatie. Leur intrusion dans les eaux territoriales d'un État correspond à un acte pacifique avec une visée sécuritaire dans le contexte suivant. Nous pouvons néanmoins nous demander si la Malaisie, Singapour ou l'Indonésie

obtiennent davantage de gains autres que sécuritaires par le biais de cette nouvelle diplomatie navale.

La piraterie se présente tel un catalyseur diplomatique voire un pion dans le grand jeu stratégique en Asie-Pacifique. Autour d'un même enjeu, les pays asiatiques ont uni leurs forces civiles, militaires et politiques pour tenter de vaincre l'ennemi commun. Une nouvelle diplomatie est naît. La diplomatie des garde-côtes que nous observons en application dans la lutte contre la piraterie semble avoir des effets positifs tant pour le maintien d'un équilibre régional entre les États que pour réprimer la menace pirate. Or les menaces sont multiples, la piraterie n'est pas le seul danger rencontré dans le détroit de Malacca. Le terrorisme, les immigrations illégales ou le trafic de drogues ont des effets et des conséquences sur la protection des intérêts nationaux. Chaque État est confronté à ces menaces transnationales qui n'ont aucune frontière. Dès lors, si la lutte contre la piraterie a permis l'élaboration d'une diplomatie qui permet aux États riverains du détroit de Malacca d'agir de concert, de sauvegarder leur souveraineté en garantissant aucune ingérence extérieure, serait-il possible d'appliquer cette diplomatie des garde-côtes établie entre l'Indonésie, Singapour et la Malaisie à un nouveau champ de conflits ?

Section B. Application de la diplomatie des garde-côtes à d'autres menaces non traditionnelles dans le détroit de Malacca : gage de succès pour les trois États ?

En 2010, selon les données recueillies par l'Organisation maritime internationale qui recense les attaques pirates dans le détroit de Malacca depuis 1995, aucun incident ne s'est déroulé cette année-là. La baisse drastique des attaques pirates depuis 2005 dans la région souligne l'efficacité des mesures collectives entreprises par les États. L'application de ce que l'on nomme la diplomatie des garde-côtes a permis le maintien d'un équilibre régional tout en protégeant les intérêts nationaux de chaque État. L'Indonésie, la Malaisie et Singapour se félicitent de ces avancées qui permettent au détroit de Malacca de redevenir un espace sûr et privilégié pour la navigation. Les efforts conjoints réalisés par les forces navales militaires et civils offrent aux gouvernements une satisfaction inégalable et un regain de popularité sur la scène régionale et mondiale. En combattant activement la piraterie par le biais de patrouilles conjointes, de dialogues multilatéraux et de conférences, ces États ont démontré l'importance de la diplomatie qui use des forces dissuasives tout en respectant la souveraineté de son voisin. Après avoir connu un pic des

attaques pirates en 2000 avec 115 cas recensés puis une moyenne de 57 attaques par an entre 1999 et 2004, les États ne peuvent qu'être fiers des efforts accomplis. La victoire est totale en 2010. Toutefois bien qu'en 2010 aucune attaque ne soit recensée, en 2011 nous assistons à une résurgence de ces activités illicites qui croît jusqu'en 2015 où 134 attaques sont dénombrées. Cet espoir éphémère s'efface derrière la dure réalité qu'est la piraterie. Les coopérations militaires et civiles mises en place semblent n'avoir eu aucun effet sur le long terme. Bien que les chiffres recensés démontrent une hausse significative des attaques dans les années 2010, il est nécessaire de s'attarder sur le type d'attaques menées et ses conséquences réelles pour les États et navires concernés.

Les données de l'OMI à première vue sont décourageantes et démontreraient l'inefficacité de la diplomatie des garde-côtes. Toutefois, cette conclusion hâtive nécessite d'analyser davantage le contexte régional et la nature des attaques. Si le détroit de Malacca devient une artère stratégique du commerce international à la fin des années 1980, au début des années 2000 et 2010, cette ligne de communication maritime accueille une majorité des flux d'hydrocarbures mondiaux. En 2019, selon le Livre Blanc de la Défense de la Malaisie, plus de 30% du commerce mondial et plus de 2/3 des flux de gaz et de pétrole internationaux transitent par le détroit de Malacca. Ces chiffres trois fois plus élevés que ceux du canal de Suez et quinze fois plus que ceux du canal de Panama en raison d'une demande en hydrocarbure croissante de la Chine dépendante du détroit pour ses importations, suscitent davantage de convoitises de la part des acteurs transnationaux en quête de richesse. Ce corridor commercial et énergétique relève d'une importance stratégique majeure pour l'équilibre de la région et la puissance des États. Or, les pirates tentés par ces richesses continuent de mener des attaques bien qu'ils aient conscience des dangers encourus à effectuer une action offensive en mer alors que des patrouilles conjointes ont lieu. L'appât du gain favorisent les activités illicites qui semblent être facilitées d'un point de vue technique. En effet, les tankers transportant le pétrole sont plus faciles à aborder. Dès lors, nous ne pouvons nier les attaques qui se produisent dans le détroit de Malacca. Toutefois, en analysant les données des rapports annuels du RECAAP et de l'OMI nous remarquons que les activités illicites bien qu'elles demeurent nombreuses, elles ont de moins en moins recours à la violence.

Tableau 2 : Attaques pirates recensées dans le détroit de Malacca (janvier 1995 - janvier 2021, source OMI¹⁵)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Détroit de Malacca	11	12	6	4	41	115	56	31	37	59	16	21	11	2
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Détroit de Malacca	1	0	22	23	21	81	134	20	25	7	44	41	2	867

Le tableau suivant répertorie les données des attaques pirates dans le détroit de Malacca collectées par le RECAAP entre 2005 et 2020. Le RECAAP qui permet une collaboration des États asiatiques dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée récupère les informations recensées par chaque organisme étatique qui veille à la sécurité de ses eaux territoriales. L'ensemble de ces données permet dès lors aux organes directeurs de l'accord de publier des rapports quotidiens, hebdomadaires, mensuels et annuels pour faire état de la piraterie en Asie. Les résultats obtenus sont néanmoins erronés en raison de l'absence des données de l'Indonésie et de la Malaisie, une nette différence entre les totaux obtenus entre par l'OMI et le RECAAP est visible.

¹⁵ MARITIME SAFETY COMMITTEE. *Reports incident Malacca January 95 - January 2021*. 2021. London : OMI, GSIS (Global Integrated Shipping Information System).

**Tableau 3 : Recensement des catégories des attaques pirates dans le détroit de Malacca
(janvier 2005 - décembre 2020, source ReCAAP¹⁶)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CAT É G O R I E 1	2	0	1	0	1	0	2	0	1	1	3	0	0	0	0	0
CAT É G O R I E 2	6	5	1	6	5	3	10	6	1	11	11	0	2	1	3	1
CAT É G O R I E 3	0	1	1	0	0	1	12	6	2	9	22	1	3	0	6	4
CAT É G O R I E 4	x	x	x	x	x	x	x	1	8	23	58	1	2	6	22	28
TOT AL	8	6	3	6	6	4	24	13	12	44	94	2	7	7	31	33

Les données qui figurent ci-jointes ne représentent qu'un échantillon des attaques pirates menées ces quinze dernières années. Les rapports du RECAAP classent les incidents pirates selon trois catégories dès 2005 puis quatre dès 2011. Ce classement correspond aux divers degrés des violences commises lors des attaques. Plusieurs indicateurs mesurent cette violence : le mode opératoire, les armes utilisés (pistolets, couteaux), le sort réservé aux équipages (menaces, enlèvements, attaques physiques, etc.), le nombre de pirates impliqués dans l'attaque et les gains. Le classement s'effectue dès lors dans un ordre graduel avec la catégorie 1 qui représente des

¹⁶ReCAAP, Information Sharing Center. Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia Annual Report January-December 2020.

attaques de haute intensité pour finir avec la catégorie 4 qui signifie que les agresseurs au nombre de trois maximums n'étaient pas armés, que l'équipage n'a pas été blessé et que les pirates sont repartis les mains vides dans plus de la moitié des incidents recensés. Cette catégorie 4 qui apparaît dès 2011 recense des incidents isolés dont les conséquences diffèrent des attaques de catégorie 1 ou 2 davantage nombreuses au début des années 2000. Il est intéressant de souligner que cette nouvelle classification qu'est la catégorie 4 apparaît au lendemain de l'annonce de la fin de la piraterie dans le détroit de Malacca. Les efforts menés par les États riverains qui semblent être vains dans les années 2010 en raison de la résurgence de la piraterie doivent être réévalués en fonction des attaques qui ont lieu les années suivantes. Si nous comparons les trois premières catégories selon deux périodes distinctes : 2005-2010 et 2011-2020, nous remarquons une baisse des attaques dites violentes à l'exception de 2014 et 2015 où les incidents explosent. Puis inversement, dès 2011 nous observons une hausse conséquente des incidents de catégorie 4. Ces incidents que l'on peut considérer telles des attaques isolées et motivées par l'appât du gain différent de la piraterie des années 1990 et 2000. Bien que cela peut avoir des conséquences sur la sûreté du détroit auprès des États usagers, les attaques aboutissent peu et mettent peu en danger les utilisateurs.

Par ailleurs, nous observons que ces attaques ont moins de conséquences sur la réputation des États et sur leur attractivité à échelle mondiale. Depuis la fin des années 1990, Singapour, l'Indonésie et la Malaisie ont renforcé leur position sur la scène internationale et ont su attirer des investisseurs étrangers et leurs capitaux sur leurs territoires. Cette hausse des IDE qui a motivé les États à réprimer la piraterie n'est désormais plus un enjeu à résoudre, par conséquent les pirates et leurs activités exercent une influence moindre sur les politiques sécuritaires. Nous pouvons ainsi déduire que les actions dissuasives menées par les garde-côtes ont eu des effets positifs sur la sécurité du détroit de Malacca. La sécurité humaine et économique est préservée grâce à une projection des forces civiles et militaires sur les eaux territoriales. Si l'action des garde-côtes a eu des effets positifs dans la répression de la piraterie et préservation d'un équilibre régional au sein du détroit de Malacca, qu'en serait-il si cette diplomatie est appliquée à d'autres conflits communs à ces trois États ?

La piraterie a permis l'essor de la diplomatie des garde-côtes. Les gouvernements ont su agir de concert pour réprimer une menace transnationale qui ne connaît aucune frontière, ni aucune

limite. Ce modèle de lutte et le cadre de résolution s'est avérée être une solution efficace sur le long terme, dès lors si ces trois États sont amenés à être confrontés à un nouveau défi, leurs seraient-ils possibles d'appliquer cette diplomatie et les conséquences seraient-elles également positives ? Notre réflexion portait sur la piraterie et les moyens de luttés développés par les États pour tenter de réprimer la menace. Depuis le XVII^{ème} siècle, les gouvernements ont rusé de divers moyens pour parvenir à leur fin. Des mesures militaires, diplomatiques, économiques ou sociales ont été sollicitées pour vaincre les pirates. Toutefois éradiquer la piraterie semblerait être impossible, ce mode de vie ancrée dans l'histoire de la région sud-est asiatique ne peut disparaître au gré des politiques sécuritaires des États. Leurs actions et la violence dont ils font preuve peut néanmoins être limitées par la force dissuasive que sont les garde-côtes. Cette force civile militarisée s'est adaptée au contexte stratégique régional et aux tensions qui découlent de la Guerre froide. Motivés pour réprimer la piraterie qui porte atteinte à leurs intérêts nationaux tout en conservant leur souveraineté, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie sont parvenus à trouver un accord. Les objectifs communs à cette lutte permettent l'efficacité de cette nouvelle diplomatie. Ainsi, dans le cas où nous nous interrogeons sur l'efficacité du modèle proposé à une autre lutte, il convient de déterminer les objectifs des États. Il semblerait que la nature de la menace non-traditionnelle importe peu, le rapport à l'État et ses motivations priment dans l'analyse.

Les menaces non-traditionnelles sont nombreuses, comme nous avons pu le citer, le terrorisme, le trafic de drogues, les migrations ou les pollueurs constituent de nouveaux défis en particulier dans le contexte post-11 septembre 2001. La menace terroriste qui défraie les conversations devient un objet des politiques de défense élaborées par les États. Toutefois, à l'instar de la piraterie, cette menace qui ne connaît aucune frontière ni aucune limite ne peut être combattue traditionnellement. Chaque État riverain du détroit de Malacca lutte activement contre le terrorisme. Leurs Livres Blancs de la Défense déclarent au même titre que la piraterie, combattre cette menace qui porte atteinte à leur sécurité et intégrité territoriale. Dès lors, face à cette menace commune qui touche autant un pays que l'autre, la coopération semble de rigueur. En compromettant la sécurité humaine, le terrorisme est assimilé à la piraterie, il est dès lors plus facile de lutter conjointement selon les mesures pré-établies. La diplomatie des garde-côtes effective pour réprimer la piraterie, le devient également pour contrer les acteurs terroristes. Les pays d'Asie du Sud-Est en recherche de

la paix et la stabilité pour se développer, il semble dès lors essentiel pour eux de combattre toutes les menaces qui les empêchent d'agir dans ce sens.

Les nouveaux défis maritimes communs à tous les États riverains du détroit de Malacca pourront être combattus de manière trilatérale grâce à l'action conjointe des garde-côtes qui continue de se développer et de s'améliorer pour chaque pays. Si l'action de cette institution est envisageable à l'échelle trilatérale en raison de ses origines, des coopérations peuvent également avoir lieu à l'échelle bilatérale. À titre d'exemple, la diplomatie des garde-côtes a été réutilisée par la Malaisie et l'Indonésie afin de lutter conjointement avec les Philippines contre le terrorisme de l'État Islamique qui sévit dans les eaux de Sulu et de Celebes. Dès 2016 après des mois de dialogues et de sommets trilatéraux, un centre de commande maritime, un groupe de travail et des patrouilles maritimes et aériennes sont instituées afin de poser les bases d'une coopération entre les garde-côtes des États concernés.

Cette diplomatie qui émerge de la lutte contre la piraterie élabore un nouveau cadre pour résoudre les conflits d'ordres non-traditionnels. Dorénavant, les États qui ne s'affrontent plus, coopèrent librement pour résoudre les nouveaux défis et renforcer la paix et la sécurité régionale. Ces États ont su parvenir à un équilibre qui leur permet d'affirmer leur présence sur la scène régionale en tant qu'État souverain aussi bien qu'ils gagnent en efficacité dans leurs luttes. La confiance émise dans ce projet diplomatique semble ouvrir une nouvelle voie pour la pacification des relations internationales en adéquation avec une approche libérale. Près de quinze ans après sa création, la collaboration inter-étatique élaborée entre Singapour, l'Indonésie et la Malaisie continue d'être louée par les ministères de la Défense. Toutefois, bien que ces États dans le contexte étudié parviennent à mettre en place une collaboration effective, nous nous interrogeons sur l'efficacité de cette diplomatie à une échelle plus grande et dans un autre contexte conflictuel. En mer de Chine méridionale, nous observons que les forces des garde-côtes sont également sollicitées pour projeter les forces étatiques au lieu d'user des armes militaires qui risqueraient une escalade des tensions. Or, le contexte semble différer. Si les États présents en mer de Chine méridionale connaissent des difficultés à sécuriser leurs eaux territoriales en raison de la piraterie également active dans cette région, les conflits que nous associons à cette aire géographique relèvent d'un autre champ. Dès les années 1980, plusieurs États sont confrontés à des intrusions étatiques à proximité des îles et récifs

qu'ils considèrent relever de leurs souverainetés. Ces incursions étrangères au sein des zones économiques exclusives mènent à des revendications territoriales diverses qui provoquent une escalade des tensions entre les pays asiatiques. Ces conflits inter-étatiques émergents et profondément ancrés dans le contexte sécuritaire asiatique depuis quarante ans offrent une logique d'opposition similaire à la lutte contre la piraterie dans le détroit de Malacca avec une volonté étatique de sauvegarder sa souveraineté tout en protégeant ses intérêts nationaux. Les nombreuses revendications territoriales qui perdurent aujourd'hui, concernent principalement six États motivés à faire valoir leur droit souverain et juridique sur mer et sur terre : l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, le Vietnam, la Chine et Taiwan. Le postulat auquel nous sommes parvenus dans le cadre de la lutte contre la piraterie et contre le terrorisme à l'échelle sud-est asiatique soulève indéniablement la question de son application aux conflits territoriaux en mer de Chine méridionale. L'objet des revendications étant commun à tous ces États ainsi que le désir de protéger leur souveraineté et leurs intérêts nationaux il nous semble intéressant d'étudier une éventuelle transposition de la diplomatie des garde-côtes à cette échelle régionale. Nous repenserons ainsi la problématique posée en introduction afin de réévaluer le rôle joué par les garde-côtes dans un idéal de pacification de cet espace maritime.

PARTIE 3. Application aux conflits en mer de Chine méridionale de la diplomatie des gardes-côtes

Avec une superficie de 3 500 000 km² et plus d'une centaine de minuscules îles regroupées en archipels, la mer de Chine méridionale présente une singularité géographique qui tend à définir les conflits qui la traversent. Constitués de plateaux continentaux aux profondeurs inférieures à 200 mètres, des bassins profonds de plus de 4 000 mètres et des montagnes sous-marines d'origines volcaniques qui émergent en terres insulaires, ces espaces maritimes sont depuis le début des années 1980 particulièrement convoités par les États de la région. En effet, ces 250 îles, récifs, rochers et bancs répartis en quatre groupes principaux : les îles Pratas, l'archipel des Paracels, le banc Macclesfields qui contient le récif de Scarborough et l'archipel des Spratleys, abritent des ressources halieutiques et hydrocarbures devenues sujets des tensions régionales. Par le passé peu d'intérêt était accordé à ces terres insulaires, synonymes de dangers pour la navigation, les États s'en sont tenus à distance. Puis à la fin du XIX^{ème} siècle, le Royaume-Uni et la France prennent peu à peu conscience des atouts stratégiques que ces territoires peuvent leur apporter et décident d'occuper certaines de ces formations insulaires. En 1877, le Royaume-Uni est le premier à s'établir sur l'archipel des Spratleys qui compte plus de 230 îles majoritairement submergées à marée haute sur une superficie de 5 km². Puis le Japon en 1920 accapare de ces îlots ainsi que la France et Taiwan. Enfin, après un relatif abandon de la part des États dans les années 1970, en raison du contexte des décolonisations et de la Guerre froide, deux facteurs placent la question de la souveraineté des îles au grand jour. Le pétrole et le droit de la mer mènent les États à s'imposer et réguler les revendications territoriales (cf. Chapitre 7). Pour cela, les gouvernements ont recours à la projection de leurs forces armées afin de défendre ce qu'ils considèrent être leurs territoires et leurs intérêts. Les tensions qui émergent de ces projections navales et aériennes soulignent la nécessité pour les États de parvenir à un accord multilatéral qui puisse correspondre aux attentes de chaque partie. Pour cela un mécanisme de coopération doit être élaboré afin de diminuer les rivalités et empêcher une escalade des tensions pouvant conduire à un conflit armé inter-étatique. L'ASEAN en tant que communauté politique, économique et sécuritaire en devenir a initié des mesures collectives entre les États asiatiques pour parvenir à un statut quo, toutefois ces initiatives demeurent entravées en raison des intérêts prononcés des États de la région (Chapitre 6). Les six

pays qui s'affrontent en mer de Chine méridionale développent néanmoins des procédés de coopération à échelle réduite pour tenter de réguler les relations régionales et contrer la puissance chinoise qui s'affirme sur la scène maritime régionale (Chapitre 7). Dès lors, dans cette dynamique coopérative similaire à celle étudiée dans la partie précédente nous nous demanderons si l'application de la diplomatie des garde-côtes pourrait être une solution envisageable afin de résoudre les conflits multilatéraux relatifs aux revendications territoriales en mer de Chine méridionale (Chapitre 8).

Chapitre 6 : Un élan de coopération mené par l'ASEAN, une communauté politique et sécuritaire en devenir

Le 8 août 1967, les Philippines, l'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande, réunis à Bangkok, fondent l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est. Cette communauté aux ambitions économiques, sociales et culturelles, qui se crée indirectement en réponse à la menace communiste chinoise, souhaite ériger une nouvelle institution de discussion dans un esprit de conciliation et de compromis. Les États opposés à l'abandon de leur souveraineté au profit de la communauté trouvent un terrain d'entente dans la structure de l'ASEAN qui se déclare neutre lors de sa déclaration du 27 novembre 1971. En reconnaissant l'Asie du Sud-Est comme une « *zone de paix, de liberté et de neutralité, libre de toute forme d'interférence de la part des puissances extérieures* », la communauté refuse de se transformer en alliance militaire lors du premier sommet de l'ASEAN qui se déroule en février 1976. L'accent étant mis sur la coopération économique et politique selon la Déclaration de concorde et le Traité d'amitié signés entre les gouvernements, les objectifs recherchés depuis son institution demeurent la promotion de la paix et de la stabilité dans la région, le développement économique et la création d'un dialogue inclusif entre les différents États membres. Toutefois, dans les années 2000, ses objectifs semblent avoir évolués. En 2009, la publication du papier « Asean political - security community blueprint » dévoile son intention de devenir une association de coopération sécuritaire à l'aube de 2025. L'ASEAN s'est très tôt positionnée sur les conflits traditionnels et non-traditionnels qui touchent la région. Dès le milieu des années 1980, elle s'engage dans la résolution des conflits liés à la piraterie puis au terrorisme et enfin aux conflits de souveraineté en mer de Chine méridionale. Différentes instances de coopération favorisant le dialogue voient le jour afin de trouver des solutions communes pour endiguer les menaces portant atteinte à la sécurité de ses États-membres. Le forum régional de l'ASEAN (ARF), la réunion ministérielle de l'ASEAN sur le crime transnational (AMMTC+) ou les conférences restreintes des ministres de la Défense de l'ASEAN démontrent l'engagement de la communauté sud-est asiatique dans la résolution des conflits. Dans le cas de la piraterie, ces instances de dialogue et de coopération ont favorisé la mise en place d'une réponse multilatérale en Asie du Sud-Est. Puis, elles ont promu de nouvelles opportunités stratégiques à l'instar du RECAAP et ont édifié des mesures diplomatiques entre les États. Ce rôle d'intermédiaire dans les conflits relevant de la piraterie incite à comprendre la position adoptée par l'ASEAN en mer de

Chine méridionale. Les initiatives coopératives menées (A) et ses aboutis (B) constitueront notre analyse du rôle joué par l'ASEAN sur ce terrain.

Section A. Un ensemble d'initiatives coopératives ...

La majorité des pays côtiers de l'ASEAN impliqués dans les revendications territoriales des archipels et récifs qu'ils assimilent comme relevant de leur souveraineté, guide l'Association des nations d'Asie du Sud-Est à multiplier les initiatives diplomatiques pour convaincre les États d'adopter une position davantage coopérative que conflictuelle pour le maintien de la sécurité régionale. Dès le début des années 1990, divers outils de coopération inter-étatique ont été développés dans ce sens afin de persuader, rassurer et renforcer les relations pacifiques entre les gouvernements. Peu à peu, cette communauté politique et économique élabore des règles de conduite ayant vocation à être respectées de tous les États en gage de stabilité et sécurité à l'échelle sud-est asiatique.

La Déclaration relative à la mer de Chine du sud de 1992 :

La première mesure entreprise par l'ASEAN est la Déclaration relative à la mer de Chine du sud en 1992. Le 22 juillet 1992 à Manille aux Philippines, à l'occasion de la 25ème réunion des ministres des Affaires Étrangères des États-membres de l'ASEAN, plusieurs gouvernements se prononcent sur la situation insoutenable qui se déroule dans cet espace maritime. Les années 1980 et le début des années 1990 sont ponctuées par de nombreuses revendications territoriales conduites tant par les États d'Asie du Sud-Est que par la Chine dont le potentiel militaire croissant soulève la probabilité de l'éclatement d'un conflit armé dans la région. En 1990, quelques initiatives et groupes de travail avaient été proposées pour trouver des solutions, à titre d'exemple des ateliers informels financés par le Canada pour gérer les potentiels conflits en mer de Chine méridionale ont été mis en place en Indonésie, or leurs résultats ne furent pas immédiats. Ainsi, en réponse aux tensions exponentielles, les ministères des Affaires étrangères du Brunei, de l'Indonésie, de la Malaisie, des Philippines, de Singapour et de la Thaïlande adoptèrent la déclaration de Manille de 1992 (cf. Annexe 1).

Cette déclaration qui se distingue en deux parties : l'analyse de la situation et les solutions à mettre œuvre, permet de lever un premier voile sur les nombreux conflits qui émergent en mer de Chine méridionale. Les États lancés dans une course à l'occupation des récifs et îlots qu'ils estiment relever de leurs Zones Économiques Exclusives (cf. Chapitre 7), sont peu à peu confrontés à des États aux requêtes similaires. Les justifications usées par chaque partie afin de légitimer leurs actes ne parviennent pas à faire entendre raison à l'adversaire ce qui provoque l'émergence de tensions et de nouveaux conflits inter-étatiques dans certaines situations (cf. Chapitre 7). Ces oppositions entre les États d'Asie du Sud-Est et de l'Est constituent un nouveau défi sur la scène régionale qu'il convient de surmonter. Ce dossier épineux permet à l'ASEAN d'intervenir sur la scène régionale au gré de cette déclaration qui pose un état des lieux des revendications territoriales et de leurs effets sur la communauté asiatique. Face aux tensions émergentes, une idée de coopération bénéfique pour tous les pays signataires est posée. Un appel est ainsi lancé auprès des États pour limiter l'usage de la force en mer de Chine méridionale et les encourager à la retenue. De même, les ministres sont sollicités pour explorer des nouvelles possibilités de coopération dans ces espaces maritimes afin de garantir la sécurité de navigation et des lignes de communications. Plusieurs séries de tentatives sont inaugurées en vue de développer une position commune pour les États de l'ASEAN. Toutefois, cette première déclaration rencontre quelques limites qui entravent son efficacité.

Bien que la Déclaration relative à la mer de Chine du Sud relève d'une initiative de l'ASEAN, elle fut uniquement signée par le Brunei, la Malaisie, l'Indonésie, les Philippines, Singapour et la Thaïlande. L'absence du Vietnam et de la Chine, deux acteurs particulièrement actifs dans les revendications territoriales, démontre que la déclaration n'a pas vocation à être universelle. L'occupation continue des récifs Mschiefs par la Chine après 1992 alors qu'ils sont sous la juridiction des Philippines démontre le peu d'impact que la Déclaration a auprès des États concernés. Elle ne constitue qu'un premier état des lieux non contraignant des conflits maritimes qui tendent à s'accroître avec l'affirmation militaire chinoise marquée par une présence continue aux alentours des territoires revendiqués. Toutefois, cette position offensive de la Chine ne ferme pas le dialogue. La Chine qui reconnaît la Convention de Montego Bay de 1982, accepte de discuter avec l'ASEAN lors des forums multilatéraux ce qui incite l'ASEAN à poursuivre son travail en mer de Chine méridionale.

Cependant à la suite de cette première déclaration, nous observons un élan positif pour l'inauguration de nouveaux outils de coopération en Asie du Sud-Est. En 1990, l'Indonésie inaugure un groupe de travail afin de favoriser la compréhension des questions en jeu et fournir des idées pour une coopération future¹⁷. En 1993 et 1994, à l'initiative de l'Indonésie, afin d'instaurer un climat de confiance dans la région, l'ASEAN continue de promouvoir les ateliers de gestion des potentiels conflits en mer de Chine méridionale¹⁸. Cette première déclaration de 1992 semble avoir des effets positifs, à chaque réunion ministérielle, conférences et sommets multilatéraux qui suivent la déclaration de Manille, ses principes sont énoncés et chaque partie est appelée à respecter les libertés étatiques en mer de Chine méridionale. Le respect du droit international, notamment le droit de la mer régit par l'United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) demeure indispensable. L'ASEAN s'inscrit dans une démarche libérale qui favorise le rôle constructif des institutions et du droit international. Les nombreux dialogues qui succèdent à la déclaration de 1992 conduisent les ministres des Affaires étrangères de l'ASEAN à approuver en juillet 1996 l'idée de conclure un code de conduite régional relatif à la mer de Chine méridionale. Cet embryon d'accord favoriserait la compréhension entre les pays demandeurs et jetterait les bases d'une situation stable sur le long terme. Le sommet de l'ASEAN-Chine qui se déroule à Kuala Lumpur en décembre 1997, entérine cette idée par une déclaration conjointe qui reconnaît la nécessité de maintenir une paix régionale et la stabilité des intérêts de chaque partie en accord avec les principes énoncés par la Convention de Montego Bay en 1982. Néanmoins, il faut encore attendre cinq ans à la suite de ce premier pas pour la coopération pour l'élaboration d'une nouvelle déclaration sur la mer de Chine méridionale.

Déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale de 2002

Les pays d'Asie du Sud-Est et la Chine se félicitent de la déclaration adoptée en 1992 et de l'ensemble des réunions à caractère coopératif mené les années suivantes. En appelant les États à respecter le droit maritime international, ils espèrent convaincre les gouvernements à dépasser leur comportement égoïste au profit d'une solution pacifique régionalisée. Or, le caractère non

¹⁷ AMM. *Joint Communiqué of the twenty sixth ASEAN Ministerial Meeting (AMM)*. Singapour : 24/07/1993

¹⁸ AMM. *Joint Communiqué of the twenty seventh ASEAN Ministerial Meeting (AMM)*. Bangkok: 23/07/1994

contraignant de la déclaration souligne la nécessité pour les États d'adopter de nouvelles mesures concrètes concernant l'ensemble des États acteurs des revendications territoriales. En 1997, la première déclaration commune à l'ASEAN et à la Chine lors du Sommet de Kuala Lumpur est une avancée. Puis en mai 1999, confrontés aux incursions chinoises répétées à proximité de leur récifs et îlots, les Philippines soumettent lors d'un atelier de résolution des conflits un projet de code de conduite régional. Cette proposition soutenue lors du forum régional de l'ASEAN de 1999 est soumise à l'examen immédiat des groupes de travail de l'ASEAN dont la réunion des Hauts Fonctionnaires (SOM ou Seniors Official Meeting) sur la zone de paix, de liberté et de neutralité (ZOPFAN ou Zone of Peace, Freedom, and Neutrality) et sur la zone exemptée d'arme nucléaire en ASE (SEANWFZ ou South-Asian Nuclear-Weapon Free-Zone) en raison des tensions croissantes dans la région.

Ce projet qui invite les États à dialoguer et à comprendre les positions de l'autre conduit à des négociations entre l'ASEAN et la Chine afin parvenir à un accord effectif¹⁹. En novembre 2001, afin de faciliter ce processus la Chine intègre le sommet de l'ASEAN pour créer l'instance de dialogue ASEAN+1. Cela lui permet d'accéder au Traité d'Amitié et de coopération d'Asie du Sud-Est et de signer le protocole pour la dénucléarisation de la région : Southeast Asia Nuclear Weapon Free Zone Treaty. Cette intégration progressive permet d'accélérer les consultations afin de trouver une issue rapide aux revendications territoriales.

Le 4 novembre 2002 à Phnom Penh au Cambodge la déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale (cf. Annexe 2) (DOC ou Declaration of Conduct) est signée par l'ensemble des États-membres de l'ASEAN et la Chine. Plusieurs points sont soulevés à l'instar de la première déclaration de 1992. Au travers de cette nouvelle déclaration pour l'adoption d'un code de conduite en mer de Chine méridionale, il s'agit pour les États de réaffirmer leur détermination afin de consolider et développer leur amitié, d'être conscients de la nécessité de promouvoir un environnement pacifique, amical et harmonieux afin de renforcer la paix, la stabilité, la croissance économique et la prospérité. Ils s'engagent à renforcer les principes et objectifs énoncés dans la déclaration conjointe de 1992 et 1997, et les conditions favorables à un règlement pacifique et durable des différends et litiges entre les pays concernés. Les États signataires s'accordent ainsi à

¹⁹ AMM. *Joint Communiqué of the thirty third ASEAN Ministerial Meeting (AMM)*. Bangkok : 25/07/2000

réaffirmer leur attachement aux buts et principes de la Charte des Nations Unies, de la Convention de Montego Bay de 1982, le Traité d'amitié et de coopération d'Asie du Sud-Est et les cinq Traités de coexistence pacifique. Ils doivent explorer les divers moyens qui permettront d'instaurer la confiance et résoudre les différends territoriaux et juridictionnels. Pour cela, il est nécessaire de réaffirmer le respect et l'engagement à l'égard de la liberté de navigation et de survol de la mer de Chine méridionale prévue par la Convention sur les droits de la mer de 1982. Ainsi, dans une optique de pacification des relations internationales, l'usage des armes et de la force est proscrit au profit de consultations, de négociations amicales entre les États souverains concernés. À l'instar de la déclaration de 1992, le texte exhorte les États à faire preuve de retenue dans la conduite d'activités qui compliqueraient ou aggraveraient les différends. Il est ainsi demandé à ces gouvernements de s'abstenir d'occuper les îles et récifs au cœur des conflits, et de s'engager activement à intensifier les efforts pour rechercher des solutions dans un esprit de coopération et de compréhension. Les parties s'engagent à résoudre pacifiquement les disputes territoriales, à faire preuve de transparence concernant la posture et les modernisations militaires. Un dialogue entre les responsables militaires doit être instauré, ainsi que des procédures d'échanges des informations pertinentes. En attendant l'élaboration du code de conduite, les parties peuvent collaborer entre elles afin de protéger le milieu marin, la sécurité de la navigation en mer, mener des opérations de recherche, de sauvetage et lutter contre la criminalité transnationale. En acceptant la déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale, les États signataires affirment œuvrer à terme sur la base d'un consensus pour l'adoption d'un code de conduite (COC ou Code of Conduct) favorisant la paix et la stabilité régionale. Cette nouvelle déclaration a pour vocation d'installer les bases pérennes d'un nouveau cadre de coopération multilatérale à échelle régionale.

Les soutiens à cette déclaration ont été unanimes. En signant cette déclaration, les États s'engagent à mettre en œuvre des solutions pacifiques et à les respecter. La déclaration est depuis 2002 ancrée dans les esprits et dans les discussions diplomatiques. Les États de manière bi-, tri-, quadri- ou multi-latérale se sont engagés à chercher des solutions pacifiques pouvant régler le code de conduite maritime. Des coopérations d'ordre sécuritaires, des sommets régionaux et des propositions de développement ont été mis en œuvre pour parvenir à une solution finale efficace acceptée de tous. L'objectif premier de cette déclaration est la mise en place d'un nouveau cadre de résolution multilatéral promu par l'ASEAN, ses États-membres et la Chine. Les États doivent

désormais travailler ensemble sous l'égide de l'ASEAN pour mettre en œuvre les dispositions de la déclaration en vue de l'élaboration d'un code de conduite. Vingt ans après, nous pouvons encore observer un franc soutien des États lors des réunions, sommets ou déclaration qui remémorent les principes de la déclaration et la mission à mener. Même la Chine a émis à plusieurs reprises son engagement pour le maintien de l'ordre et de la sécurité maritime régionale. Elle désire être un acteur pour la construction d'institutions et de règles dont la création d'un code de conduite en mer de Chine méridionale sur la base d'un consensus entre les parties²⁰. Toutefois, aucun accord a été élaboré depuis son adoption. Plusieurs limites qui entravent les tentatives de coopération entre les États peuvent être soulignées.

Dans un premier temps, l'exclusion de Taiwan en tant que membre signataire de la déclaration représente une limite. Bien que Taïwan ne soit pas reconnu en tant qu'entité étatique sur la scène internationale, en partie en raison de son absence au sein des Nations Unies dont elle a été exclue en novembre 1971, l'ancienne île de Formoz revendique également ses territoires souverains en mer de Chine méridionale. Si l'exclusion de Taiwan de la déclaration et des accords menés avec l'ASEAN permet d'entériner les relations avec la Chine en reconnaissant sa politique d'une Chine unique, un code de conduite à vocation universelle ne peut être élaboré sans l'opinion de l'ensemble des parties concernées. Par ailleurs, la déclaration signée en 2002 s'inscrit dans la continuité de la première déclaration relative à la mer de Chine du sud élaborée en 1992. À la suite de ce premier engagement, les États ont souhaité réitérer leurs engagements afin d'apaiser les tensions régionales croissantes à la fin des années 1990. Les États-membres de l'ASEAN et la Chine en parvenant à un commun accord au travers de la déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale s'assurent une pacification temporaire des eaux internationales et territoriales. Or aucune obligation n'est faite aux États d'élaborer ledit code de conduite souhaité par la déclaration de 2002. Ce document dénué de caractère contraignant demeure une liste de recommandations faites aux gouvernements pour la préservation de la stabilité et de la sécurité à l'échelle maritime régionale en faisant appliquer le droit maritime. Bien que les Philippines auraient souhaité que ce document ait un caractère contraignant, le Laos, le Cambodge et la Chine s'y sont opposés, signe des premières dissensions dans ce processus de résolution des conflits. Le choix final pour l'élaboration d'un code

²⁰ RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*. Pékin : janvier 2017.

de conduite revient aux États.

Cette déclaration, fruit de dix années de réflexions sur la situation sécuritaire régionale semble être un projet avorté dans l'œuf. Avant que le projet ne soit discuté, des événements contrarient son application et son efficacité. En 1995, les Philippines annoncent la découverte d'une structure en acier surmontée d'un drapeau chinois et d'une antenne parabolique sur le récif Mischief qu'ils considèrent relever de leur souveraineté. Ces éléments gage de l'occupation chinoise et de sa souveraineté dans cet espace soulignent la volonté de la Chine à s'imposer dans les territoires qu'elle revendique selon la ligne des neuf traits (cf. Chapitre 7). L'ASEAN qui s'était empressée de dénoncer la situation contraire à la déclaration de Manille, tente d'instaurer un dialogue avec les parties. Or, ces manœuvres diplomatiques qui poussent les parties au dialogue n'ont aucune nature juridique contraignante. Ainsi, les pays motivés par leurs intérêts nationaux préfèrent poursuivre leurs revendications territoriales en vue d'exploiter les richesses qui s'y situent. Cet événement de 1995 n'est pas isolé. Après la signature de la déclaration, la Chine à titre d'exemple accroît ses capacités militaires afin de se projeter en mer de Chine méridionale. Bien qu'elle tente de convaincre les États-membres de l'ASEAN que cette montée en puissance ne comporte aucun caractère stratégique, ses revendications persistent et les intrusions militaires dans les ZEE disputés et au large des côtes des États sont régulièrement notifiées. D'autres États violent également les principes des déclarations de 1992 et 2002 en projetant leurs forces navales ou en érigeant des installations pétrolières à proximité des zones revendiquées. À titre d'exemple, en 2012 à proximité du Luconia Breakers, un groupe de récifs situés dans le sud des Spratleys, la compagnie pétrolière malaysienne Sarawak Shell obtient deux licences d'exploitation pour le gaz et le pétrole. Or cette activité de forage déplaît fortement à la Chine qui revendique également des droits sur ce territoire. De ce fait, depuis neuf années, des navires de garde-côtes chinois patrouillent aux alentours et encerclent de manière provocante tous les navires malaysiens qui oseraient s'approcher de l'îlot. Ces actions qui n'ont pas fait l'objet de sanction de la part de l'ASEAN démontre les limites de la déclaration de 2002 qui n'est ni contraignante ni coercitive. Seule l'élaboration d'un document juridique contraignant construit sur la base d'un consensus entre toutes les parties pourraient pacifier l'espace maritime commun à ces États d'Asie. Or, l'élaboration d'un code de conduite entre les parties concernées relèvent de l'unique bon vouloir des États. Nous pouvons donc nous demander si ces derniers souhaiteront dépasser leur comportement égoïste au profit d'une

coopération raisonnée et pacifique.

Un code de conduite en gestation :

La déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale doit être la pierre angulaire qui mène les États à élaborer un code de conduite contraignant pour les parties qui ne le respecteraient pas. En 2002, la communauté de l'ASEAN considère qu'un pas essentiel a été effectué vers une mer stable et sûre. Les nombreux sommets, conférences et réunions multilatérales qui suivent son adoption, reconnaissent son caractère essentiel et réaffirment la nécessité pour les États de travailler conjointement et activement pour la mise en œuvre d'un cadre de résolution des conflits territoriaux. Chaque année l'ASEAN s'engage à féliciter les différentes mesures prises par les pays respectant les recommandations de la déclaration et œuvre également en tant que force de proposition pour discuter du futur code de conduite²¹. Les efforts de la communauté politique, économique et sécuritaire en devenir sont nombreux pour favoriser une adoption rapide du code de conduite. À titre d'exemple, en 2004 un plan d'action sur cinq ans (2005-2010) entre la Chine et l'ASEAN est élaboré²². L'objectif est d'affirmer auprès du pays du Milieu la mise en œuvre de manière efficace de la Déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale afin de maintenir la stabilité et la prospérité régionale. Plusieurs projets sont engagés pour y parvenir : la tenue de réunions régulières entre les hauts fonctionnaires de l'ASEAN et de la Chine afin de fournir des orientations et de procéder à un examen de la situation, l'établissement d'un groupe de travail pour la rédaction de directives pour mettre en œuvre la DOC, la promotion d'une coopération conjointe et le dialogue dans le domaine de la sécurité de la navigation, des opérations de recherche et de la recherche scientifique marine. Des activités de coopérations sont également proposées afin d'affirmer la vision de la déclaration de 2002 auprès des États et de les convaincre de travailler sur la base d'un consensus pour l'adoption d'un éventuel code de conduite. En 2004, un second groupe de travail est mis en place pour permettre une traduction du DOC en mesures efficaces et concrètes en mer de Chine méridionale²³. Ces initiatives prises en vue d'affirmer la

²¹ARF. *Chairman's Statement of the 11th Meeting of ASEAN Regional Forum*. Jakarta : 2/7/2004

²²ASEAN. *Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity*. Vientiane : 29/11/2004

²³ASEAN. *Terms of Reference of the ASEAN-China Joint Working Group on the Implementation of the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*. Kuala Lumpur : 7/12/2004

déclaration de 2002, tentent de mettre en œuvre progressivement un plan d'action pour la rédaction du COC. Ainsi, sous l'égide de l'ASEAN une première réunion sous la forme d'un groupe de travail pour son établissement a lieu en août 2005. Or, ce code de conduite qui tend à être élaboré est confronté à des difficultés.

Bien que ce COC soit désiré des États de la région, les intentions stratégiques respectives de chaque partie ne peuvent être respectées. Les revendications étant les mêmes pour chaque État, le code de conduite qui a vocation à trancher les conflits ne pourrait apporter satisfaction à chacun. De ce postulat, un fossé se creuse entre les gouvernements, leurs aspirations et la réalité. Il est essentiel d'élaborer un code de conduite sur la base d'un consensus afin de garantir la paix et la stabilité. Or, si ce consensus se base sur les intentions stratégiques respectives de chaque partie, l'espoir d'aboutir à la concrétisation de ce COC s'amenuise. Cela peut s'observer dans les déclarations relatives à l'élaboration de ce code de conduite. À l'issue de chaque réunions, forums, sommets et conférences entre les États-membres de l'ASEAN et les protagonistes extérieurs à la communauté, les déclarations évoquent partiellement le COC. Son aboutissement étant cité au conditionnel et accompagné du terme « éventuel », l'avènement d'un consensus semble difficilement atteignable. Il continue néanmoins d'apparaître tel un objectif à part entière à réaliser pour l'ASEAN, ainsi que la communauté l'annonce dans le Blueprint publié en 2009 : « *ASEAN Political-Security Community* ».

Toutefois, dès 2010, nous observons un tournant qui s'opère au sein de la communauté sud-est asiatique. Les déclarations qui suivent les réunions multilatérales de l'ASEAN démontrent que l'espoir d'élaborer un code de conduite disparaît progressivement au profit du respect des droits de la mer définis par la Convention de Montego Bay en 1982 et les solutions pacifiques énoncées dans la Déclaration de conduite des parties en mer de Chine méridionale de 2002²⁴. Progressivement, l'élaboration du COC est de moins en moins évoquée au cours des dialogues multilatéraux. Cela est également visible dans le nouveau plan d'action élaboré en 2010 entre l'ASEAN et la Chine pour la période 2011-2015²⁵. La mise en œuvre complète et effective du DOC en mer de Chine méridionale

²⁴ADMM+. *Chairman's Statement of the 1st ASEAN Defence Ministers' Meeting-Plus*. Ha Noi : 12/10/2010

²⁵ASEAN. *Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity (2011-2015)*. Ha Noi : 29/10/2010

afin de maintenir la stabilité régionale et de promouvoir la coopération est davantage recherchée. Des groupes de travail et des réunions des hauts fonctionnaires sont organisés pour poursuivre les efforts conjoints entre l'ASEAN et la Chine pour œuvrer à la stabilisation de la situation en mer de Chine méridionale. Malgré ces plusieurs cycles de discussions entre les États demandeurs de l'Asie du Sud-Est et la Chine, plusieurs dissensions sont soulevées et l'espoir d'un consensus s'amenuise. À titre d'exemple, dans la rédaction du COC, le Vietnam a fait part de son intention d'inclure une référence à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, une demande à laquelle la Chine n'est pas favorable. De ce fait, des négociations et des cycles de discussions doivent être menés pour parvenir à une approche consensuelle. Or les acteurs n'ont pas toujours voix au chapitre. Seuls quelques États interviennent dans ce processus et tendent à imposer leur volonté au détriment de la majorité. Parallèlement, à ces négociations, les activités chinoises en mer de Chine méridionale se sont considérablement intensifiées depuis 2012. Cela a incité plusieurs États demandeurs de l'ASEAN à rechercher un soutien extérieur afin de décourager l'agression de la Chine, ce qui tend à complexifier la résolution des contestations. Les revendications territoriales se sont progressivement transformées en compétitions entre superpuissances. En 2019, lors d'un sommet entre la Chine et l'ASEAN, il a été convenu de finaliser le code de conduite. Bien que le Premier ministre chinois Li Keqiang eut fixé une échéance en 2021, elle risque d'être dépassée en raison de la pandémie mondiale du Covid-19. En effet, selon le deuxième ministre des Affaires Étrangères du Brunei, Erywan Pehin Yusof, les discussions sur le code de conduite ne peuvent se poursuivre sans une rencontre physique afin de débattre des demandes de chacun. La mise en place d'un code de conduite basé sur un consensus des États s'avère aujourd'hui encore demeurer en gestation. Les mesures entreprises en 1992 et en 2002 semblent avec le temps s'amenuiser et reportent au lendemain l'établissement d'un code de conduite contraignant pour chaque partie. Des solutions à échelles bi- ou tri-latérales semblent être davantage privilégiées que le cadre de résolution proposé par l'ASEAN. La communauté politique, économique et sécuritaire en devenir pourrait s'effacer progressivement de la scène maritime sud-est asiatique.

Section B. ... limitées par la souveraineté et autonomie des États

En tant que communauté politique et économique qui représente les intérêts communs des États sud-est asiatiques depuis sa création en 1967, l'ASEAN a tenté d'affirmer son rôle de médiatrice dans la région. Toutefois, près de trente ans après sa première déclaration, la situation a peu évolué. Les tensions demeurent au beau fixe et les projets entrepris dénués de caractère contraignant semblent avortés. Le code de conduite qu'elle souhaite élaborer avec ses États-membres et la Chine depuis 2002 demeure un projet en gestation. Cet acteur qui souhaitait instaurer un nouveau cadre de résolution des conflits est confronté aux aspirations et intérêts stratégiques des gouvernements.

L'objectif de l'ASEAN étant de devenir une association de coopération sécuritaire à l'aube de 2025, ses interventions et interactions avec les acteurs confrontés aux nouvelles et anciennes menaces sécuritaires ont été nombreuses. Cette communauté qui promeut l'amitié dans ses projets et entre ses membres souhaite résoudre les conflits territoriaux qui sévissent en mer de Chine méridionale par le biais de mesures pacifiques et ainsi permettre l'établissement d'un dialogue pacifique entre chacun de ses membres et gouvernements de la région. En refusant de devenir une alliance militaire en 1976 pour se consacrer au développement du dialogue amical inter-étatique, son action consiste à résoudre les conflits par la promotion des liens bilatéraux commerciaux, amicaux, politiques, sociaux et économiques entre ses États-membres. Toutefois, cette approche amicale et consensuelle mène les États à choisir une autre voie de recours plutôt que cette institution pour résoudre les conflits qui entravent leurs intérêts. Ainsi, lorsque la Malaisie et Singapour rencontrent au début des années 2000 des différends relatifs à des récifs, ces États préfèrent avoir recours à la Cour Internationale de Justice qu'ils considèrent plus compétente d'un point de vue juridique pour résoudre des conflits territoriaux. Il en est de même pour les conflits opposants la Malaisie et le Brunei. Ce choix tardif de s'inscrire en tant que communauté sécuritaire sud-est asiatique compétente pour résoudre les conflits territoriaux et lutter contre les nouvelles menaces qui sévissent dans la région est peu pris au sérieux. Les États perçoivent l'ASEAN en tant qu'instance amicale qui favorise le dialogue inter-étatique sans obligation ni contrainte. Dès lors, son nouveau rôle de gendarme en mer de Chine méridionale est perçu comme peu crédible.

En 2002, la signature de la déclaration qui vise à promouvoir de nouvelles règles sur l'espace maritime conflictuel est une grande avancée pour l'ASEAN. La communauté tend à instaurer un cadre de résolution pour mettre fin aux revendications territoriales et pacifier la mer de Chine méridionale. Toutefois, de nombreux espoirs sont fondés dans cette déclaration qui aura peu d'effets sur les États. Les mesures et propositions initiées n'ont aucun caractère contraignant ni obligatoire, elles ne demeurent que des recommandations collectives. Le flou juridique qui caractérise cette déclaration a pour conséquence un éloignement de l'option pacifique multilatérale envisagée par les États. Les gouvernements s'interrogent sur la valeur de ce document juridique contraignant qui impose des règles et des comportements sans pour autant délimiter ou mentionner des zones concernées. De ce fait, la déclaration induit un comportement uniforme à adopter à l'échelle régionale ce qui inquiète et mène les États à freiner le processus de rédaction du code de conduite. En effet, une uniformisation du processus de résolution des contestations en mer de Chine méridionale sous-entend que les intérêts personnels de chaque gouvernement seraient délaissés au profit de l'intérêt général qui est le bien-être de la communauté internationale. Or, les revendications territoriales dans cet espace géographique sont synonymes de biens matériels à acquérir. Les nombreuses ressources hydrocarbures et halieutiques présentes dans les eaux et sous-sols environnants des archipels et des récifs justifient l'intérêt porté par les gouvernements. Dès lors, comment le code de conduite de l'ASEAN permettrait-il aux États de conserver ces richesses tout en favorisant la stabilité politique et géopolitique de la région ? La solution ne semble pour le moment ne pas exister, néanmoins, les gouvernements prennent conscience de la difficulté à concilier leurs intérêts nationaux à ceux de la communauté sud-est asiatique. Ainsi, en adéquation avec la théorie des relations internationales édifiée par les auteurs réalistes, les gouvernements sud-est asiatiques favoriseraient leurs intérêts stratégiques et ils chercheraient à les maximiser au détriment de ceux de leurs voisins. Dans une dynamique similaire à notre étude des comportements égoïstes des États confrontés à la piraterie, nous observons une tendance individualiste des acteurs étatiques qui raisonnent selon des intérêts stratégiques liés à leur souveraineté et détachés de toute pression internationale. Les gouvernements seraient ancrés dans un comportement égoïste qui relève d'une approche réaliste où leurs intérêts stratégiques définissent leurs positions et activités sur la scène régionale au détriment des gouvernements voisins.

La Chine, à titre d'exemple, est maîtresse en la matière. Son discours amical et pacificateur

sur la scène internationale diverge en tout point de ses actions. Les intérêts chinois semblent davantage marqués à ceux de ses voisins. Si les ressources halieutiques et les hydrocarbures motivent l'occupation des récifs, îlots et archipels, l'argument de puissance doit être évoqué. La rivalité qui définit ses relations avec la superpuissance états-unienne la pousse à devenir la première puissance mondiale et ce dans tous les domaines à l'horizon 2049. En occupant des territoires insulaires stratégiques à l'instar de ceux en mer de Chine méridionale, sa puissance en est renforcée grâce à une meilleure capacité de projection dans les océans stratégiques. Si la Chine démontre une volonté de travailler conjointement avec l'ASEAN en participant activement aux cycles des discussions pour l'élaboration du COC, elle incarne néanmoins un frein en rejetant les propositions des autres membres. Ses intérêts sont privilégiés à ceux de ses voisins. La poldérisation de certains îlots des archipels Paracels et Spratleys démontre particulièrement l'état d'esprit chinois. Bien qu'elle souhaite mener des discussions pour élaborer un code de conduite, elle estime que sa souveraineté est justifiée sur ces territoires revendiqués. Les incursions militaires répétées répondent à un comportement égoïste qui prend uniquement en compte les intérêts nationaux chinois.

D'autres pays adoptent également cette position ambivalente qui reflètent un comportement réaliste sur la scène internationale. La Malaisie, à titre d'exemple, priorise ses intérêts nationaux avant ceux de la communauté sud-est asiatique. Afin de suivre les logiques d'occupations des îlots revendiqués, le gouvernement malaysien réalise des incursions militaires à proximité des ZEE également revendiquées par le Brunei, l'Indonésie et la Chine. De même, sa société nationale de forage pétrolier : Petronas, a réalisé à plusieurs reprises des chantiers dans les zones contestées alors qu'aucune sentence arbitrale ou que le COC n'ait été prononcé ou élaboré. Le développement économique malaysien étant dépendant du pétrole, le gouvernement fait preuve d'égoïsme pour ses intérêts nationaux. Ainsi, le code de conduite pourrait avoir un effet néfaste pour ces économies et ces gouvernements qui usent de ces territoires insulaires pour affirmer leur puissance sur la scène internationale. Une décision tranchée de la part de l'ASEAN s'opposerait à leur nature égoïste et à leur souveraineté.

Au gré de ces exemples, nous appuyons la thèse que les États autonomes affirment leur volonté à ne pas être placé sous le joug de l'organisation supra-étatique de l'ASEAN. Ils désirent

conserver leur libre arbitre sur leurs scènes nationales et ne pas subir l'influence d'une organisation régionale externe ou d'un État. Les similitudes avec notre analyse de la piraterie dans le détroit de Malacca sont nombreuses. Les États dits égoïstes refusent les interférences étrangères afin de sauvegarder leurs intérêts nationaux et leur souveraineté. De ce postulat, il apparaît judicieux à leur échelle de refuser l'implication d'un organisme qui recherche une solution pacifiée globale à une solution personnalisée. Il est important de souligner que dans le contexte ci-étudié, l'ennemi n'est plus un acteur transnational mais ils demeurent les États eux-mêmes et les îlots, récifs ou archipels tant convoités par les gouvernements sont au cœur des disputes territoriales. Désormais, les États sont en opposition avec d'autres États avec lesquels ils sont quotidiennement amenés à commercer, coopérer politiquement ou bien scientifiquement. Dès lors, dans ce contexte particulier qui lie des intérêts souverains, commerciaux, politiques et géopolitiques, les États tendent à se questionner sur l'efficacité d'une approche pacifiée à échelle réduite, impliquant deux à trois gouvernements concernés par les contestations plutôt que d'élaborer un code de conduite régional. L'évolution d'une approche réaliste au profit d'une approche libérale semble possible, cependant l'ASEAN semble délaissée dans cette dynamique. Seuls les gouvernements peuvent décider d'appliquer les principes énoncés dans la déclaration de 2002 pour leur bien-être national. En effet, l'ASEAN, qui n'est pas une organisation supra-nationale, ne détient aucun pouvoir ni aucune légitimité pour imposer ses dires dans les politiques des États et dans l'application du droit maritime. Son rôle demeure cantonné à celui d'une instance qui promeut un dialogue pacifique et des recommandations collectives en Asie du Sud-Est. L'absence de moyens et d'outils coercitifs pèsent sur la politique qu'elle entend mener. Son rôle de médiatrice au sein des conflits en mer de Chine méridionale est d'autant plus limité du fait que l'ASEAN ne prend pas en compte les solutions développées aux échelles des pays. Depuis le début des années 2010, les États ont de plus en plus recours à des forces paramilitaires pour appuyer leurs revendications et tenter de faire appliquer le droit maritime sans provoquer une escalade des tensions avec leurs voisins. Bien que ces projections de forces ne se veulent pas offensives, les gouvernements souhaitent imposer leurs présences dans cet espace maritime. Or, des coopérations entre les différentes instances nationales des garde-côtes n'est pas impossible, au contraire elles se sont révélées efficaces comme l'a démontrée notre étude de la piraterie. Or, l'ASEAN ne semble pas privilégier cette nouvelle approche ou du moins exploiter cette idée qui pourrait apporter des résultats concrets. Cet immobilisme que nous pouvons souligner peut s'expliquer par les nombreux blocages internes qui

remettent en question l'impartialité et l'efficacité de la communauté sud-est asiatique sur la question des conflits en mer de Chine méridionale. Plusieurs exemples sont révélateurs de ces affirmations.

En juillet 2012, à l'occasion du Forum régional de Phnom Penh qui regroupait les ministres des Affaires Étrangères de la région afin de discuter des tensions en mer de Chine méridionale, l'ASEAN pour la première fois en 45 ans d'existence ne parvient pas à publier une déclaration commune. Ce premier échec pour l'association fut imputé aux actions du Cambodge, alors à la présidence de l'ASEAN. Durant les débats, le gouvernement de Hun Sen, Premier ministre du Cambodge, a pris des mesures afin de bloquer les critiques des États membres sur l'agression chinoise en mer de Chine méridionale. Ce comportement dénoncé par les Philippines a certes terni l'image du royaume cambodgien, mais a également démontré l'immobilisme latent de l'ASEAN et la pré-dominance des intérêts personnels de chaque État. Ici, le Cambodge entendait faire prévaloir ses relations économiques et politiques avec son partenaire privilégié qu'est la Chine. En 2016, le Cambodge est à nouveau pointé du doigt pour avoir bloqué la mention de la décision de la Cour permanente d'arbitrage dans une déclaration de l'ASEAN, alors que de multiples pays étaient contre l'inclusion de cette décision dans la déclaration. Enfin, les liens étroits entretenus entre la Chine et le Cambodge pourrait à nouveau être un frein au rôle de l'ASEAN dans la rédaction du COC. Le Cambodge qui assumera à nouveau la présidence de l'association en 2022, pourrait subir les pressions chinoises et entraver les négociations finales sur le COC. Les spécialistes sont pessimistes à l'idée que le code de conduite puisse s'achever en 2022. En effet, ils comptent sur la présidence indonésienne en 2023 pour mettre un terme à cette gestation. De même, en 2020 le Vietnam qui présida l'ASEAN a rencontré des difficultés à imposer davantage de fermeté dans les positions conjointes de l'ASEAN. Le Vietnam en tant qu'État profite davantage de son poste de président pour réitérer à plusieurs reprises sa souveraineté et ses droits en mer de l'Est, un espace maritime de plus en plus investi par la Chine. Cette année 2020 a par ailleurs été marquée par une paralysie induite par la pandémie mondiale du Covid-19, ce qui a permis à la Chine de renforcer ses positions en mer de Chine méridionale. Le 18 avril 2020, il a été fait l'annonce de l'établissement d'arrondissements administratifs chinois sur les archipels Paracels et Spratleys, bien que cette décision ait été vivement protestée, aucune mesure contraignante n'a été édictée en réponse par les États-membres de l'ASEAN.

Au gré de ces deux exemples qui attestent de l'immobilisme de l'ASEAN en raison de ses États-membres, nous distinguons clairement le rôle influent joué par la Chine bien qu'elle ne soit pas un membre à part entière. Les motivations chinoises et son empreinte économique, politique et sociale auprès de certains États démontrent l'absence de moyens coercitifs pour imposer des sanctions et une ligne directrice pour l'élaboration d'un code de conduite efficient en mer de Chine méridionale.

Néanmoins, les États signataires de la déclaration de 2002 sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale souhaitent résoudre ces conflits. Ainsi, les gouvernements délaissent progressivement la solution multilatérale afin de favoriser des approches bi- ou tri-latérales avec les États voisins. Cette approche davantage judicieuse du fait que les contestations ne concernent que deux ou trois pays obtient des résultats rapides et efficaces. Le travail conjoint entre plusieurs gouvernements semble davantage prospérer que les collaborations multilatérales qui induisent une implication de tous les participants et une entente cordiale entre tous. Or, certains gouvernements éprouvent des difficultés à collaborer avec la Chine sur ce sujet et estiment qu'elle ne doit pas interférer dans le processus de négociation et de résolution. Toutefois, si l'ASEAN semble progressivement perdre voix au chapitre, les États continuent de placer leur confiance dans cette institution. Elle incarne le meilleur outil capable de résoudre les intérêts régionaux du fait de sa neutralité. Son rôle central pour mener des coopérations et négociations étroites notamment avec la Chine, façonner l'architecture régionale et assurer la paix, la stabilité et la prospérité des peuples en Asie du Sud-Est continue d'être évoqué dans les discours des figures politiques régionales. Elle demeure un intermédiaire privilégié pour la négociation en vue de la résolution des conflits. L'ASEAN n'est pas une instance à rejeter en tant que telle, néanmoins le code de conduite proposé par les États a démontré ces limites. L'intervention de cette institution régionale sur d'autres questions d'ordre sécuritaires notamment la piraterie et le terrorisme, des menaces non-traditionnelles, lui fut gage de succès car il n'opposait pas les États entre eux. Au contraire, la menace leur étant commune, une solution conjointe était recherchée. Or, le COC divise les intérêts. Dès lors, l'essence même de ce projet doit être réétudié pour permettre à chacun de bénéficier des avantages offerts par les territoires insulaires. De ce fait, l'implication de l'ASEAN dans la résolution des conflits maritimes ci-explicités doit être revue afin que des résultats concrets soient élaborés. De nouvelles solutions de divers ordres doivent être développées en son sein pour parvenir

à un processus de pacification des relations internationales. Néanmoins, pour parvenir à cet objectif ses blocages internes et son immobilisme doivent cesser ainsi que la primauté des intérêts nationaux de chaque État doit être dépassée au profit du multilatéralisme.

Les contestations souveraines en mer de Chine méridionale opposent différents États en divers espaces géographiques. Chaque conflit se veut unique et ne peut s'inscrire dans une logique universelle. La déclaration de conduite des parties signée en 2002 qui se caractérise par un flou juridique tend à uniformiser les volontés et intérêts de chaque État au profit de la stabilité et de la paix dans la région. Or les intérêts des États sont uniques et chaque contestation relève de contextes historique et géographique particuliers. De ce fait, une approche consensuelle est difficilement envisageable. Le rôle de l'ASEAN semble limité, bien qu'elle puisse demeurer un médiateur entre les États et devenir une institution qui favorise et facilite le dialogue et les rencontres, elle semble ne pas pouvoir résoudre les conflits territoriaux. Dès lors, à leur échelle les États doivent tenter de coopérer afin de diminuer les conflictualités qui les opposent. Les mesures coopératives étatiques doivent infléchir un changement de paradigme de la part des acteurs étatiques prêts à restreindre leurs intérêts au profit de la stabilité et la paix.

CHAPITRE 7 : Les États : acteurs de la pacification des relations internationales ?

Les tensions que nous observons en mer de Chine méridionale depuis les années 1970 ont pris en ampleur ces deux dernières décennies. Bien que l'ASEAN en tant qu'instance médiatrice régionale a inauguré plusieurs modèles de coopération afin de faire appliquer le droit maritime, son rôle fut limité à de simples recommandations collectives auprès des États signataires des déclarations de 1992 et de 2002. L'idée maîtresse du code de conduite est intéressante malgré le flou juridique qui entoure son application. Or l'incapacité des États à trouver un accord commun pour sa mise en œuvre a souligné la prédominance des intérêts stratégiques de chaque gouvernement. Dès lors, afin d'atténuer les conflits une solution à échelle réduite s'est semble-t-il développée à la propre initiative des États en quête de paix dans leurs eaux souveraines. Des coopérations bi- ou tri-latérales ont ainsi été mises en œuvre dans des espaces limités et revendiqués par les mêmes États. Cette nouvelle solution qui s'inscrit en opposition aux aspirations multilatérales uniformes de l'ASEAN semble présenter certains avantages à la régulation et gestion des conflits en mer de Chine méridionale. Cette nouvelle capacité des États à créer de la diplomatie en dehors des institutions régionales interrogent sur les mesures et pratiques mises en œuvre dans un contexte conflictuel où les intérêts stratégiques de chaque État gouvernement (A). Toutefois, nous demeurons conscients que les négociations menées demeurent entravées en raison des intérêts prononcés de chaque partie et de leurs aspirations à diverses échelles d'interprétations (B).

Section A. La résolution des litiges territoriaux selon une approche coopérative bilatérale

La mise en œuvre de mesures coopératives à échelle réduite, fruit des négociations entre les États doit s'appréhender selon plusieurs critères. Le rapport individuel et stratégique aux espaces revendiqués, le cadre temporel et le schéma des négociations doivent être étudiés afin de comprendre les différentes possibilités qui sont offertes aux États pour réduire les conflictualités et faire appliquer le droit maritime dans ces espaces. Les premières revendications en mer de Chine méridionale qui apparaissent au lendemain des décolonisations répondent à plusieurs objectifs qui divergent selon les États. Chaque État a des attentes particulières sur lesdits territoires revendiqués, ce sont ces attentes qui détermineront les négociations entre les parties. La recherche de biens

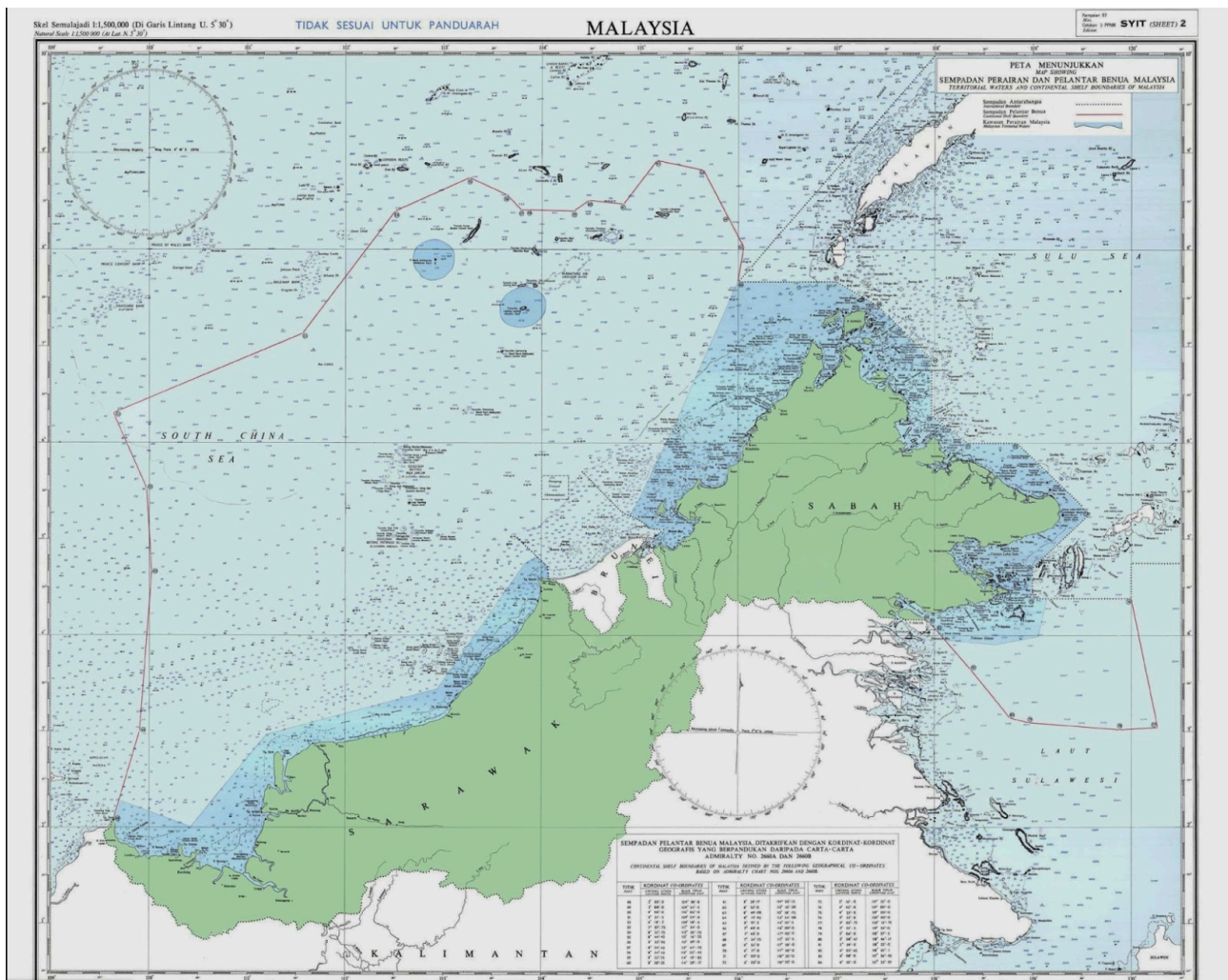
matériels à l'instar des ressources halieutiques, des hydrocarbures, ou l'acquisition de surfaces terrestres afin d'assurer une meilleure projection des forces civiles et militaires d'un pays pour des raisons géopolitiques différencient les étapes de la collaboration. Une fois les attentes de chaque parties identifiées, les États peuvent édifier des accords. Toutefois, ces États ancrés dans une dimension réaliste des relations internationales doivent accepter de mener à bien des négociations et des accords où leurs intérêts nationaux ne seront pas favorisés. À l'instar de notre étude sur la coopération des États du détroit de Malacca confrontés à la piraterie, l'intérêt collectif doit être favorisé au détriment des intérêts personnels. Le bien-être de la communauté régionale demeure une priorité, l'interdépendance des intérêts nationaux des États d'ASE qu'ils soient économiques, politiques ou sociaux doit conduire les gouvernements à collaborer tant pour leur prospérité individuelle que la prospérité collective. Néanmoins, des ambivalences existent entre les États qui sont prêts à coopérer activement avec un autre sur divers sujets, sans pour autant accepter des négociations relatives aux revendications en mer de Chine méridionale (Chine-Vietnam). L'apport stratégique de ces terres insulaires sembleraient dépasser la raison et le bon entendement des États. Enfin il est également intéressant de souligner le comportement des États vis-à-vis de son concurrent, les diverses réactions permettent d'analyser l'importance accordée au territoire pour un pays et son envie de collaborer. Les différents litiges que nous identifions dans cet espace maritime ont des conséquences auprès des États, or en devenant trop pesants pour les gouvernements ces derniers chercheront à trouver des solutions avec les États avec lesquels ils étaient en compétition auparavant. La pression des revendications devenue insoutenable pour ces pays marque la pierre angulaire des coopérations à échelle réduite. Cette démarche de résolution des conflits souligne par ailleurs l'évolution des comportements étatiques autrefois perçus comme égoïste vers un comportement responsable et pacifique. Le passage d'une approche réaliste vers une pratique libérale des relations internationales qui favorise la paix et les consensus se manifeste dans cette étude de cas. Ainsi, afin de mettre en exergue l'ensemble de ces éléments, il est intéressant d'étudier plusieurs conflits à échelle bi- ou tri-latérales afin d'identifier l'ensemble des intérêts nationaux, les enjeux étatiques et régionaux ainsi que les solutions qui sont proposées.

Les interprétations subjectives des États sont ici la cause principale des tensions que nous observons en mer de Chine méridionale. Bien que la Convention de Montego Bay offre un cadre d'interprétation objectif sur les limites des plateaux continentaux et l'appartenance des territoires

insulaires, les interprétations historiques respectives de chaque État priment sur le droit maritime international pour appuyer les revendications de chacun. Si ce droit international fut appliqué en bonne et due forme, peu de conflits auraient été recensés dans ces eaux régionales. Or, à l'ensemble des arguments proposés nous accédons une certaine légitimité : qu'ils soient un héritage colonial tel le Vietnam qui invoque des actes de souverainetés de la France présente dans la région dans les années 1920, qu'ils soient historiques en revendiquant une présence chinoise lointaine attestée par des cartes de navigations indiquant une ligne de neuf traits autour de ces espaces insulaires ou bien qu'en temps d'après-Guerre les Philippines souhaitent se ré-appropriier leurs terres autrefois aux mains de l'envahisseur japonais. Toutefois ces légitimités ne peuvent permettre l'avènement d'un terrain d'entente entre ces États qui à tour de rôle revendiquent les mêmes espaces, des conflictualités en découlent et les solutions s'amenuisent face aux aspirations de chacun. Quelques États ont su néanmoins dépasser ces rivalités exacerbantes afin de parvenir à un compromis.

La Malaisie et le Brunei : une extension de leurs plateaux continentaux.

En septembre 1958, peu d'un an après son accès à l'indépendance, la Fédération de Malaisie est l'une des premières des anciennes possessions coloniales britanniques dont les frontières de son plateau continental sont définies. La Grande-Bretagne met un point d'honneur à définir les contours de la partie orientale de la Malaisie constituée des deux États du Sabah et du Sarawak et de ce qui deviendra le futur Sultanat de Brunei en 1984 lorsqu'il accèdera à l'indépendance. La carte suivante, publiée en 1979 par la Malaisie, est une représentation de cet espace maritime qui relève de la juridiction nationale malaysienne en accord avec les limites fixées par la puissance coloniale britannique en 1958 et acceptée par la Malaisie. Ce document officiel représente aujourd'hui la pierre angulaire des revendications malaysiennes (tracé rouge) en mer de Chine méridionale comme nous pouvons l'observer ci-joint.



Carte 2 : Espace maritime de la Malaisie orientale

Source : MALAISIE, ministère de l'Intérieur (1979). Espace maritime de la Malaisie orientale.. 1: 1,5. DSGC Review.

Or, l'un des premiers États à s'opposer aux frontières maritimes malaysiennes fut le Sultanat du Brunei. Devenu un protectorat britannique en 1906, le Brunei assiste également à une redéfinition de son plateau continental en 1954. Les autorités britanniques qui prennent en compte les territoires du Sabah et du Sarawak tracent deux lignes d'équidistance entre ces trois territoires afin de partager équitablement les espaces maritimes proportionnellement aux côtes respectives de ces trois États. En accord, avec l'ordonnance du Conseil britannique de 1958 qui redéfinit les frontières maritimes, le territoire maritime brunéien se termine à 200 mètres de l'isobathe de 100 brasses²⁶ au contraire de ce qui est revendiqué sur les cartes malaysiennes de 1979.

²⁶ Sur une carte marine, un isobathe représente une courbe de niveau qui indique la profondeur d'une surface au-dessous du niveau de l'eau. Dans ce contexte, la courbe isobathe de 100 brasses est une indication géographique qui permet de situer la limite des revendications du Brunei en comparaison avec la courbe de niveau dans cet espace maritime.



Carte 3 : Juxtaposition des revendications territoriales du Brunei et de la Malaisie en mer de Chine méridionale

Source : VOA South China Sea (2021). Disputed Waters [document cartographique]. 1:300 ; utilisation Stamen Design

Selon le tracé des deux lignes équidistantes, le Brunei bénéficie d'un espace maritime davantage étendue que celui affiché par les autorités malaysiennes dans ses cartes maritimes officielles. En effet, en adéquation avec la Convention de Montego Bay, le plateau continental de chaque État s'étend à plus de 200 miles nautiques²⁷ à partir de sa côte, ainsi ses eaux territoriales se prolongent ici jusqu'en mer de Chine méridionale et côtoient le sud de l'archipel des Spratleys. Cette différence d'ordre cartographique que nous observons dans un premier temps puis physiquement dans un second temps avec une occupation malaysienne sur les îles revendiquées par le Brunei constitue un conflit d'intérêt quant aux réelles possessions de chaque États. Ce chevauchement des plateaux continentaux dans les revendications respectives du Brunei et de la Malaisie, conduit le Brunei à adopter la déclaration de l'ASEAN de 1992 puis celle de 2002 avec la Malaisie. Les revendications maintenues par la Malaisie dans le sud de l'archipel des Spratleys en incluant les récifs de Manvels, Swallow, Ardasier, Louisa, Loyal Charlotte, Rizal, An Bang et Barque Canada réduit considérablement la zone du plateau continental brunéien qui serait enclavée au sein-même du plateau continental de la Malaisie. De ce point de vue, les négociations entre les

²⁷ Le miles nautique est une unité de distance utilisée en navigation maritime. Un miles équivaut à 1852 mètres.

deux pays dans un premier temps s'avèrent complexes. Les deux États ont des intérêts marqués tant pétroliers et gaziers qui contribuent à la prospérité de leurs économies et de ce postulat ils refusent de reconnaître les affirmations et les zones économiques exclusives revendiquées par chaque partie. Les intérêts économiques sont une motivation pour ces États qui visent à délimiter les principaux gisements pétroliers nécessaires à leur développement national. En 2000, le Brunei n'hésite pas à accorder une concession pour un bloc pétrolier à plusieurs entreprises étrangères, ce que réalise également la Malaisie en 2003 en octroyant un bloc pétrolier à la compagnie pétrolière nationale Petronas bien que ce dernier se situe sur la zone revendiquée par le Brunei (Mahmud 2007). Or, afin de conserver leur souveraineté sur leurs espaces maritimes exploités à leur détriment, les deux États ont eu recours à la force militaire pour revendiquer leurs droits. En 2003, une canonnière brunéienne fut envoyée pour chasser un navire de forage mandaté par la Malaisie présent dans ses eaux souveraines, il en fut de même pour la marine malaysienne qui déploya plusieurs canonnières dans cet espace afin d'y empêcher l'accès aux entreprises étrangères de forage mandatée par le Brunei. Or, cette force est uniquement qu'une force démonstrative afin d'intimider leurs opposants, aucun incident ne fut recensé. L'idée de l'emploi des forces des garde-côtes n'est pas à sous-estimer. Bien que le déploiement des marines respectives des États permette de revendiquer la souveraineté d'un pays, elle ne recherchait pas l'escalade des tensions entre le Brunei et la Malaisie. Des relations cordiales et amicales ont par la suite continué entre ces deux États, les diverses revendications territoriales qui tendent à opposer les gouvernements ne constituent pas des motifs de guerres. Au contraire, en usant d'une force para-militaire ces derniers s'assurent de conserver des liens amicaux avec leurs opposants tout en revendiquant leurs droits souverains sur un territoire donné.

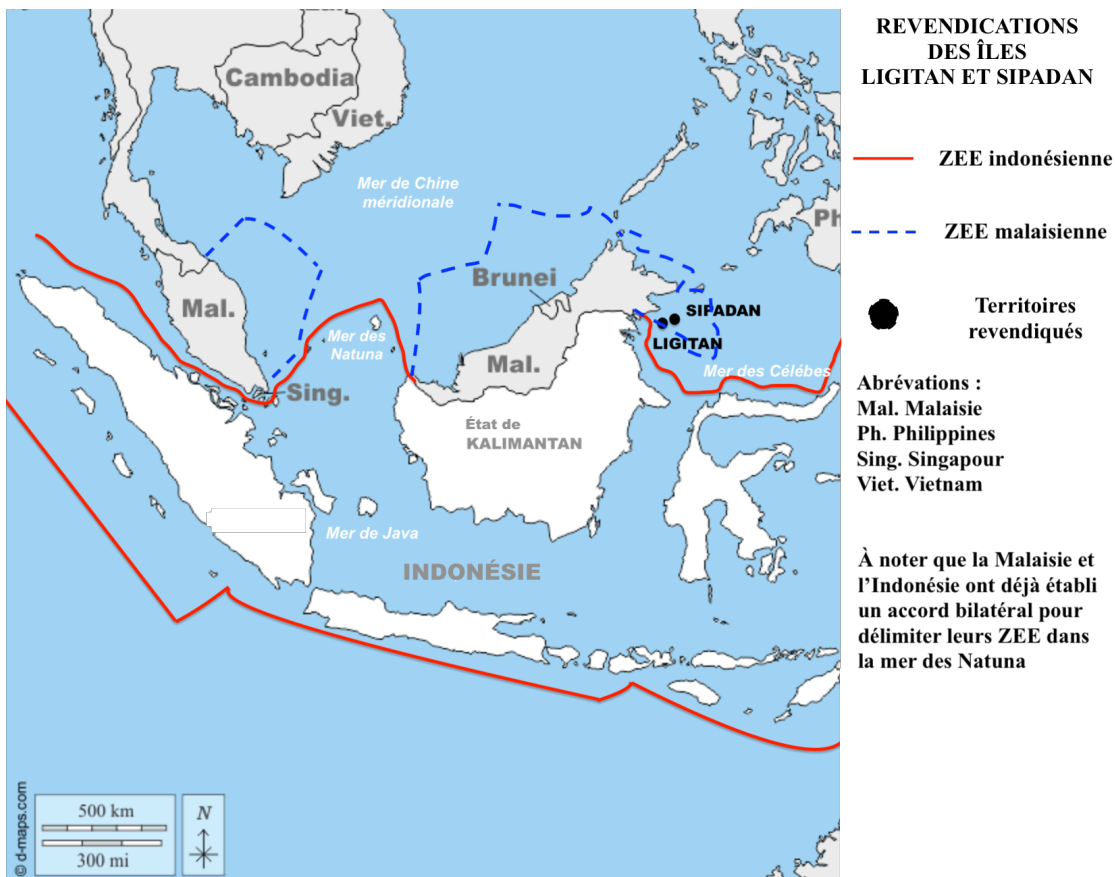
Malgré les nombreux désaccords, un accord fut établi entre les deux États afin de limiter la ZEE du Brunei ainsi que son plateau continental. Par le biais d'un échange de lettre daté du 16 mars 2009 signé à Bandar Seri Begawan par le sultan du Brunei Hassanal Bolkiah et le Premier ministre malaysien Abdullah Ahmad Badawi, la Malaisie et le Brunei définissent une délimitation des frontières maritimes du Brunei puis ils s'engagent à établir une zone commune de revenus pétroliers et à reconnaître le droit de circulations pour les navires malaysiens dans les eaux du Brunei. L'objectif de cet échange de lettre permet de réduire les conflictualités qui opposaient ces États sans toutefois porter préjudice à leur développement économique. Une zone d'accords commerciaux conjoints est délimitée dans les espaces contestées afin que les deux pays puissent partager le

produit de l'exploitation des ressources en hydrocarbures. Selon un communiqué de la société malaysienne Petronas du 1er mai 2010, un accord aurait été conclu avec la Brunei National Petroleum Company afin d'entériner cette coopération dans le secteur du pétrole et du gaz. Toutefois, cette délimitation des frontières fondée sur les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne semble néanmoins pas s'inscrire dans le temps. En effet, la demande du 6 mai 2009 effectuée par la Malaisie auprès de la Commission des limites du plateau continental pour étendre son plateau continental en mer de Chine méridionale, n'a pas donné suite. Les frontières maritimes brunéiennes demeurent inchangées aux yeux de la Malaisie depuis 1979, de même le Sultanat n'a depuis soumis aucune demande de modification de son plateau continental, estimant que son territoire a été défini une première fois avec l'ordonnance britannique du Conseil de 1958.

Cette première étude de cas est révélatrice des intérêts portés par chaque État à un territoire donné. L'accès aux hydrocarbures, gage de développement économique et social, mène les gouvernements à nier les décisions officielles et à employer des méthodes relevant du hard power afin d'appuyer ses droits et revendications. Néanmoins, un accord qui profite à chaque partie s'avère possible et efficace. De même, l'emploi d'une force paramilitaire qui viserait à apaiser les tensions tout en permettant aux États de revendiquer des espaces maritimes pourrait s'inscrire en tant que nouvelle méthode pour faciliter les négociations sans provoquer un éclatement des conflits. L'objectif de pacification des relations internationales et des relations inter-régionales doit primer sur les besoins individuels de chaque partie. Au-delà d'un accord établi sur le bon consentement de deux États, la justice s'avère également être un outil sollicité pour trancher des conflits, appliquer le droit maritime international et faire respecter la souveraineté de chacun dans ses eaux territoriales. Quelques pays à l'instar de la Malaisie, des Philippines et de Singapour ont eu recours à la Cour Internationale de Justice (CIJ) afin de délimiter leurs plateaux continentaux respectifs. Plusieurs cas ont été résolus grâce à l'intervention de la justice telle l'affaire de l'île de Pedra Banca revendiquée par la Malaisie et Singapour. De même, la Malaisie eut des différends avec l'Indonésie au sujet des îles au large de ses plateaux continentaux du Sabah et du Sarawak.

La Malaisie et l'Indonésie : les litiges liés aux îles Sipadan et Ligitan

À proximité du même espace soumis aux rivalités entre le Brunei et la Malaisie, l'Indonésie revendique ses droits souverains sur les îles de Sipadan et Ligitan, deux territoires insulaires inhabités situées dans la mer de Sulawesi, à proximité de l'île de Bornéo.



Carte 4 : Carte des revendications des îles de Ligitan et Sipadan

Source : BRUDER, Marine (2021). Carte des revendications des îles de Ligitan et Sipadan. [document cartographique].
1 : 500. Utilisation D-maps.

À l'instar du premier cas étudié, les revendications trouvent échos et légitimités dans les héritages coloniaux respectifs de ces deux anciennes colonies. Sous l'ancien joug des Britanniques et des néerlandais, la Malaisie et l'Indonésie, une fois leur indépendance proclamée en 1957 et 1948, fondent leurs revendications souveraines sur des cartes maritimes héritées de leur passé colonial. Ces deux îles situées à la limite de la ZEE du Sabah, un État malaysien et du Kalimantan un État indonésien, mènent à un différend qui est pour la première fois mentionné en 1982. Dans un premier temps, les revendications sont faibles voire quasi-inexistantes, quelques patrouilles de la

marine indonésienne sont recensées sans grandes répercussions. Toutefois elles s'intensifient au début des années 1990 lorsque l'Indonésie découvre des installations touristiques sur l'île de Sipadan. L'Indonésie qui affirme avoir conclu un accord verbal avec la Malaisie en 1969 afin de discuter de leur souveraineté sur les îles, se retrouve désemparée face à son voisin qui nie cet accord et qui affirme l'appartenance des îles Sipadan et Ligitan à l'État du Sabah (Haller-Trost 1995). Afin de faire valoir ses droits sur ses îles, la Malaisie organise plusieurs patrouilles marine dans les eaux alentours. Bien que le prétexte soit de protéger les touristes et les pêcheurs locaux des nouvelles menaces non-traditionnelles qui explosent dès les années 1990 (piraterie, terrorisme, etc.), via l'outil militaire la Malaisie impose ses revendications et sa souveraineté. À l'inverse, l'Indonésie partisane d'un statu quo préfère porter l'affaire devant la Cour Internationale de Justice afin qu'un règlement pacifique soit trouvé. Ainsi, le 2 novembre 1998, les deux pays saisissent la CIJ afin qu'elle se prononce sur la souveraineté des îles, toutefois malgré les autres différends existants dans la région, la Malaisie et l'Indonésie ne demandent pas que la Cour se positionne également sur l'ensemble des litiges maritimes les concernant et qu'elle délimite ainsi leurs espaces maritimes respectifs. Ces deux îles qui furent à l'origine considérées comme terra nullius, furent finalement attribuées sur décision de la Cour, seize voix contre une, à la Malaisie en raison de son héritage colonial. Ce verdict de la justice énoncé en 2002 se base sur des arguments historiques dont les développements des îles effectués sous l'ordre colonial britannique, de l'ancienneté des cartes maritimes, ainsi que des arguments géographiques avec une proximité plus marquée des îles avec la Malaisie que l'Indonésie (CIJ 2002). Toutefois, l'occupation effective qu'a la Malaisie sur ces territoires lui offre la primauté sur ces derniers.

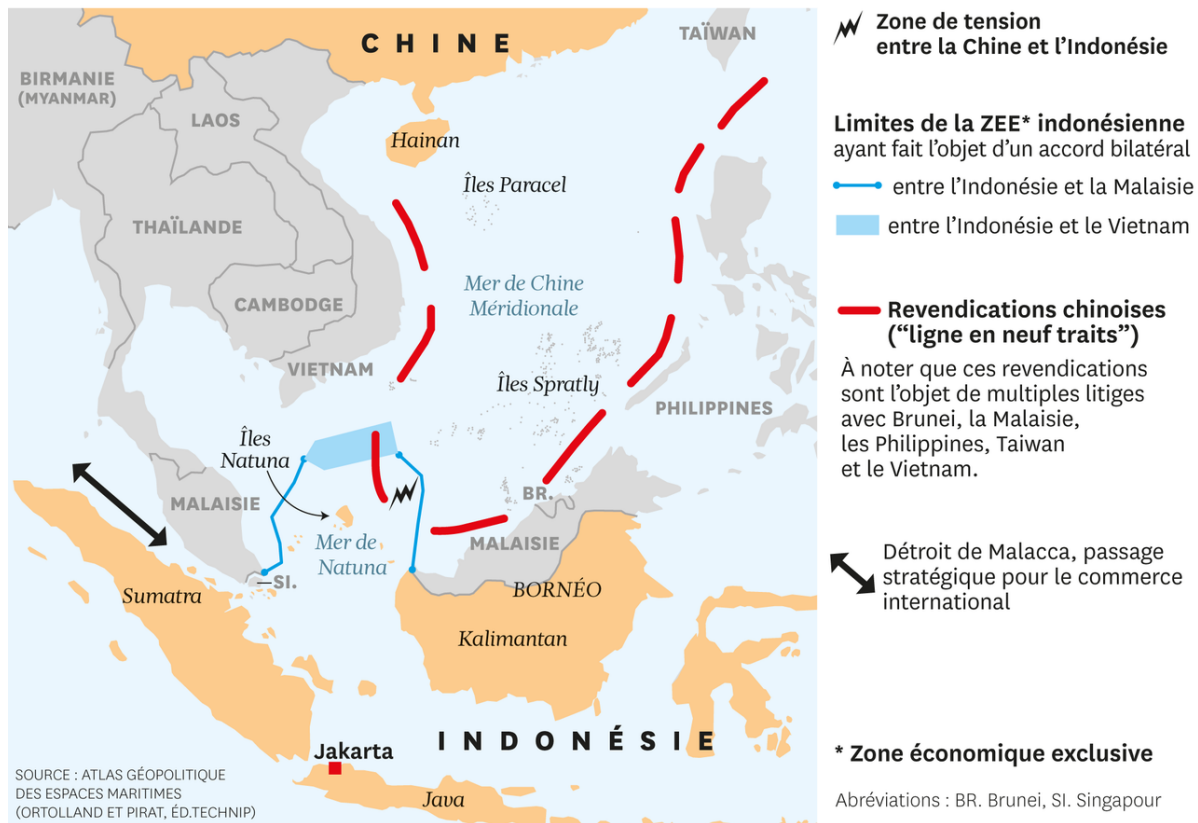
Dans cette étude de cas, le recours à la justice a une portée pacifique bien que des tensions furent présentes par le déploiement militaire malaysien à proximité des îles revendiquées. Cette démarche malaysienne qui se justifie en apparence par une volonté de protection de sa sécurité nationale (biens et des individus) se révèle davantage ancrée dans une dimension politique et géostratégique afin d'accaparer des terres qui contribuent à son développement. Le recours à une force paramilitaire permettrait une diminution des tensions et des conflictualités. Dans cette affaire, il est également intéressant de souligner la demande d'intervention des Philippines auprès de la Cour Internationale de Justice afin de revendiquer ses droits souverains sur la partie nord de l'île de Bornéo également revendiquée légitimement par l'Indonésie et la Malaisie (CIJ 2001). Les

Philippines ont été amenées à revendiquer cet espace maritime car en 1962, les héritiers du Sultan de Sulu leurs ont cédé leurs droits sur le nord de Bornéo, l'actuel État de Sabah. Toutefois, en 1963 un plébiscite fut organisé par les Nations Unies afin de laisser le choix de nationalité à la population qui décida majoritairement d'être sous la juridiction de l'État malaysien. Cette intervention en justice fut rejetée en juin 2001 par quatorze voix contre une en indiquant que les Philippines n'était pas lié à l'objet de l'affaire portée en justice par l'Indonésie et la Malaisie. Les justifications historiques portées par chaque partie sont nombreuses et expliquent majoritairement les conflits et l'impossibilité de parvenir à un accord neutre. Chaque État est amené à revendiquer les territoires dont il se considère historiquement souverain et pour ce faire les intrusions militaires et l'occupation des territoires deviennent de nouvelles méthodes de revendication en attendant que la justice se prononce sur l'affaire ou qu'un accord soit établi entre les deux parties. Plusieurs exemples de revendications peuvent à nouveau démontrer la nécessité de créer un nouveau code pour réguler les conflits.

L'Indonésie et le Vietnam : des tensions dans les îles Natuna.

L'Indonésie est également engagée dans différents processus de revendications de souveraineté sur des territoires insulaires. Au large de la côte nord-ouest de Kalimantan, dans le prolongement des ZEE de l'île de Bornéo partie indonésienne, se situe les îles Natuna. L'ensemble des territoires insulaires de cet espace est revendiqué au nom une ligne d'équidistance qui prolonge les ZEE du pays jusqu'à ce territoire selon le tracé des lignes de base archipélagiques proclamées par le gouvernement indonésien dans sa loi n°4 du 18 février 1960. Tandis que les autorités vietnamiennes contestent cet espace maritime en affirmant un prolongement de leur plateau continental. La souveraineté de ces territoires insulaires ont été questionnée une première fois par la Malaisie, toutefois ces interrogations furent réglées par la ratification du Traité du 25 février 1982 faisant suite à un Mémorandum of Understanding de 1976 entre les deux États.

Tensions en mer de Natuna



Carte 5 : Tensions en mer de Natuna

Source : ORTOLLAND, Didier, PIRAT, Jean-Pierre (2010). Tensions en mer de Natuna. [document cartographique].
Échelle inconnue, Atlas Géopolitique des Espaces maritimes, 2e ed., Édition Technip.

Selon une approche géographique, bien que les deux plateaux continentaux se font face, il s'avère que l'île Natuna Utara, l'île la plus septentrionale si située à plus de 300 milles nautiques du point le plus proche du Vietnam continental, tandis que seulement 160 milles nautiques séparent cette dernière du territoire continental de Kalimantan. Ainsi, en adéquation avec le tracé des lignes archipélagiques de la loi n°4 du 18 février 1960 et d'un point de vue géographique, l'île de Natuna Utara demeure le territoire le plus septentrionale de l'Indonésie en mer de Chine méridionale. De ce fait elle l'occupe depuis les années 1970 par l'intermédiaire de sociétés pétrolières, dont la société pétrolière nationale Pertamina qui gère l'exploitation des ressources hydrocarbures de la zone. Ici, les îles ne font pas l'objet même des revendications, la zone trapézoïdale située au nord des îles Natuna relève davantage d'un intérêt particulier pour les deux États. Cet espace riche en hydrocarbures et en ressources gazières suscite la convoitise du Vietnam et l'Indonésie qui souhaitent obtenir l'autorité et le droit d'exploitation exclusif de ces richesses. La primauté est ici

donnée à l'Indonésie en raison du tracé de ses lignes de base archipélagique mais également d'un point de vue géographique.

Le Vietnam a également cherché à revendiquer des extensions de ses ZEE en traçant des lignes d'équidistance selon la loi pétrolière n°011/70 du 1er décembre 1970 ce qui a créé une zone de chevauchement avec les revendications de l'Indonésie sur 40 000km² environ. Dès lors, plusieurs concessions pétrolières ont été accordées par l'ordonnance n°249 du 9 juin 1971. Toutefois nous notons que les îles Natuna ne furent pas intégrées dans cette ligne d'équidistance datant de 1970. En effet, au moment du tracé de cette ligne dans un contexte politique désuni, une présence vietnamienne dans les îles indonésiennes Natuna et Anambas désavantageait le pays. Or, après l'unification, le discours de la République socialiste du Viêt-nam s'est transformé et s'est appuyé sur le principe du prolongement naturel des plateaux continentaux qui fait état de l'existence d'une fosse sous-marine au nord de l'île Natuna Utara. Cette fosse donnerait l'avantage au Vietnam dans sa quête de souveraineté toutefois, l'Indonésie nie son existence et demande le respect de sa ligne d'équidistance. Cependant, n'obtenant pas gain de cause, les autorités vietnamiennes ont abandonné leur thèse afin de proposer une « ligne harmonisée » reposant sur des principes équitables : le principe du thalweg²⁸. Cette dernière propose une extension du territoire vietnamien au nord de la fosse où d'importants gisements pétroliers et gaziers ont été découverts. Ce principe du thalweg que le Vietnam revendique lui permettrait certes d'avoir accès à de nouvelles sources de richesses dans un premier temps, puis dans un second, si l'Indonésie accepte d'entériner cette proposition, les autorités vietnamiennes pourraient également invoquer ce principe dans leurs négociations avec la Chine vis-à-vis des archipels Paracels et Spratleys. Plusieurs voix de négociations sont ouvertes entre les deux États afin de trouver un accord équitable. Nous notons que le contexte politique intérieur et extérieur influence grandement les décisions et propositions soumises aux contestataires. Les tensions en mer de Chine méridionale ne peuvent uniquement se penser à une échelle bi-latérale, cet espace où se chevauchent les souverainetés et aspirations des États de la région nécessite une approche multilatérale afin de répondre aux conflits. Dans ce cas de figure, une solution s'avère difficilement conciliable, les deux États ont compliqué la situation en accordant des permis pétroliers dans l'espace contesté où ont été découverts des quantités

²⁸ Le principe du thalweg est une doctrine juridique qui considère qu'une voie navigable peut-être une frontière entre deux États.

importantes de gaz et de pétrole. Les futures délimitations des territoires devront ainsi tenir compte du *modus vivendi* qui s'est établi et des partages esquissés par les concessions pétrolières et leurs emplacements. Une solution envisageable serait la mise en place d'une exploitation conjointe à l'instar de l'accord auquel sont parvenus le Brunei et la Malaisie en 2009. En 2003 un premier accord de délimitation du plateau continental a été signé entre les deux parties, toutefois les affrontements continuent lorsque des navires de pêche infiltrent illégalement les eaux souveraines contestées de l'un l'autre sans aucune autorisation.

La difficulté à trouver un accord qui puisse concilier les deux parties provoquent un accroissement des tensions entre les deux États, notamment lorsque des navires étrangers pénètrent leurs eaux souveraines. Divers incidents ont été relevés, toutefois nous soulignons l'intervention des forces paramilitaires des garde-côtes lors de ses opérations afin d'apaiser et éviter une escalade des tensions (cf. Chapitre 8, section B). Bien que les tensions soient grandes entre les deux États, plusieurs points positifs doivent être soulignés. Dans un premier temps le choix de recourir à une force paramilitaire plutôt que militaire permet aux États d'éviter une escalade des tensions et d'atteindre un point de non-retour. L'usage de cette force peut permettre de gérer les différends à l'amiable sans provoquer l'éclatement d'un conflit. Le Vietnam et l'Indonésie devrait chercher à développer une force commune afin de contrer les intrusions chinoises à titre d'exemple et de renforcer la sécurité et sûreté maritime ainsi que la lettre d'intention signée en 2017 le prévoit. Il semble que le déploiement des garde-côtes relève davantage du hard power que du soft power. Dans cette perspective l'Indonésie et le Vietnam se sont engagés depuis 2010 à participer à des cycles de discussions sur la délimitation de leurs ZEE (Agusman, Nurbintoro 2018). Afin d'accélérer le processus de négociations, la discussion d'une ligne directrice provisoire serait en cours afin de limiter les incidents maritimes et de renforcer les liens bilatéraux qui unissent ces deux États. Le principe de consultation, de consensus et de non-confrontation doit être favorisé conformément au droit international. Par ailleurs, l'établissement d'un accord entre l'Indonésie et le Vietnam permettrait de rejeter les revendications chinoises qui chevauchent les contestations ci-étudiées. Les îles Natuna se situant à l'intérieur de la ligne des neuf traits présentée par la Chine, un accord qui établirait la souveraineté entre l'Indonésie et le Vietnam permettrait de rendre illégales les revendications chinoises. Toutefois des désaccords sur les limites de démarcations territoriales persistent avec l'Indonésie favorable au principe d'équidistance tandis que le Vietnam propose une

frontière unique pour le plateau continental et la ZEE. Un véritable processus de coopération est nécessaire afin de renforcer les liens bilatéraux entre ces deux États et ainsi favoriser la signature d'un accord de délimitation des zones économiques exclusives.

Les Philippines et Taiwan : revendications souveraines dans le canal de Bashi.

Si nous étendons notre analyse plus à l'Est nous pouvons évoquer la zone triangulaire située dans le canal de Bashi revendiquée par les Philippines et Taiwan. Si les Philippines délimitent leurs ZEE selon ses lignes de base archipélagiques, à l'inverse, Taiwan pose ses revendications par une ligne d'équidistance par rapport à son île principale de Luzon.

Selon une étude géographique, l'île de Taiwan et de Luzon sont séparés par un détroit d'une largeur de 280 milles environ. Au centre de ce détroit, deux groupes d'îles appartenant sont revendiquées par les Philippines : les îles Babuyan situées à 135 milles nautiques de longueur de Luzon et 25 milles nautiques de largeur et par conséquent à environ 200 milles nautiques de Taiwan, puis les îles Bantan situées à 180 milles nautiques de Luzon et 90 milles nautiques de Taiwan. Ce second îlot en particulier représente le point le plus septentrional des lignes de bases archipélagiques des Philippines ainsi qu'elles sont proclamées en 1961. Le problème de délimitation que nous soulignons ici est une opposition entre des lignes de bases archipélagiques proclamées il y a soixante ans et la localisation des îles au sein même du plateau continental de Taiwan et de ses ZEE. Ces lignes proclamées en 1961 ont été revendiquées à plusieurs reprises par les autorités philippines toutefois elles ne semblent aujourd'hui n'avoir qu'un intérêt historique. Bien que les différents traités et accords qui ont fait l'Histoire des Philippines (Traité de Paris 10 décembre 1898, Traité de Washington 7 novembre 1900, accord du 2 janvier 1930 entre les États-Unis et le Royaume-Uni, Convention du 6 juillet 1932 entre les États-Unis et le Royaume-Uni) définissent le territoire philippin tel un espace polygonal comprenant un ensemble d'îles lui appartenant, aucune preuve n'existe pour prouver que les États-Unis aient exercé une juridiction sur les eaux revendiquées par les autorités philippines actuelles. En ce qui concerne Taiwan, le 6 septembre 1979 sa zone économique exclusive de 200 milles nautiques fut proclamée. Cette déclaration prévoit qu'en cas de revendication commune, un accord de délimitation pourra être trouvé sur la base de négociations et d'un consensus qui repose sur les principes du droit

international maritime. Quant aux Philippines, le 11 juin 1978 une ZEE de 200 milles nautiques fut également proclamée. De ce fait, si ce problème de délimitation était amené à faire l'objet d'une procédure judiciaire ou arbitrale, la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 pourrait permettre une interprétation des divergences et régler les différends par la recherche d'un règlement juridictionnel ou arbitral. Toutefois, seules les Philippines ont ratifié la Convention le 8 mai 1984 et acceptent la juridiction de la Cour Internationale de Justice. Les litiges entre les Philippines et Taiwan demeurent néanmoins dormants en raison de l'absence de réserves en hydrocarbures et de contestations prononcées, bien que le caractère stratégique du détroit intéresse davantage les Philippines qui y voit une intrusion prononcée des forces militaires chinoises et du développement de systèmes de lutte anti-sous-marine.

Nous soulignons ainsi la possibilité pour ces deux États de régler leurs désaccords en termes de souveraineté via l'outil judiciaire à condition que les deux parties acceptent de se soumettre au règlement prononcé. Les Philippines sont partisans de cette solution qui permet d'offrir une solution arbitrale neutre tout en renforçant les liens bilatéraux. Cette solution fut utilisée par les autorités philippines à plusieurs reprises toutefois elles n'eurent pas les effets escomptés comme nous l'étudierons dans la section suivante. Bien que ce cas de figure n'ait pas mené à une résolution des litiges par des accords bilatéraux, nous prenons conscience que les intérêts pétroliers et gaziers sont vecteurs des tensions que l'on attribue à cet espace maritime ainsi que les influences politiques et géopolitiques inhérentes à la région. Le cas suivant est révélateur de l'ensemble de ces éléments ci-mentionnés sans qu'aucune solution ne soit envisageable sans concessions.

Des revendications territoriales multiples dans les archipels des Spratleys et des Paracels : Malaisie, Vietnam, Philippines, Taiwan et Chine.

La zone nord de la mer de Chine méridionale demeure l'espace le plus contesté et convoité par les États de la région. Comprenant les îles Spratleys et les îles Paracels, cinq États : la Malaisie, le Vietnam, les Philippines, la Chine et Taiwan revendiquent leurs souverainetés sur ces eaux et îles en évoquant divers arguments tant historiques que géographiques. Si pour la Chine la ligne des neuf traits constitue un motif historique, souverain et légitime, les autres États évoquent la continuité de leurs plateaux continentaux ou le prolongement de lignes d'équidistances basées sur leurs lignes

archipélagiques. Les arguments sont nombreux et se confondent dans cette rivalité qui prend vie dans un premier temps pour des raisons géopolitiques et géostratégiques, puis dans un second pour l'accès aux ressources hydrocarbures. Depuis les premières revendications et occupations des îles Paracels par la Chine en 1974, les contestations et les occupations perdurent et aucune solution ne semble trouver échos auprès des États.

Plusieurs étapes sont à distinguer dans les revendications des îles Spratleys et des îles Paracels. En 1951, lors de la Conférence de paix de San Francisco, Tran Van Huu le Premier ministre du Vietnam et Tran Van Chuong son ministre des Affaires Étrangères affirment et déclarent la souveraineté du Vietnam sur les îles Paracels et Spratleys. Cette annonce qui ne fut pas contestée entérine l'appartenance des îles au Vietnam qui pour appuyer ses revendications avait évoqué les actes de souveraineté de la France coloniale présente dans la région dans les années 1920. Toutefois, lors de cette conférence de San Francisco, la Chine conclut un Traité de Paix avec le Japon qui dépossède ce dernier de tout droit, titre et revendication sur les îles Spratleys et Paracels néanmoins sans grande précision. Les revendications se précisent lorsque la Chine en septembre 1958 émet une déclaration sur ses mers territoriales en incluant les Spratleys, les Paracels et le banc Macclesfield. En réponse à la déclaration du Vietnam et au Traité de Paix avec le Japon, en 1956, l'homme d'affaire philippin Tomas Cloma revendique au nom du gouvernement philippin un nouvel État : Kalayaan, un Freedomland autour des îles Spratleys. Les autorités philippines considèrent que cette zone n'appartenait à personne mais qu'elle disposait d'une valeur stratégique et d'un intérêt économique fort pour le pays. Puis, en 1978, l'ancien président philippin Marcos publie un décret où il revendique officiellement les îles Spratleys. Afin d'appuyer cette revendication et sa légitimité, l'île de Palawan devient une municipalité des Philippines en raison des coordonnées géographiques quasi-identiques. Cette stratégie utilisée par les Philippines est également reprise en 1988 par la Chine qui place ces îles sous la juridiction de l'île de Hainan. En ce qui concerne la Malaisie, ses cartes maritimes officielles publiées en 1979 font état de ses revendications sur les îles Spratleys ainsi que nous avons pu les constater dans notre cas d'étude avec le Brunei. Ses lignes d'équidistances tracées en 1958 par le Royaume-Uni légitimeraient un prolongement de son plateau continental sur les récifs Manveles, Swallow, Ardasier, Louisa, Loyal Charlotte, Barque Canada, An Bang et Rizal, bien que ces derniers soient également revendiqués par les Philippines (récif Rizal) et le Vietnam (An Bang). Afin d'entériner ces revendications

plusieurs concessions pétrolières ont été accordées à sa société pétrolière nationale, de même, quelques îles sont militairement occupées pour appuyer les droits souverains de la Malaisie. Les intentions stratégiques de chaque État sont nombreuses, en devenant maître de ces terres insulaires chaque gouvernement vise à obtenir des biens stratégiques précis. Si pour le Vietnam il s'agit d'obtenir un point d'ancrage pour ne pas être encerclé par la Chine, pour cette dernière l'objectif est de posséder une grande étendue d'eau afin d'avoir une meilleure projection de ses forces en cas d'attaques. Enfin, les autres États recherchent principalement l'accès aux ressources hydrocarbures et halieutiques.

Afin d'imposer sa souveraineté sur ces îles et de justifier sa souveraineté plusieurs solutions ont été mises en œuvre par chaque partie. La Chine à titre d'exemple a renommé ces terres selon des noms chinois afin qu'elles puissent concorder avec l'extension de ses éléments terrestres et les lignes historiques des « 9 traits » comme elles apparaissent sur les cartes maritimes historiques des pays. Par ailleurs, l'occupation effective des terres insulaires est devenue une stratégie pour la Chine afin de revendiquer sa souveraineté. Plusieurs îlots ont été aménagés en îles artificielles soumises à la juridiction chinoise. Ce phénomène de poldérisation des îles offre des capacités militaires stratégiques au pays tout en créant une sphère de légitimité autour des îles revendiquées.

Nous soulignons néanmoins que les îles Spratleys et Paracels constituent un vaste de champ de revendications où chaque partie revendique une zone précise et est par conséquent en opposition avec un ou plusieurs États.

Des récifs très disputés

Revendications maritimes

- chinoises
- vietnamiennes
- philippines
- japonaises
- malaisiennes
- brunéiennes
- Limites ayant fait l'objet d'accords entre les Etats



Carte 6 : Des récifs très disputés

Source : ORTOLLAND, Didier, PIRAT, Jean-Pierre (2010). Des récifs très disputés [document cartographique]. 1 : 500, Atlas Géopolitique des Espaces maritimes, 2e ed., Édition Technip

Dans cette perspective une solution multilatérale s'avère compliquée à mettre en œuvre tant les intérêts stratégiques de chacun divergent. Des négociations à échelles réduites permettraient une meilleure résolution du problème. Une gestion bilatérale des conflits s'envisage dans ce cas de figure. Plusieurs solutions semblent avoir été mises en œuvre entre les États pour parvenir à un statu quo. Dans un premier temps, la Malaisie et le Vietnam sont parvenus à définir leurs revendications respectives qui se chevauchent sous la dénomination d'une « zone définie » qu'ils ont soumis conjointement à la Commission des limites du plateau continental en 2009. Cette première étape est essentielle pour permettre une résolution des conflits, en définissant leurs revendications communes, les États peuvent tenter de trouver une solution. Toutefois, les îles Spratleys demeurent une zone soumise à de multiples revendications, cette « zone définie » fut ainsi objectée par les Philippines et la Chine qui revendiquent également des territoires dans cet espace maritime.

Bien que des oppositions subsistent entre les États, des accords afin de réduire les hostilités et tensions croissantes dans la région ont été élaborés. En mars 2005, les Philippines, la Chine et le Vietnam concluent un accord tripartite instaurant les bases de la Déclaration sur la conduite des hostilités qui s'apparente à une première utilisation de la Déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale. Cet accord stipule une mise en commun des ressources marines afin de réduire les hostilités et permettre un partage équitable. Néanmoins, les revendications continuent de subsister et les intrusions des garde-côtes sur les territoires contestés perdurent.

Les intrusions des navires étrangers sont responsables de grandes tensions. L'usage de l'outil militaire et paramilitaire afin de contester un territoire sont les nouvelles menaces qui favorisent un accroissement des tensions et un éclatement des conflits. Dans son Livre Blanc de la Défense publiée en 2019, la Malaisie dénonce ces intrusions contraires au Droit international qui sont devenues un véritable défi pour le maintien des souverainetés dans les ZEE respectives en mer de Chine méridionale²⁹. La Malaisie à titre d'exemple s'oppose officiellement à ces intrusions, partisane de la paix et de la coopération entre tous les États, elle souhaite maintenir des relations amicales avec ses voisins tout en respectant le droit international. Elle appelle à favoriser la coopération multilatérale en mer de Chine méridionale basée sur la diplomatie et le droit international³⁰. Néanmoins malgré une position pacifique sur le papier, les intérêts de l'État malaysien dans ses ZEE sont prononcés. L'accès aux ressources halieutiques et hydrocarbures sont intrinsèques à son développement ce pourquoi elle déploie ses forces navales à proximité des îles contestées et occupent militairement les récifs de Mariveles Reef (Terumbu Mantanani), Swallow Reef (Layang - layang) et Ardasier Reef³¹. Face aux intrusions répétées de la People Liberation Army Navy (PLAN) et des garde-côtes chinois, vietnamiens ou indonésiens dans ses territoires, nous notons un intérêt accru pour l'usage de ses forces paramilitaires avec une augmentation du budget du ministère des armées, la modernisation de ses armées et une augmentation de 30% des patrouilles du MMEA, de la RMN et du RMAF à proximité des îles où les intrusions étrangères ont été signalées en 2013 et 2014. Cette stratégie du déploiement des forces paramilitaires en réponse à

²⁹MALAISIE, Ministry of Defence. *Defence White Paper. A Secure, Sovereign and Prosperous Malaysia*. Kuala Lumpur : Ministry of Defence. 2019, p.21

³⁰ Ibid. p.22

³¹ Ibid. p.21

une intrusion vise à menacer l'État intrusif d'une possible riposte en vue de protéger sa souveraineté et son intégrité territoriale. Cet exemple de la Malaisie n'est pas unique. Le Vietnam, les Philippines, Taiwan ou l'Indonésie sont également confrontés à des intrusions étrangères répétées sur leur territoire qui contribuent à une escalade des tensions entre les États et entachent leurs liens bilatéraux. Chaque État en réponse à ces tensions a su développer leurs forces militaires et paramilitaires afin de répliquer face à ces affronts. Ces États en opposition sur une scène régionale définie projettent leurs forces pour à leur tour revendiquer leurs souverainetés. Bien que nous notions un développement et déploiement des forces paramilitaires gages d'une protection contre l'éclatement d'un conflit en raison du caractère diplomatique de ces instances, seraient-ils possibles pour les États d'utiliser ces garde-côtes à des fins de coopération plutôt que d'opposition ?

Ainsi que nous l'avons souligné dans notre étude sur la piraterie les garde-côtes malaysiens, indonésiens et singapouriens ont constitué une alternative viable au déploiement des marines et forces aériennes respectives de chaque État. En ayant recours à cette force paramilitaire, les trois États riverains du détroit de Malacca se sont assurés le respect de leurs souveraineté et ZEE respectives lorsque ces forces étaient déployées. Les menaces d'intrusions et d'ingérence étrangères se sont estompées avec les projections des garde-côtes dans les eaux souveraines d'un État. À terme, ces projections ont permis une coopération efficace pour la lutte contre la piraterie et d'autres menaces tel le terrorisme. Dès lors en mer de Chine méridionale, une coopération des garde-côtes dont la mission consiste à revendiquer et à affirmer la souveraineté d'un État pourrait être envisagée afin de repenser le rôle de ses instances dans un espace soumis à de nombreuses rivalités et tensions. Une collaboration de garde-côtes pourrait à terme réduire les conflits et permettre une avancée vers une coopération multilatérale efficace en mer de Chine méridionale et peut-être dans une perspective lointaine mettre en œuvre la Déclaration du code de conduite des parties proposée par l'ASEAN.

Chaque État en revendiquant un territoire insulaire tend à faire appliquer le droit maritime qui souligne le respect des pratiques du droit international et le respect des libertés souveraines de chacun. En projetant leurs forces paramilitaires que sont les garde-côtes, les États souhaitent imposer leurs revendications sur un territoire donné et sauvegarder leurs intérêts nationaux sans pour autant provoquer une escalade des tensions. Si tel était l'objectif, les marines respectives de

chaque État ou « coques grises » seraient déployées. Ainsi, le recours aux garde-côtes ou « coques blanches » permettrait l'application du droit maritime en adéquation avec leurs rôles originels.

Notre analyse des conflits en mer de Chine méridionale souligne une propension des États à conserver une approche réaliste des relations internationales en faisant primer leurs intérêts nationaux avant le bien-être collectif de la région. Peu d'État soumis aux revendications de leurs territoires sont parvenus à établir des accords de coopération afin de pacifier leurs eaux souveraines. Au contraire un grand nombre a favorisé le recours à l'usage des forces militaires afin d'imposer leurs revendications. Les projections des forces armées, les occupations militaires, les intrusions dans les zones contestées ou encore la poldérisation d'îlots sont monnaies courantes en mer de Chine méridionale. Toutefois, les tensions ayant atteint leurs paroxysmes, les États ont souhaité avoir recours à une nouvelle forme de revendications qui permet de réduire les conflictualités qui ont dominé la scène régionale. Il convient néanmoins de repenser ce terme de conflits en mer de Chine méridionale. Certes nous soulignons plusieurs projections militaires étatiques dans cet espace maritime toutefois ils n'ont pas fait l'objet d'affrontements militaires navals. Les conflits doivent davantage être appréhendés comme des défis sécuritaires maritimes qui remettent en question les souverainetés sur un territoire donné. Ce basculement des normes induit une évolution des revendications, l'outil militaire doit être proscrit car il demeure gage de conflits inter-étatiques. Le recours aux garde-côtes s'apparente à une solution davantage ancrée sur un mode de contestation voire de résolution diplomatique. Le rôle initial des garde-côtes est de répondre à des problèmes de sécurité maritime, toutefois leurs prérogatives peuvent être larges car elles demeurent définies par les gouvernements eux-mêmes. Ces prérogatives permettent dès lors aux gouvernements de disposer d'une plus grande flexibilité dans leur manière de répondre aux défis maritimes. Pour les États demandeurs de la région qui demeurent en conflit avec la Chine, l'usage des forces paramilitaires leur permet de conserver un contrôle effectif sur leurs territoires occupés tout en dissipant les critiques de militarisation de la mer de Chine méridionale. Toutefois, leurs prérogatives peuvent être davantage élargies qu'à de simples actions paramilitaires dissuasives. Leurs engagements peuvent être visible dans des actions de sauvetages, de secours mais également de contrôle afin de faire respecter des accords. Dès lors, l'idée d'une coopération s'impose entre les différents États et leurs instances de garde-côtes. Une collaboration à diverses échelles pourrait ainsi voir le jour pour contribuer à la réduction des tensions dans cet espace. Ces engagements entre les

pays et leurs garde-côtes permettraient peut-être sur le long terme l'émergence d'un nouveau cadre de coopération multilatéral pour la résolution des revendications des territoires souverains. L'objectif serait de favoriser les interactions entre les nations souveraines en les emmêlant dans une toile d'institutions multilatérales pour contribuer au maintien de l'ordre régional.

Afin de discuter de la faisabilité de ce projet, il est intéressant de comprendre les représentations nationales des garde-côtes des pays en opposition dans cet espace maritime et ainsi saisir le degré de coopération applicable.

La Malaisie fût l'une des premières à intégrer le système des garde-côtes dans ses politiques nationales et internationales. La création du MMEA en 2005, l'instance des garde-côtes, lui permet de développer une politique pour consolider ses positions et sauvegarder ses revendications sans contribuer à une escalade des tensions dans les territoires où cette force est projetée. Si dans un premier temps, ces garde-côtes répondent à des objectifs de sécurité de ses ZEE, depuis l'intensification des tensions en mer de Chine méridionale en 2013 liée à la montée en puissance de la Chine, la Malaisie a mis en place un programme de modernisation et de renforcement de ses garde-côtes qui se fait ressentir par l'augmentation continue du budget qui lui est alloué dans un contexte global de diminution du budget de la défense (cf. Tableau 1). Le nouveau baptême du MMEA en 2017 pour devenir le « Malaysia Coast-Guard » (MCG) et le soutien qui lui est accordé par les politiques gouvernementales en sont les exemples. En 2018, le Premier ministre Mohammad Mahathir exprime son franc soutien à l'utilisation des navires à coques blanches plutôt que des coques grises. Par leur déploiement, la Malaisie recherche la paix et la sécurité en mer de Chine méridionale. Le discours tenu par Mohamad Sabu, le ministre de la Défense malaysien à l'occasion du Shangri-La Dialogue de 2019 appuie cette idée de pacification des relations régionales et internationales par le déploiement d'une force qui n'aggraverait pas les tensions pré-existantes (Sabu 2019). Ainsi, afin d'agir en ce sens plusieurs accords sont en cours d'élaboration avec l'Indonésie à titre d'exemple, pour accroître la présence et l'efficacité des garde-côtes dans la région. Ces politiques démontrent par ailleurs cette recherche d'équilibre prudent avec sa stratégie de l'esquive lorsqu'elle déploie ses forces navales pour donner suite aux intrusions étrangères dans ses eaux territoriales. Cette stratégie qui consiste à déployer un navire de moins que ceux présents sur son territoire souligne son ouverture à davantage de coopération plutôt qu'à une escalade des

tensions. Cette approche diplomatique a par ailleurs été soulignée par Xi Jinping³². La Malaisie pourrait ainsi être intéressée par la mise en place d'une coopération basée sur la diplomatie des garde-côtes. Une affirmation qui se confirme avec l'arrivée de Mohammad Mahathir au pouvoir en mai 2018. Ce dernier infléchit la politique sécuritaire de la Malaisie vers une coopération accrue entre les membres de l'ASEAN en mer de Chine tout en protégeant la sécurité et l'intégrité territoriale malaysienne. En appelant à la démilitarisation des différends et préservation de la liberté de navigation et de survol des eaux régionales, la Malaisie se positionne en tant que vecteur de la diplomatie des garde-côtes en mer de Chine méridionale. De plus, le « Cadre de la politique étrangère de la Nouvelle Malaisie : « le changement dans la continuité » publié en septembre 2019 par le ministère des Affaires Étrangères de la Malaisie infléchit cette position en établissant l'orientation politique étrangère de la nation vers le respect de la souveraineté, de l'indépendance et de l'intégrité territoriale. Ce cadre déclare que l'ensemble des questions relatives à la mer de Chine méridionale doivent être traitées sur la base d'une coopération étroite entre les États-membres de l'ASEAN et les grandes puissances.

Dans une perspective similaire à la Malaisie, le Vietnam intègre également les garde-côtes afin de consolider ses positions et de sauvegarder ses revendications tout en évitant une escalade des tensions. Cette ancienne branche de l'Armée vietnamienne créée par l'ordonnance n° 3-L/CTN du Président Tran Duc Luong le 7 avril 1998 fut placée sous la gestion directe du gouvernement du Vietnam le 27 août 2013 afin de poursuivre sa mission du maintien de la sécurité maritime et de la protection de la zone économique exclusive et du plateau continental. Son rôle fut également étendu aux missions de recherche et de sauvetage, ainsi que des missions de lutte et de prévention contre la piraterie, le terrorisme et la contrebande dans les eaux territoriales du Vietnam. Toutefois avant sa création la Marine assurait ses missions de prévention et effectuait les patrouilles en mer accompagnée de la Direction des patrouilles frontalières afin de surveiller les littorales et les ZEE. Ainsi la création des garde-côtes a permis de déléguer ses fonctions à une instance compétente qui ne serait pas accusée de militariser les espaces maritimes. Cela est visible lorsqu'en mars 2008, la garde côtière du Vietnam est devenue indépendante de la Marine populaire du Vietnam afin d'orienter son action vers l'échange international et la coopération avec ses homologues de l'ASEAN. Pour ce faire, elle dispose d'un service de renseignement qui coopère avec les voisins

³² Chinese president praises Malaysia's quiet diplomacy on South China sea issues. *Bernama*. 11/11/2014

sud-est asiatique afin de lutter contre la contrebande et le trafic de drogues. En tant que gardien de la sécurité maritime et État signataire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer son rôle premier est de faire respecter les lois conformément à celles du Vietnam et aux traités internationaux, soit de protéger la liberté de navigation en mer. Les garde-côtes sont chargés de coopérer avec les instances de garde-côtes étrangères afin de mener à bien leur mission. Le Vietnam semble enclin à coopérer avec les gardes côtières étrangères sur divers sujets, d'autant plus que son objectif est de devenir la principale agence de sécurité maritime en Asie du Sud-Est. Or pour ce faire la coopération doit primer et les tensions doivent cesser. Les enjeux géopolitiques du Vietnam qui sont de prospérer en ASEAN et de devenir une puissance capable de s'affirmer face la Chine sont visibles dans la politique de modernisation des armées et des garde-côtes du pays. Son économie florissante a permis cette montée en puissance spectaculaire et la mise en œuvre d'un service de garde-côtes opérationnel et ambitieux. Aux yeux du Vietnam, les défis sécuritaires maritimes de la mer de Chine méridionale sont important. Sa souveraineté qui est remise en question dans le Golfe du Tonkin, dans la mer Jaune et la mer de Chine orientale la pousse à faire des efforts de modernisation et des investissements en masse. La dimension géopolitique qui concoure au développement de cette force paramilitaire doit amener le Vietnam à accepter une coopération des garde-côtes à échelle régionale afin de pacifier les revendications et mener à une résolution des litiges territoriaux. En intégrant une institution multilatérale fondée autour d'une coopération effective des garde-côtes les États seraient de moins en moins en compétition et agiraient dans une perspective pacifique et de bien-être collectif.

Aux Philippines, le Bureau des Garde-Côtes et des transports est une ancienne institution créée au début du XXème siècle, le 17 octobre 1901, placée sous la tutelle du ministre du Commerce et de la Police et dont la mission était d'assurer la protection des services douaniers du pays et de patrouiller le long des côtes et dans les ports. Mais le bureau fut supprimé le 26 octobre 1905. Toutefois, après avoir obtenu l'indépendance des États-Unis, le gouvernement philippin décida de confier les missions autrefois allouées aux garde-côtes à la marine philippines. Le 6 août 1967, le Congrès philippin promulgua la loi 5173 de la République sur les garde-côtes philippins en faisant de la Police des Garde-Côtes (PCG) une entité majeure de la marine philippine sous la direction d'un officier général. Toutefois la nature civile des opérations de la PCG conduit le gouvernement à entériner le 30 mars 1998 la séparation des garde-côtes et de la marine des

Philippines en indiquant que l'agence demeure la principale responsable de la sécurité des personnes et des biens en mer et de la protection de l'environnement maritime, conformément à la loi sur les garde-côtes philippins et aux décrets présidentiels 600, 601, 602 et 979. De même, la promulgation de la loi de la République 9993 connue sous le nom de la loi des garde-côtes de 2009 renforce les prérogatives du PCG qui détient en tant que première agence maritime une place légitime dans la construction de la nation. Désormais le PCG relève de l'autorité du secrétaire aux transports mais il est toujours considéré comme le troisième service armé du pays chargé de faire respecter toutes les lois applicables dans les eaux philippines et de mener des opérations de sécurité maritime. Pour ce faire, des investissements conséquents ont été réalisés afin de contribuer au bon développement de l'agence et à son autonomie. Ce sont plus de 500 navires qui sont actuellement exploités par la PCG afin de lutter contre les menaces traditionnelles et soutenir les revendications territoriales en mer de Chine méridionale. Les budgets qui lui sont alloués sont importants ce qui lui permet de recruter plus de 4 000 nouveaux membres du personnel en 2019 afin de dépasser un effectif total de 17 000 employés. Les Philippines se situent actuellement dans une dynamique pacifique avec l'objectif concret de désamorcer les tensions maritimes en mer de Chine méridionale en remplaçant la marine par les garde-côtes afin d'éviter toute militarisation des espaces contestés. Dès lors cette démarche s'inscrirait dans une logique de coopération des garde-côtes à échelle régionale afin de limiter les tensions inhérentes aux revendications territoriales (Tarriela 2020).

La position stratégique de l'archipel indonésien, située aux cœurs des carrefours de l'océan Indien et de l'océan Pacifique, lui fait prendre conscience de la nécessité de protéger ses voies de communication maritimes afin de sauvegarder et protéger ses intérêts et son intégrité territoriale. L'Indonésie qui est confrontée à de nombreux défis sécuritaires traditionnels comme non-traditionnels, a développé tardivement sa flotte de garde-côtes bien que son président Joko Widodo ait conceptualisé son identité autour de la vision du « pivot maritime mondial ». Pour que cette force paramilitaire soit effective, un programme de sécurité maritime basée sur une concentration stratégique et politique permanente sur le domaine maritime fut nécessaire (Mahamit 2000). Ainsi, en mars 2017, Joko Widodo adopta le règlement présidentiel n°16 annonçant 7 domaines et objectifs maritimes prioritaires pour exécuter cette politique de « pivot maritime mondial ». Parmi ces objectifs, le développement des ressources de la marine et humaines, la défense navale, la sécurité maritime et la sûreté en mer ainsi que la diplomatie maritime constitue le fil directeur du

renouveau de la nation maritime indonésienne. Pour ce faire le développement et la modernisation des forces navales est devenu une priorité nationale pour renforcer la sécurité maritime. En 2014, la création officielle du BAKAMLA, l'agence responsable de la sécurité maritime indonésienne, officialise l'instance des garde-côtes indonésienne qui à l'instar de ses homologues d'Asie du Sud-Est reçoit les mêmes prérogatives. Sa modernisation est enclenchée afin d'optimiser son fonctionnement et ses compétences. Toutefois un certain flou juridique subsiste autour de l'instance des garde-côtes. Par ailleurs, en 2019 le gouvernement annonce la fusion de SCG (Sea and Coast Guard) et du MSA (Maritime Security Agency) afin de former l'Indonesia Coast Guard, une entité unique de patrouilleurs côtiers. Cependant, les principales missions des garde-côtes en mer de Chine méridionale se limitent à la protection de la souveraineté des îles Natuna soumises aux multiples incursions des bateaux de pêche vietnamiens et chinois. Ces intrusions étrangères qui tendent à remettre en question sa souveraineté sur ses îles pourraient à terme convaincre l'Indonésie de mobiliser ses flottes dans une coopération multilatérale. Dans un premier temps, une coopération des garde-côtes à échelle bilatérale avec le Vietnam attesterait de l'efficacité de mettre en œuvre cette idée et de répondre aux intérêts stratégiques de chacun.

Enfin, les garde-côtes taïwanais sont également chargés de maintenir l'ordre public, de protéger les ressources des eaux territoriales de Taiwan dont les îles Penghu, Kinmen, les îles Matsu, l'île Verte, l'île Orchidée, l'île Pratas et les îles Nansha, ainsi que de lutter contre les contrebandiers et les immigrants illégaux. L'Administration des garde-côtes (AGC) veille à l'application de la loi maritime depuis le 1er février 2000. Étant composée du Commandement des garde-côtes, du bureau de la police maritime et d'autres agences gouvernementales, l'AGC permet l'application de l'ensemble des lois côtières et maritimes. Plusieurs incidents avec ses États voisins ont été recensés ces dernières années dont la détention de bateaux de pêche chinois en mai 2019 pour avoir pêché illégalement à l'intérieur des eaux territoriales de Taïwan (Chi, Feng 2019). De même, le déploiement de l'AGC dans les ZEE taïwanaises où les revendications des nations voisines se chevauchent avec les siennes est de plus en plus courant. Pour autant, aucun consensus n'a pour le moment été établi. Une coopération pourrait néanmoins être envisageable sur le même schéma des coopérations menées entre Taiwan et d'autres États d'Asie du Sud-Est (Philippines, Malaisie, Thaïlande, Indonésie et Vietnam). Si les coopérations demeurent cantonnées à des exercices d'entraînements, des missions de sauvetage ou de prévention pour lutter contre la

contrebande et les trafics illégaux une évolution semble envisageable d'autant plus que Taiwan n'est pas partisane d'une solution juridique pour la résolution des conflits étant donné qu'elle n'a toujours pas ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

En ce qui concerne la Chine, depuis 2013 les garde-côtes chinois (GCC) ont une place de choix. Raccrochés au sein des forces armées, notamment de la police de l'Armée Populaire de Libération (APL) les garde-côtes sont une force paramilitaire et non un organisme de maintien de l'ordre à l'instar de ses homologues sud-est asiatiques. De ce que nous pouvons observer depuis quelques années, les flottes de garde-côtes chinoise mènent une diplomatie coercitive basée sur les intrusions des eaux territoriales au large des territoires insulaires contestées. Cette pratique insistante conduit à l'émergence des tensions dans la région depuis 2013 et amplifie la volonté de riposte des États victimes de ces intrusions. Cette riposte est particulièrement visible dans les modernisations récentes des instances de garde-côtes et de l'importance qui leur est accordée sur les scènes nationales. La Chine et ses garde-côtes sont particulièrement présents dans les archipels Spratleys et les Paracels notamment avec la présence permanente d'une flotte navale aux abords des récifs où les intérêts pétroliers et gaziers ont été déterminés. À titre d'exemple, le récif South Luconia relevant de la ZEE de la Malaisie orientale est en permanence assiégé par les garde-côtes chinois afin de dissuader les activités pétrolières menées par la société malaysienne Petronas³³. Cette capacité de projection permanente est notamment possible grâce aux îles artificielles construites dans les îles Spratleys et les îles Paracels depuis 2014. Cette force paramilitaire répond à un objectif de puissance que la Chine s'est donnée. Les garde-côtes sont une extension des représentations diplomatiques chinoises qui lui permettent d'affirmer ses revendications maritimes dans la ligne des neuf traits par la simple présence de ses coques blanches. Cette force qui brouille les frontières entre les forces civiles et les forces militaires est un coup de maître pour cette Chine en puissance qui souhaite imposer ses revendications et ses volontés à l'ensemble de la mer de Chine méridionale sans pour autant risquer une réplique d'ordre militaire de la part de ses opposants. Aujourd'hui, la GCC brille de son imposante stature en Asie du Sud-Est et dans le monde. Avec plus de 260 navires de patrouilles, le Vietnam ou les Philippines qui souhaitent s'imposer face à la Chine ne peuvent rivaliser. La GCC demeure la principale cause des hausses des

³³ Malaysia urges peaceful resolution to South China Sea stand-off with Beijing. *South China Morning Post*. 23/4/2020.

tensions dans la région plusieurs incidents peuvent lui être tenu comme responsable à l'instar des bateaux de pêches chinois escortés dans les eaux souveraines indonésiennes en décembre 2020 qui ont causé de nombreux troubles entre les deux États.

Cette attitude de la Chine sur la scène régionale présente une limite à une coopération des garde-côtes en vue de la pacification des relations internationales et de la mer de Chine méridionale. La diplomatie coercitive menée par cette dernière afin d'imposer et d'affirmer ses revendications sur la scène régionale s'oppose à l'essence même des instances des garde-côtes des autres États qui agissent en tant qu'agence de sécurité maritime et non comme un outil de revendication. Le développement des garde-côtes en Asie du Sud-Est est une réponse de ces États afin d'atténuer les asymétries de leurs capacités maritimes comparées à celles de la Chine. L'opposition avec la Chine est constante et pour ce faire les États ont cherché à étendre les prérogatives de leurs garde-côtes par le biais de mesures économiques, juridiques, diplomatiques et militaires afin de défendre leurs intérêts maritimes. Une attitude libérale des États est envisageable avec une coopération des garde-côtes à condition que la Chine n'intervienne pas. Ou bien une coopération pour contrer l'influence chinoise pourrait être envisageable et stimuler les États à partager leurs informations et expertises. Toutefois, l'omniprésence chinoise et ses intérêts prononcés empêchent les États de penser à la pacification et le bien-être collectif de la scène régionale. Leurs ambivalences étant trop prononcées, chacun cherchera à protéger ses intérêts par le biais des instances qui surveillent leurs propres côtes. Un terrain d'entente pour une coopération des garde-côtes s'avère difficilement conciliable, les intentions stratégiques dominant les relations internationales en particulier là où la Chine s'impose. L'approche duale et stratégique de cet État chinois porte un frein aux espoirs de coopération afin de parvenir à la résolution des différends territoriaux.

Section B. Les intérêts chinois : un frein pour les coopérations en mer de Chine méridionale ?

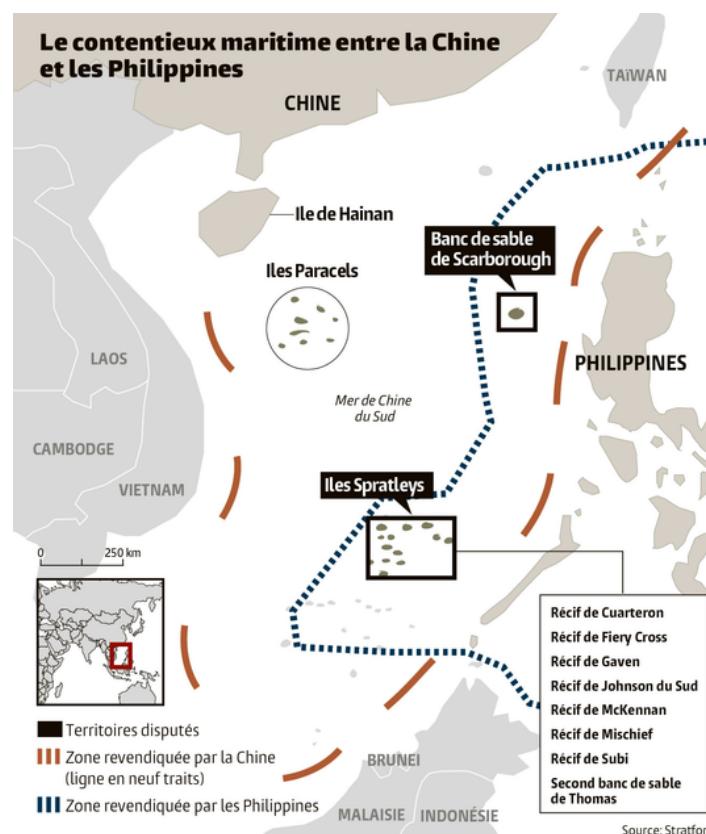
Le nouveau rôle des garde-côtes se révèle dans la théorie être un pilier efficace pour mener une coopération inter-régionale et permettre aux États de diminuer les tensions qui les opposent. L'entremêlement des intérêts des États sud-est asiatique impose une solution pacifique afin que chacun puisse bénéficier de l'étendue des bienfaits prescrits par les liens bilatéraux et multilatéraux qui unissent les nations. Or, ces nombreux territoires contestés en mer de Chine méridionale et

l'incapacité pour les États à parvenir à un accord tendent à déprécier ces relations inter-étatiques. En proposant un énième schéma de coopération dans le but de lier les États et leurs intérêts, l'idée consiste à rassembler les États dans une nouvelle institution afin de stabiliser les relations régionales et peut-être conduire à l'élaboration d'un nouvel accord. Les agences nationales des garde-côtes de la Malaisie, du Vietnam, de Taiwan, de l'Indonésie et des Philippines semblent enclines à accepter une coopération poussée avec leurs homologues voisines, néanmoins, nous observons un facteur qui tend à compromettre cette analyse. Les fondements de la Garde Côtière Chinoise s'opposent à l'essence même des institutions des garde-côtes sud-est asiatique. Cette volonté de la Chine d'imposer sa puissance et son autorité via un outil civil aux frontières confuses de l'outil militaire contribue peu à peu à un accroissement des tensions au sein des relations inter-régionales. C'est ainsi que les gardes côtières des États voisins se sont construites en opposition à la force paramilitaire chinoise afin de contrer sa puissance maritime et ses revendications. Bien que pour les États d'ASE l'idée de maintenir la sécurité maritime en faisant appliquer le droit maritime en mer de Chine méridionale pourrait être un vecteur pour une collaboration inter-régionale, la prédominance de l'acteur chinois tend à dissiper tout espoir de coopération tellement ses intérêts et ses capacités de projections sont prononcés. La mise en œuvre d'une nouvelle institution tournée autour du pilier des garde-côtes s'avère compromis en raison de l'acteur chinois qui mène la danse en mer de Chine méridionale et de l'étroitesse des liens entre les États sud-est asiatiques et la Chine. Plusieurs études de cas des revendications chinoises en mer de Chine méridionale peuvent expliciter ces dires.

Avant d'entamer toute analyse des revendications qui opposent la Chine à un État tiers, il est intéressant de souligner que la République Populaire de Chine (RPC) envisage ses revendications dans une perspective de souveraineté à affirmer sur les territoires qu'elle considère sien tandis que les autres agissent davantage pour des questions économiques liées aux ressources hydrocarbures présentes dans les sous-sols. Par ailleurs, à la différence des autres États d'ASE liés aux revendications, la Chine est en opposition avec l'ensemble des parties en raison de sa ligne des 9 traits qui englobe les îles Spratleys, les îles Natuna, les îles Paracels, sans oublier les revendications inhérentes à la situation politique avec Taiwan. Toutefois, au lieu d'envisager le problème des territoires contestés dans une perspective multilatérale en prenant en compte les intérêts de chaque partie, la Chine semble favoriser une gestion bilatérale des revendications.

La Chine et les Philippines :

L'archipel des Spratleys est soumis aux multiples revendications des États de la région. La Chine qui revendique ses droits historiques sur ces îles afin de bénéficier d'un accès privilégié à leurs ressources offshore, est en constante compétition avec le Vietnam, les Philippines et la Malaisie. Les Philippines ont certes moins de revendications que sa voisine vietnamienne, toutefois, elles proclament leurs souverainetés sur neuf îles de l'archipel des Spratleys situées à proximité de leurs côtes. Ces revendications qui comprennent les îles Itu Aba, Pag-Asa, Nam Lit, l'île de York occidental, les récifs du Danger du nord et de Mariveles et le banc de de l'Inspecteur, furent portées par Tomàs Cloma, un homme d'affaire philippin. Le principe du res nullius, qui signifie ne pas avoir de maître ou de propriétaire, est ici appliqué par les autorités philippines afin de faire valoir leurs droits sous-jacents à leur proximité géographique sur ces territoires insulaires.



Carte 7 : Les contentieux maritimes entre la Chine et les Philippines

Source : STRATFOR. Les contentieux maritimes entre la Chine et les Philippines [document cartographique]. 1 : 250.

Stratfor Worldview.

En 1946, les autorités gouvernementales des Philippines émettent leur première revendication sur les îles Spratleys conformément aux dispositions des traités passés entre l'Espagne et les États-Unis en 1898 et 1900, ainsi que celui avec le Royaume-Uni en 1930 qui précisent les souverainetés rattachées à chaque îles côtières. Ce principe est réaffirmé en 1950, lorsque le président philippin Elpidio Quirino déclare dans une conférence de presse que l'archipel des Spratleys appartient aux Philippines. Toutefois, la défaite du Japon en 1945 et leur renoncement sur leur souveraineté en 1951, font à nouveau de ces îles des territoires assimilés au principe du *res nullius*. Le traité de San Francisco signé le 8 septembre 1951 entérine cette décision qui entre en contradiction avec les revendications chinoises précisément établies depuis décembre 1947 avec la publication d'une carte comprenant la « Ligne des neuf traits » qui appuie ses revendications en mer de Chine méridionale. Cette ligne communément appelée langue de bœuf, englobe l'ensemble de la mer de Chine du Sud jusqu'au Banc James. La RPC publie dès lors une déclaration qui dénonce ce traité comme illégal et sans effet, puis elle réaffirme sa souveraineté dans la mer de Chine méridionale notamment sur les îles Xisha (Paracels), Nansha (Spratleys) et Dongsha (Pratas).



Carte 8 : Revendications chinoises : la Ligne en neuf traits

Source : GERMAIN, Séverine. La Ligne en 9 traits [document cartographique]. 1 : 500. SGCartographie.

Le 15 mai 1956, le juriste et homme d'affaires philippin, Tomàs Cloma, déclare fonder Kalayaan, un nouvel État en mer de Chine méridionale situé sur les territoires revendiqués par les anciens traités coloniaux des Philippines et qui englobe la quasi-totalité de l'archipel des Spratleys. En obtenant une reconnaissance officielle de la part de Manille, qui considère ces îles telles des terra nullius, Tomàs Cloma réalise un affront envers la Chine. La RPC qui perçoit l'État de Kalayaan comme un acte d'agression proteste vivement à son égard et déclare le 4 septembre 1958 une extension de la limite de ses eaux territoriales de quatre à douze milles marins en incluant les îles Spratleys et Paracels.

Les tensions demeurèrent faibles jusqu'en 1968 lorsque les Philippines postèrent des troupes sur trois îles des Spratleys. Quelques années plus tard, la découverte de potentiels gisements pétroliers dans cet archipel contribua à une intensification des revendications. Dans un premier temps, Manille demanda à Taiwan en 1971 par le biais d'une note diplomatique de retirer ses troupes de l'île de Itu Aba contestée par cette première. Puis le 10 juillet 1971, le président philippin Ferdinand Marcos annonça l'annexion des cinquante-trois îles de l'État de Kalayaan en précisant l'ensemble des revendications des Philippines. En avril 1972, l'État créé par Tomàs Cloma est officiellement rattaché à l'archipel philippin, puis en 1978 la municipalité de Kalayaan est créée et rattachée à la province de Palawan par le décret présidentiel 1596. Puis la découverte officielle de gisements de gaz et de pétroles sur le banc Reed en 1975 mena les Philippines à mandater sa première compagnie pétrolière pour l'exploitation de ses ressources au large de l'île de Palawan. Dans un second temps, les Philippines intensifièrent leurs revendications en tentant de s'emparer en vain de l'île de Itu Aba en 1977, détenus par Taiwan. Toutefois, les autorités de Manille parvinrent à occuper les îles alentours : Thitu, West York et Parola. En réponse aux revendications philippines, la Chine dès les années 1980 conduit plusieurs patrouilles et explorations dans cet archipel contesté sans toutefois occuper militairement ces îles avant 1988. C'est cette année-là que la Chine entreprend d'occuper le récif de Johnson Sud dans l'atoll du banc de l'Union, dans l'archipel Spratleys, situé à 230km des côtes philippines. Or ce territoire insulaire qui appartient à la zone économique exclusive des Philippines qui s'étend à 370km et 200 milles nautiques de ses côtes représente un acte d'agression de la part des autorités de la RPC. De nouvelles tensions apparaissent également en 1995 lorsque Manille découvre les constructions militaires entreprises par la Chine sur le récif Mischief situé à 240 km de l'île de Palawan. De nombreuses protestations furent émises

par les Philippines ce qui démontre une attitude offensive envers la Chine et ses actions illégales. La marine philippine entrepris cette même année d'arrêter les pêcheurs chinois qui introduisirent ses eaux territoriales, 62 furent arrêtés à proximité du banc de la Demi-Lune situé à 80km de Palawan. Manille protesta pour la destruction des structures militaires et augmenta les patrouilles navales à proximité de l'État de Kalayaan et de l'ensemble des îles revendiquées dans l'archipel des Spratleys. Ils invitèrent également les États-Unis à effectuer des patrouilles navales et aériennes pour contrer l'ennemi chinois dans ses manœuvres. En 2012, la Chine prit le total contrôle du récif de Scarborough en envoyant des patrouilles navales et aériennes dans les eaux territoriales philippines de Diaoyu. Puis une zone d'identification de défense aérienne fut mise en place en novembre 2013, au-dessus de la mer de Chine orientale. Cette politique des petits pas pratiquée par la Chine et les autres États de l'ASE consistant à annexer des îles, indiquer sa souveraineté dessus, est vectrice des tensions inhérentes à cet espace maritime. Les actions de chaque État qui préfèrent imposer leurs droits souverains par la force plutôt que par le dialogue a conduit la mer de Chine méridionale à devenir une zone conflictuelle dirigée par l'État qui imposera le plus sa force. Les manœuvres sont nombreuses pour justifier ses droits souverains sur cet espace qui fut autrefois terra nullius. En juin 2011, les Philippines ont décidé de rebaptiser la mer de Chine méridionale en « mer des Philippines occidentale », toutefois quelle est la légitimité de ces actes ?

La construction de base militaires chinoises sur des îles artificielles (Mischief reef, Johnson South Reef, Hughes Reef) n'octroie pas de facto la souveraineté au pays. Les revendications demeurent, bien que les accès puissent être restreint telle la Chine qui limite l'accès au récif de Scarborough depuis 2012 ou la PLAN qui asperge les bateaux philippins à l'aide de puissants canons à eaux pour leur interdire d'approcher. Ces solutions ne sont que temporaires pour imposer sa souveraineté sur un territoire dit et ne peuvent conduire à une résolution du conflit. L'accroissement des tensions ne peut que se régler par le dialogue et le consensus, or la Chine qui fermée au dialogue concernant ses revendications communes avec les Philippines, mène Manille à saisir la Cour Internationale de Justice en 2011 pour qu'elle puisse statuer sur le cas des archipels Spratleys. En portant ces contestations devant la Cour permanente d'arbitrage (CPA) qui siège à la Haye, le président philippin espéra qu'une solution en sa faveur soit émise. Néanmoins, seules les Philippines indiquèrent qu'elles étaient disposées à porter devant la Cour et soumettre leurs revendications sur l'archipel des Spratleys. Un jugement en faveur des Philippines fut rendu le 12

juillet 2016 en déclarant qu'il n'y « *a aucun fondement juridique pour que la Chine revendique des droits historiques sur des ressources dans les zones maritimes à l'intérieur de la ligne en neuf traits* ». Le travail de la CIJ fut d'examiner l'existence et l'effectivité d'éventuels titres de souveraineté des Philippines, de Taiwan ou de la Chine sur l'archipel des Spratleys. Toutefois, la Chine et Taiwan refusent de participer au jugement et de reconnaître la validité de ce dernier qui entre en contradiction avec leurs revendications. À l'issu même du jugement, la Chine chercha à contrer ses effets en publiant des papiers officiels qui attestent et justifient de ses droits souverains sur les îles contestés avec les Philippines, dont les îles Nanhai³⁴.

Pour les Philippines et son secrétaire aux Affaires étrangères Theodore Locsin la sentence arbitrale du 12 juillet 2016 sur le conflit en mer de Chine méridionale a apporté une grande contribution pour les règlements pacifiques des différends et pour une stabilisation des tensions régionales (Bonnet 2021). Le 23 septembre 2020, le président Rodrigo Duterte s'est pour la première fois exprimé publiquement sur cette sentence du tribunal en déclarant qu'elle fait partie du droit international et qu'elle est supérieur aux compromis et choix des gouvernements. Il appelle par ailleurs la Chine à se conformer à ce jugement de 2016 qui invalide l'ensemble de ses revendications en mer de Chine méridionale. Si en 2016 le choix de Duterte était de normaliser les relations entre les deux États afin de favoriser la mise en place d'accords bilatéraux économiques et de projets de financements, le peu d'investissements recensés mènent les Philippines à revoir leur position vis-à-vis de la Chine. D'autant plus qu'il semble que les tensions s'aggravent à nouveau dans cet archipel. Le 17 février 2020, la corvette philippine BRP Conrado Yap qui patrouillait dans l'archipel Spratleys à proximité du récif Commodore fut illuminé par un radar de conduite de tir d'une corvette appartenant à la marine chinoise. Cet acte inacceptable dans les pratiques militaires courantes fut gage de l'escalade des tensions entre les deux États. De même en mars 2021, les tensions s'intensifièrent en raison de la présence de plus de 180 navires de la PLAN à proximité du récif Whitsun revendiqués par le Vietnam, les Philippines et la Chine. Plusieurs notes diplomatiques pour protester contre ces actions illégales furent envoyées aux autorités chinoises. Le jugement de 2016 fut à nouveau mentionné afin d'asseoir les revendications philippines. Des menaces de

³⁴ RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information office. *China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea*. Pékin : juillet 2016

projections de forces armées philippines furent faites, en réponse au comportement agressif des garde-côtes chinois empêchant les garde-côtes philippins l'accès au récif. Le rôle des gardes côtières fut particulièrement intéressant pendant cet incident diplomatique. En projetant ses forces la Chine et les Philippines se sont gardées de conduire les hostilités vers des fins militaires. Toutefois, elles ont permis d'imposer respectivement leurs revendications souveraines et de maintenir une pression constante pour que l'adversaire cède face au poids d'un éventuel conflit militaire. Néanmoins, ces démonstrations de forces soulignent pour l'instant des désaccords qui semblent inconciliables pour chaque partie.

La Chine et le Vietnam :

La Chine et le Vietnam ont connu dès les années 1970 plusieurs affrontements au sujet des îles situées dans le Golfe du Tonkin dont l'île Beibu Wan en chinois et Bac Bo en vietnamien mais également celles situées en mer de Chine méridionale. Les interprétations de la convention établie en 1887³⁵ qui délimite les frontières maritimes du Vietnam, fondent ses revendications dans le Golfe du Tonkin tandis qu'elle revendique un prolongement de son plateau continental en mer de Chine méridionale. Toutefois, des divergences d'interprétations subsistent entre les deux parties, la Chine n'ayant pas accepté en 1887 de régler le conflit dans le golfe du Tonkin, elle nie les revendications vietnamiennes et conteste les Conventions sur lesquelles le Vietnam s'appuie. En effet, selon elle, la Convention de 1887 devait uniquement aboutir à un concept de ligne de division administrative afin de mettre fin aux activités pirates et à la contrebande qui se produisait dans ces eaux (Nguyen 2018, 230). Seule la « ligne de basse mer » sur les côtes continentales ou insulaires fut reconnue comme limite territoriale par la Chine et le Vietnam jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle (Quang 2000).

La question des souverainetés des îles dans le golfe du Tonkin demeura néanmoins en suspend jusqu'en 1957. Afin d'étendre et légitimer sa souveraineté dans le golfe du Tonkin, le

³⁵ Convention entre la France et la Chine afin de répartir les souverainetés dans le golfe du Tonkin en accord avec le prolongement de la frontière terrestre pour la France et des revendications basées sur une ligne d'équidistance pour la Chine. Cette Convention permet selon le Vietnam de délimiter sa frontière maritime. Toutefois, les deux parties ne parvenant pas à trouver un accord, il est convenue d'une « Hands off », soit une zone rectangulaire où les différends territoriaux sont provisoirement gelés.

Vietnam décida de signer plusieurs accords de pêche avec la Chine pour peu à peu revendiquer ses droits. De 1957 à 1963, plusieurs accords de pêche relatifs à la zone du golfe furent signés ce qui permit au Vietnam d'étendre de trois milles marins sa souveraineté dans le golfe en 1957, six milles en 1961, puis douze milles en 1963. Toutefois, les nombreuses divergences entre les deux parties s'intensifièrent dès 1969, après l'arrêt des bombardements américains qui causa une multiplication des incidents entre pêcheurs chinois et vietnamiens. Afin d'apaiser les tensions, de nouvelles négociations furent entamées par les autorités vietnamiennes par l'envoi d'une lettre au ministère des Affaires étrangères chinois le 13 avril 1971³⁶. L'objectif du Vietnam fut d'obtenir une « *extension de la souveraineté territoriale dans le golfe du Tonkin pour garantir la sécurité de la côte du Vietnam et bien protéger les ressources en produits aquatiques dans le golfe* »³⁷, pour cela elle comptait réclamer une extension de sa zone de pêche de vingt-cinq à soixante milles marins. Bien que les autorités chinoises (MAE) acceptent le 15 juin 1971, l'escalade des bombardements américains laissèrent les négociations en suspens. À ce stade de l'analyse, il est intéressant de souligner que la Chine n'était pas encore intéressée par l'ensemble de la souveraineté sur la zone du Tonkin en particulier, les revendications que nous connaissons actuellement sont bien plus tardives. La Chine semblait davantage ouverte à un mode de résolution basé sur un gestion bilatérale des tensions et le dialogue. Puis en 1973, plusieurs événements contribuèrent à un accroissement des tensions et une dégradation des relations sino-vietnamiennes. La signature de l'accord de paix de Paris le 27 janvier 1973 laissa libre champ à la République Démocratique du Vietnam (RDV) pour se reconstruire politiquement, socialement et économiquement notamment par le biais de l'exploration et exploitation des ressources maritimes dans le golfe du Tonkin. En décembre 1973, le Vietnam fit ainsi part à son voisin chinois de ses intentions de prospector le pétrole dans le golfe afin de délimiter avec ce dernier une frontière maritime officielle (Cong Si 1997, 57). Le 18 janvier 1974 la Chine accepta cette proposition, toutefois, les autorités chinoises profitèrent du champ libre offert par le retrait des troupes américaines cette même année pour élargir sa souveraineté en mer de Chine méridionale. En janvier 1974, les forces navales et aériennes chinoises furent mobilisées afin d'attaquer les troupes de Saïgon stationnées sur les îles Paracels et ainsi les occuper de force.

³⁶ARCHIVES NATIONALES DU VIETNAM, Centre n°1, fonds du palais du Premier ministre, 1945-1954, n°8972. Note officielle du ministère des Affaires étrangères du Vietnam au ministère des Affaires étrangères de la Chine, 13/4/1971.

³⁷ ARCHIVES NATIONALES DU VIETNAM, Centre n°1, fonds du palais du Premier ministre, 1945-1954, n°8972. Message officiel de la direction générale des produits aquatiques au Premier ministre, 10/4/1972.

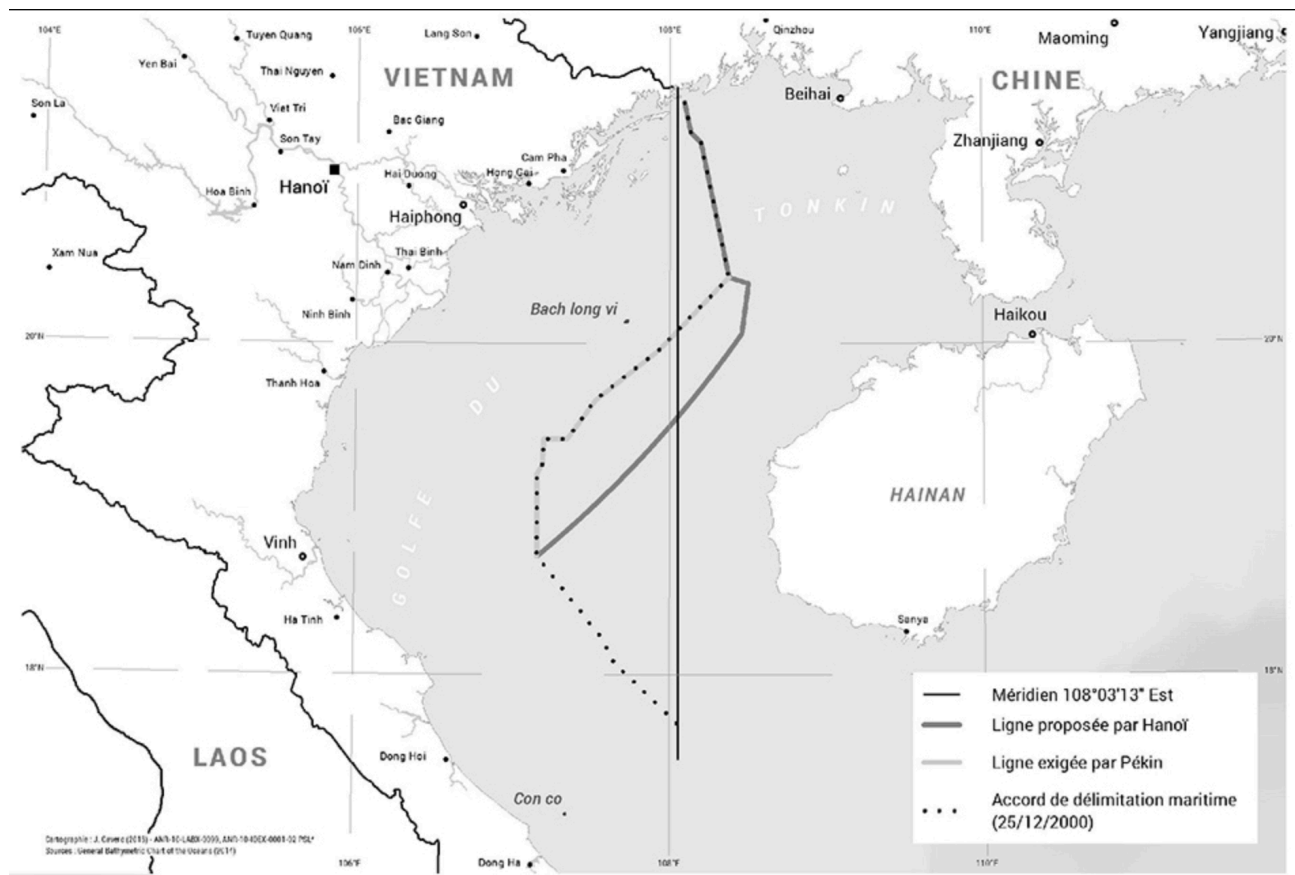
L'occupation des îles Spratleys et Paracels assimilées relevant de la souveraineté vietnamienne fut perçue tel un acte d'agression pour la RDV ce qui amplifia les désaccords entre les deux États avant même que les négociations furent entamées. Une première négociation se déroula néanmoins du 15 août 1974 jusqu'à fin novembre 1974 sans qu'aucun résultat n'aboutisse. Les désaccords relatifs aux revendications de souverainetés respectives de chaque partie persistèrent ainsi que le démontre le discours de Deng Xiaoping le 23 et 24 septembre 1975 lors de sa rencontre avec le secrétaire général du Parti communiste du Vietnam, Le Duan. Le président chinois affirme que les revendications vietnamiennes sont inacceptables et que le conflit doit se régler à échelle bilatérale, aucune intervention d'un pays tiers ne doit avoir lieu dans ce processus de négociation (Valencia 1983, 14). Ainsi, un deuxième tour de négociations, sur proposition de la Chine, eut lieu d'octobre 1977 à juin 1978, toutefois les parties s'accordèrent pour traiter en priorité le problème de frontière terrestre et laisser en suspens celui du golfe du Tonkin. Or, le golfe qui était censé demeurer une zone « neutre » jusqu'à l'établissement d'un accord, fut successivement occupé par des sociétés pétrolières mandatées par la Chine afin d'entreprendre des recherches sismiques dans un premier temps, puis prospector le pétrole. En agissant à l'encontre de l'entente sino-vietnamienne conclue, le Vietnam accusa la Chine en vain. En juillet 1982, la découverte de pétrole dans le puit Weizhou-12-3-1 par la compagnie pétrolière française Total mena la Chine à lancer un nouvel appel pour des négociations en vue d'une concession de la zone, ce que le Vietnam refusa en revendiquant la partie située à l'ouest du méridien 108°03'13" Est comme relevant de sa « zone historique ». Toutefois, la RDV n'était pas fermée aux négociations, en effet les autorités déclarent être prêtes à « régler avec les pays concernés par voie de négociations sur la base du respect de l'indépendance et de la souveraineté, en conformité avec le droit international et la pratique internationale, les différends relatifs aux zones maritimes et au plateau continental de chaque pays ». Cet échec n'empêcha pas la Chine de continuer l'exploitation des sous-sols du golfe du Tonkin au-delà de la partie Est du méridien 108°03'13" censée rester intouchable par faute d'accord entre les deux parties.

Les événements majeurs qui se produisirent au début des années 1990, provoqua une normalisation des relations sino-vietnamiennes qui poussèrent les deux États à entamer des négociations sur leurs frontières maritimes dans le golfe du Tonkin, les îles Paracels et Spratleys. D'un premier sommet en novembre 1991 à des visites officielles puis des pourparlers sur le partage

du golfe du Tonkin, aucun résultat n'aboutit. Les intérêts prononcés notamment pétrolier des deux parties empêcha la mise en place d'un accord. La Chine, afin de faire pression sur le Vietnam, envoya en août 1992 des plates-formes dans le golfe afin d'effectuer des recherches et forer des puits. Toutefois, pour faire suite à la visite officielle du Premier ministre chinois Li Peng en 1993 à Hanoi, les deux parties s'accordèrent sur des principes de règlement de leurs différends portant sur leurs frontières terrestres et maritimes. Ils s'engagèrent à respecter leurs souverainetés et intégrités territoriales mutuelles, à favoriser le principe de non-ingérence dans les affaires internes et de coexistence pacifique, puis à bannir le recours à la force ou à la menace ainsi que le fait d'entreprendre des activités susceptibles de compliquer la situation. La délimitation de la frontière du golfe du Tonkin devait ainsi avoir pour base juridique la convention des Nations Unies de 1982, malgré les profondes divergences entre ces deux États. Le 19 octobre 1993, un « accord sur les principes de base du règlement des différends frontaliers et territoriaux entre le Vietnam et la Chine » fut signé. Ce dernier stipule que « les deux pays appliqueront le droit international et étudieront la réalité internationale selon un principe équitable et en prenant en compte les circonstances particulières au golfe afin d'atteindre une solution juste pour délimiter le golfe du Tonkin »³⁸. Les négociations qui suivirent échouèrent, toutefois en mars 1996 la Chine se prononça officiellement sur le partage du golfe et proposa de « diviser en deux » cette zone conflictuelle et de relancer la coopération en matière de pêche (MVAE 1999). En 2000, une zone de pêche commune sur une superficie de 33 500 km² fut établie en gage du renouveau des liens bilatéraux entre les deux États (Nguyen 2000). Toutefois, cette décision soudaine de la Chine de relancer les négociations s'avère dominée par un élan stratégique. L'entrée du Vietnam dans l'ASEAN en 1995 mène ce dernier à gagner en capacité d'influence sur les règlements des litiges en mer de Chine méridionale, or les intérêts chinois étant vivement prononcés dans cette zone, elle aperçoit dans le Vietnam un intermédiaire pour régler ces contestations et revendications de souveraineté. Cette volonté de la Chine à obtenir davantage de concessions en mer de Chine méridionale est telle, qu'elle renonce à son principe de diviser en 2 le golfe du Tonkin pour accéder à la requête vietnamienne d'une ligne médiane ainsi que le présente la carte suivante. Ainsi, le président vietnamien Trans Duc Luong et son homologue chinois Jiang Zemin signèrent un Traité de délimitation du golfe du Tonkin le 25 décembre 2000 pour acter leur consensus relatif au partage et

³⁸ Accord des principes de base du règlement des différends frontaliers et territoriaux entre la République populaire de Chine et la République socialiste du Vietnam, 19/10/1993, MVAE, Comité des frontières.

à la délimitation des zones respectives de souveraineté du golfe du Tonkin. Aujourd'hui encore les relations bilatérales se sont apaisées voire améliorées pour contribuer à la pacification du golfe du Tonkin.



CARTE 9 : Le partage du golfe du Tonkin entre le Vietnam et la Chine.

Source : NGUYEN, Thi Hanh (2018). Le partage du golfe du Tonkin entre le Vietnam et la Chine [document cartographique]. Échelle inconnue. Les conflits frontaliers sino-vietnamiens, Broché

Bien que cet exemple de résolution des litiges dans le golfe du Tonkin atteste dans un sens de la possibilité pour la Chine d'envisager une coopération à échelle bilatérale en vue de pacifier un espace maritime, ses intentions demeurent néanmoins maîtresses et ont poussé à l'élaboration de cet accord. En approuvant la ligne médiane souhaitée par le Vietnam, ce dernier acquiert presque 54% de la superficie totale du golfe au détriment de la Chine qui n'en obtient que 46%. Si elle accepte de perdre sur ce terrain, les autorités chinoises espèrent en revanche obtenir davantage en mer de Chine méridionale. Son comportement se révèle être ambivalent et les revendications avec le Vietnam au niveau des îles Spratleys et Paracels se révèlent inconciliables.



Carte 10 : Revendications territoriales chinoises et vietnamiennes

Source : ORSINI, P.J.(2013) Revendications territoriales chinoises et vietnamiennes [document cartographique]. Échelle inconnue. Blogue sur l'Asie du Sud-Est.

Cette carte des revendications chinoises et vietnamiennes dans les îles Spratleys et Paracels représente la « ligne des neuf traits » héritées des anciennes cartes de navigations maritimes sous l'ère Ming qui permet d'appuyer la légitimité des revendications chinoises en mer de Chine méridionale. Le Vietnam quant à lui pose ses revendications sur le prolongement des plateaux continentaux. Plusieurs contestations ont depuis eut lieu, toutefois il convient de poser une chronologie des revendications.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les îles Spratleys et Paracels autrefois dénuées de caractère stratégique devinrent un objet des convoitises des États de la région. La France, à titre d'exemple, perçoit dans les îles Spratleys une nouvelle position stratégique non négligeable du fait qu'elles soient situées au cœur des carrefours maritimes de navigation sud-est asiatiques ce qui pourrait permettre une meilleure projection en période d'hostilités. Les revendications de souveraineté sur ces territoires insulaires sont nombreuses, tandis que la Chine

procède à une déclaration de revendication de souveraineté sur les deux archipels des Paracels et des Spratleys, la France affirme que sa souveraineté est incontestable sur l'archipel des Spratleys³⁹, il en est de même pour le gouvernement de la République du Vietnam⁴⁰. L'ensemble des déclarations se heurte aux intérêts nationaux de chaque État de la zone. Nous devons néanmoins souligner que le Vietnam et la France s'opposaient dans ces déclarations de souveraineté, étant donné que le Vietnam était encore sous juridiction française dans les années 1950, au moment de ces revendications. Afin d'affirmer sa souveraineté face à la Chine continentale et la France coloniale, Saïgon envoya le 22 août 1956 un bâtiment de la marine afin de hisser le pavillon national sur les îles Spratleys. La France garda le silence ce qui marqua le début de son éloignement des questions souveraines sur les Spratleys. En 1957, elle ne manifesta plus aucun intérêt à cet archipel. Toutefois, ce geste assimilé à « une grave provocation contre la paix » fut protesté avec vigueur par la Chine⁴¹. En guise de réponse, le gouvernement du sud-vietnam déclara que « le gouvernement de la République du Vietnam croit devoir réaffirmer ses droits de souveraineté traditionnelle sur ces deux groupes d'îles. Ces droits sont, par ailleurs, reconnus par la conférence de paix de San-Francisco. Dès lors, afin de répliquer, les troupes nationalistes chinoises prirent possession d'une partie des îles des Spratleys et effacèrent les inscriptions françaises faites sur les rochers afin de les remplacer par des petites bornes avec des caractères chinois pour affirmer leurs droits souverains sur ces îles⁴². Ces prémisses des oppositions sino-vietnamiennes relatives à la souveraineté des îles Paracels et Spratleys sont les premières d'une longue série. Les mois et années

³⁹ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris. Asie-Océanie (1944-1955), Chine, les îles Spratleys, volume 213. Commissariat général de France en Indochine, lettre du général de corps d'armée P.-E. Jacquot, commissaire général de France et commandant en chef en Indochine au secrétaire d'État, chargé des relations avec les États associés, 1955.

⁴⁰ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris. Asie-Océanie, Chine (1956-1960), volume 523, télégramme du 2/6/1956.

⁴¹ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris, Asie-Océanie, Chine (1956-1960), volume 522, le Quotidien du Peuple de Pékin, cité par le télégramme du haut-commissariat de la République française au Vietnam à ministre des Affaires étrangères à Paris. 3/9/1958.

⁴²ARCHIVES DU SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, Château de Vincennes, Service historique de la Marine, Série UU-SUP : Guerre d'Indochine, UU-SUP 12 : îles Spratley, message du 25 juillet 1956.

suivantes, la République du Vietnam rattacha officiellement et administrativement l'archipel des Spratleys à sa province Phuoc-tuy⁴³ en 1973⁴⁴.

En ce qui concerne les îles Paracels, les autorités officielles de Saïgon occupèrent les anciens postes français dont la France s'est retirée le 27 mars 1956⁴⁵ et les troupes communistes chinoises occupèrent les îles orientales des Paracels à partir de janvier 1956. L'occupation effective de ces îles entérina le conflit des Paracels entre ces deux États. Plusieurs accusations de violation d'intégrité et de souveraineté territoriale furent enregistrées. Le 27 février 1959, l'intrusion d'un navire de guerre du gouvernement du Sud-Vietnam le 22 février dans les eaux territoriales chinoises des îles de Hsi Sha fut communiqué par l'agence officielle de Pékin. Cette déclaration fut l'occasion pour la Chine d'affirmer sa souveraineté sur l'ensemble des Paracels comme faisant partie intégrante du territoire chinois. Les autorités de Saïgon démentirent les affirmations chinoises et accusèrent la RPC de vouloir accaparer l'ensemble du territoire. Malgré la vigueur des protestations chinoises, le Vietnam continua à revendiquer ses territoires légitimes, le 13 juillet 1961, l'archipel des Paracels fut rattaché à la province de Quang Nam et devint la commune de Dinh Hai sur un arrêté du président Ngo Dinh Diem⁴⁶. La Chine quant à elle affirma sa souveraineté sur ces territoires insulaires de différentes manières, dont une par l'éducation en incluant dans ses atlas dès 1949 les Spratleys dans le périmètre chinois⁴⁷. Puis le 4 septembre 1958, les autorités officielles déclarèrent une extension des eaux territoriales de la Chine à douze milles marins incluant ainsi l'appartenance à la RPC des îles Dongsha, Xisha (Paracels), Zhongsha, Nansha (Spratleys), Natuna, etc. Le Vietnam ne protesta pas à l'encontre de cette déclaration, au contraire, le Premier ministre Pham Van Dong adressa une note à Zhou Enlai, son homologue chinois, où il

⁴³ VIETNAM, président de la République du Vietnam (Ngo Ding Diem). Décret n° 143/NV du 22/10/1956 portant sur le rattachement de l'archipel des Spratleys à la province de Phuoc-Tuy.

⁴⁴ VIETNAM, ministre de l'Intérieur (Le Cong Chat). Arrêté n° 420-BNV/HCDP/26. 6/9/1973.

⁴⁵ ARCHIVES DU SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, Château de Vincennes, Service historique de l'armée de terre, 10H3342, îles Paracels, télégramme du 27/3/1956.

⁴⁶ VIETNAM, président de la République du Vietnam. Décret n° 174-NV du 13-7-1961 portant sur le rattachement de l'archipel des Paracels à la province de Quang-Nam et l'organisation de ces îles en village de Dinh-Hai placé sous l'autorité d'un « délégué administratif », Journal officiel de la République du Vietnam, 27/7/1961

⁴⁷ ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris. Asie-Océanie, Chine, volume 522, les Spratleys (1956-1967), direction générale des Affaires politiques, aide-mémoire, note du 5/9/1955.

annonce que le Vietnam respecterait la largeur des eaux territoriales chinoises (Chemillier-Gendreau 1996, 122) sans toutefois faire mention ou allusion aux îles Paracels et Spratleys.

Toutefois, le changement de paradigme de la politique extérieure chinoise vers une politique réaliste au début des années 1970, contribua à une montée des tensions entre les deux États. La recherche de l'accroissement de ses moyens d'influences dans la région et du développement des échanges économiques en vue d'accroître son propre développement poussa la RPC à concrétiser sa conquête insulaire en mer de Chine méridionale. Ainsi, dans un premier temps, le 11 janvier 1974, la Chine contesta le rattachement des Spratleys en 1973 à la province de Phuoc Tuy et proclama sa souveraineté sur les deux archipels contestés (Lo 1989, 35). Dans un second temps, la Chine entama quelques jours plus tard une conquête des Paracels en débarquant avec ses bâtiments de guerre dans les eaux territoriales des îles Robert, Duncan et Drummond. Puis afin de concrétiser son invasion le drapeau chinois fut hissé. Le 16 janvier 1974, le gouvernement Sud-Vietnam condamna ses actes d'agressions dans une déclaration rappelant que les archipels Paracels et Spratleys font partie intégrante du territoire de la République du Vietnam et par conséquent la présence chinoise constitue un acte de violation à l'encontre de cette souveraineté du même qu'elle représente une menace pour la paix et la sécurité de la région⁴⁸. Toutefois cette déclaration n'empêcha pas la Chine de continuer son invasion en lançant une offensive sur les Paracels le 19 janvier 1974 par le biais de bâtiments de guerre déguisés en bateaux de pêche et de l'appui aérien. Le gouvernement de Saïgon appela les États-Unis au secours mais en vain. Ainsi, le 20 janvier 1974 marqua la victoire de la Chine avec l'occupation totale de l'archipel comme nous l'observons actuellement avec le développement d'infrastructures sur ces îles. Afin de faire valoir sa souveraineté perdue, les autorités du Sud-Vietnam se tournèrent vers les institutions internationales pour déclarer « ses droits souverains indiscutables et inaliénables » dont elles étaient dépossédées par l'offensive chinoise, mais ses appels n'obtinrent aucune réponse.

À la suite de la prise des Paracels, la RPC occupa également six îles des Spratleys du 14 au 29 avril 1975 ce qui contribua à une montée des tensions sino-vietnamiennes la veille des pourparlers entre les deux États. Le Duan, le principal dirigeant du Nord-Vietnam se rendit en

⁴⁸ VIETNAM, Ministère des Affaires étrangères. Déclaration n° 015/BNG/TTBC/TT sur les actes d'agression de la RPC dans la région de l'archipel Hoang Sa. 16/1/1974.

Chine le 23 et 24 septembre 1975 afin de rencontrer son homologue chinois Deng Xiaoping. Cette rencontre qui visait à discuter des nettes divergences les opposant fut conclu par la mise en place de discussions ultérieures afin trouver une solution à l'amiable au sujet des îles. Or le contexte politique relatif au devenir de l'ancienne Indochine eut pour effet d'accroître les tensions. De même, le 10 novembre 1975, le Vietnam proclama à nouveau « la souveraineté sacrée du peuple vietnamien sur les îles relevant de ces deux archipels » dans une note et demanda que chaque partie s'abstienne de publier des cartes géographiques, photos ou articles scientifiques tant que le problème ne soit pas réglé par voie de négociation sur la base de la compréhension mutuelle et de l'égalité⁴⁹. Toutefois, cela n'empêcha pas Hanoi de publier des cartes incluant les Paracels dans le territoire vietnamien en 1976, puis au ministère des Affaires étrangères de déclarer à nouveau sa souveraineté sur l'archipel des Spratleys lorsque la Chine mandata quelques sociétés pétrolières étrangères pour explorer les sous-sols en quête de pétrole⁵⁰. Par ailleurs, la signature du Traité d'amitié et de coopération vietnamo-soviétique en avril 1978 aggrava les tensions sino-vietnamiennes dans le sens où une voie directe à l'intervention de l'URSS fut ouverte en cas d'incident sur les îles contestées par la Chine et le Vietnam (Guillermaz 1978). Or la présence des moyens navals et aériens de l'URSS sur le territoire vietnamien fut très mal perçue par la RPC qui déclara à nouveau sa souveraineté sur l'archipel des Spratleys dans une déclaration le 29 décembre 1978, de peur de devoir renoncer à l'exploitation des ressources off-shore (Austin 1998). Le lendemain, le Vietnam rejeta cette déclaration en affirmant sa propre souveraineté, néanmoins des négociations pacifiques furent proposées afin de trouver un terrain d'entente pour mettre fin à ces litiges. L'éclatement du conflit cambodgien en 1979 eut également raison d'un conflit sino-vietnamien au frontière ce qui permit une nouvelle fois à la RDV de dénoncer l'occupation armée par la Chine dans l'archipel des Paracels en 1974 comme un envahissement du « territoire sacré » du Vietnam. Des négociations furent entamées au lendemain de la bataille des frontières en 1979, toutefois la présence soviétique dans les eaux territoriales vietnamiennes effraya la Chine d'une intensification des tensions, de même que la RPC ne souhaitait pas perdre sa souveraineté sur les Spratleys et les Paracels à l'issue des pourparlers (Jacob 1979).

⁴⁹ Note du 10 novembre 1975 de l'ambassade de la RDV à Pékin au ministère des Affaires étrangères de Chine. 10/11/1975,

⁵⁰ VIETNAM, Ministère des Affaires Étrangères. Déclaration du 5/6/1976

Cette même année, la RPC renforça sa souveraineté sur les îles Spratleys lorsque la direction générale de l'aviation civile chinoise publia un communiqué le 23 juillet 1979 en décrétant la présence de « quatre zones dangereuses » au sud-est de l'île de Hainan en englobant les Spratleys, qui nécessite l'autorisation de Pékin pour son survol (Sherer 1997). Le 23 octobre suivant, plusieurs zones de la mer de Chine méridionale furent déclarées dangereuses notamment dans l'archipel des Paracels. Bien entendu, les autorités vietnamiennes dénoncèrent cette déclaration comme une nouvelle « violation de (leur) espace et de (leurs) eaux territoriales » (Jacob 1979). Les déclarations et contre-déclarations suivirent : le « Livre Blanc » du MAE chinois publié le 30 juillet 1979 justifia la souveraineté de Pékin sur les deux archipels, puis Hanoi rejeta les arguments chinois le 7 août 1979. Enfin l'objectif fut d'occuper au mieux les îles des archipels les années suivantes pour justifier leurs souverainetés respectives : rattachement administratif des Spratleys pour le Vietnam, mise en place d'une station de radioguidage aérien sur l'île Lincol pour la Chine. Par ailleurs, le pétrole est un facteur important dans l'accroissement des tensions et divergences entre les deux États frontaliers, ces derniers multiplièrent les offres de concessions dans la région bien que les îles soient revendiquées par autrui (Lasserre 1996). Afin d'affirmer une nouvelle fois ses droits souverains, Pékin envoya le 10 mai 1984 dix navires transportant deux milles fusiliers-marins qui effectuèrent une circumnavigation dans les Spratleys puis débarquèrent sur les îles (Couteau-Bégarie 1987, 23). Cette action offensive réanima les animosités sino-vietnamiennes et marqua l'étendue du champ d'action chinois pour affirmer ses droits souverains sur ses territoires insulaires. En réponse, les troupes de Hanoi occupèrent le récif Barque Canada des Spraleys en avril 1987, ce que le ministre chinois des Affaires étrangères condamna vivement et demanda le retrait immédiat des troupes vietnamiennes (Denécé 1999,196). Dès lors, pour contrer l'affront, l'occupation des îles par la RPC s'intensifia en aggravant les hostilités sino-vietnamiennes : l'île de Fiery Cross fut occupée en décembre 1987, puis onze îles et récifs suivirent. Le 14 mars 1988, la PLAN ouvrit le feu sur des bâtiments vietnamiens qui ripostèrent afin de gagner six positions dans l'archipel Spratleys. Les MAE des deux pays s'accusèrent mutuellement de « provocations armées » et réclamèrent le départ immédiat des forces adverses (Deron 1988). Cet incident fut la pierre angulaire du développement et du renforcement de la PLAN en vue d'accentuer les revendications chinoises par le biais de l'outil militaire. Bien que des semblants de négociations ont lieu, la force demeure privilégiée dans cet espace soumis aux conflits de souveraineté et désormais revendiqués par la Malaisie et les Philippines.

Le 3 et 7 septembre 1990, le secrétaire général du Parti communiste vietnamien Nguyen Van Linh fit sa première visite en Chine ce qui marqua le début de processus de normalisation des relations sino-vietnamiennes (Sabatier 1988). Néanmoins, cela n'empêcha pas les Chinois d'émettre leurs revendications souveraines sur les deux archipels contestés et de rechercher à accroître leur expansion. Le 25 février 1992, la RPC publia une loi relative à ses « eaux territoriales et aux zones contiguës » en adéquation avec la convention sur les droits de la Mer de 1982. Les eaux territoriales chinoises et les zones contiguës furent portées à douze milles marins et la souveraineté de Pékin devait s'exercer sur 85% de la superficie de la mer de Chine méridionale en raison de la souveraineté intégrale et indiscutable de la Chine sur les îles Paracels et Spratleys bien qu'elle inclue une partie du plateau continental vietnamien (Nguyen 2019). De fait cette loi autorisait l'APL à utiliser la force pour défendre ses droits souverains ce qui justifia dans un premier temps l'occupation de l'île de Da ba dau (« Rochers à trois têtes ») dans les Spratleys et par la suite ce qui permit de légitimer la projection de sa garde côtière armée. Puis cela lui permit également de signer différents contrats avec des sociétés pétrolières étrangères en vue de l'exploitation du pétrole et du gaz dans des zones également revendiquées par le Vietnam, cette présence armée représente un gage de sécurité pour les sociétés qui pourront être protégées par la PLAN des éventuelles attaques vietnamiennes ou forages pétroliers par des sociétés mandatées par Hanoi. Cette loi fut la pierre d'angle de l'intensification des activités chinoises en mer de Chine méridionale, de même que des revendications et contestations vietnamiennes pour violation de son territoire souverain. Par la suite d'autres territoires furent également occupés par les troupes chinoises tel que le récif Mischief en janvier 1995, également revendiqué par les Philippines. L'action militaire chinoise se veut être un outil puissant pour imposer son autorité et ses revendications en mer de Chine méridionale. L'occupation militaire d'îlots contestés ou bien l'envoi de navire afin de bloquer le transport et les activités de forages réalisées par des sociétés qui n'ont pas été mandatées par ses soins, lui permet d'asseoir son autorité. Toutefois, les critiques d'une militarisation de cet espace maritime sont vives. L'usage du Hardpower est en opposition même avec l'image pacifique que la Chine se donne. Si dans ses Livres Blancs et dans ses discours à destination des institutions internationales sa position demeure celle du dialogue et des négociations, dans la réalité la force l'emporte sur la diplomatie (Pomonti 1992). La gestion bilatérale des conflits ainsi que nous avons pu l'étudier pour le cas du golfe du Tonkin est une exception qui ne confirme pas la règle. Les intérêts stratégiques chinois priment sur une logique pacifique de résolution des conflits comme le souhaite Hanoi.

Conformément à la déclaration de l'ASEAN de 1992 et à la Convention de l'ONU sur les droits de la mer de 1982, le Vietnam préconise les mécanismes bilatéraux et multilatéraux et le maintien d'un statu quo pour trouver une issue aux revendications.

Quelques négociations ont toutefois été entamées en octobre 1992 pour conduire à l'adoption d'un accord sur les principes de base du règlement des différends frontaliers en octobre 1993. Cet accord stipule qu'une solution doit être trouvée pour les revendications relatives aux archipels Spratleys et Paracels, en attendant les deux parties ont convenu de ne pas aggraver la situation par l'usage de la force et de former un groupe d'experts pour traiter la question. Dans un communiqué commun à l'issue de la visite du président chinois Jiang Zemin au Vietnam en novembre 1994, les principes énoncés furent réaffirmés : procéder à des consultations, adopter une attitude modérée et constructive dans la résolution de leur désaccord. En juillet 1995, un groupe de spécialiste de la frontière maritime fut créé et se réunit pour la première fois du 13 au 15 novembre à Hanoi. À l'issue de ces premiers dialogues, les deux parties ont convenu de trouver un règlement conformément aux droits internationaux, dont celui de l'UNCLOS. Toutefois, malgré plusieurs conférences depuis 1995, l'impasse demeure pour ces États. En effet, en avril 1996 la RPC revendiqua ses ZEE de deux cents milles marins, puis le 27 juillet 1998 à l'issue de conférences de l'ASEAN ce fut au tour du Vietnam de réaffirmer sa souveraineté sur vingt et une îles et récifs des Spratleys dont sept sont occupées par la Chine. En 2001, les activités militaires chinoises s'intensifièrent en mer de Chine méridionale afin de contrer les manœuvres maritimes communes des Philippines et des États-Unis, or cela provoqua plusieurs heurts entre les forces navales chinoises et celles des pays de la région. Puis la publication du décret d'« interdiction de mer » pour le Vietnam dans la mer de Chine du Sud afin d'effectuer des manœuvres de tirs à grande échelle dans l'archipel des Paracels du 27 mai au 3 juin 2001, entérina les tensions entre les deux États. Afin de contrer cette souveraineté chinoise exacerbée, l'Assemblée nationale du Vietnam adopta une « droit de la frontière nationale » le 17 juin 2003 pour renforcer ses bases juridiques. Ce droit stipule selon l'article 1 du premier chapitre que : « *La frontière nationale de la République socialiste du Vietnam constitue une ligne et une façade verticales sur lesquelles s'appuyer pour déterminer la limite de notre territoire de ses îles et de ses archipels y compris ceux des Paracels et Spratleys* »⁵¹. En 2011, un accord sino-vietnamien fut également conclu pour rappeler les conditions

⁵¹ *Le droit de la frontière nationale*. Hanoi : Politique nationale. 2003. p.2

du règlement de leurs différends maritimes conformément au respect du droit international, toutefois, il demeura lettre morte jusqu'à ce jour. Il est également intéressant de souligner que la Chine se présente telle une victime et non comme un agresseur lorsqu'il s'agit des intrusions étrangères vietnamiennes dans ses eaux territoriales. En effet, selon son Livre Blanc de la Défense publié en 2019, l'ensemble des menaces sécuritaires auxquelles le pays doit faire face, met en péril sa sécurité nationale dont les pénétrations illégales dans ses territoires souverains. Par le biais de ses papiers officiels la République Populaire de Chine est ainsi parvenue à justifier son rôle souverain sur des territoires contestés et par conséquent ses politiques sécuritaires d'ordre militaire et économique.

Bien que les archipels des Spratleys et des Paracels soient revendiqués par la Malaisie, l'Indonésie, les Philippines, le Vietnam et la Chine, seulement ces deux derniers jouent un rôle principal dans les conflits de la mer de Chine méridionale. Leurs revendications n'ont pas cessé depuis les années 1950 et leurs actions juridiques ou militaires cherchent à contrer celles de l'adversaire. Une résolution bilatérale aurait pu être possible. Les outils furent et demeurent à leur disposition, l'exemple du golfe du Tonkin est la preuve que la Chine peut être encline à envisager un modèle de résolution des conflits basé sur le dialogue, le consensus et les négociations. Des espoirs ont été visibles avec l'avènement de sa garde côtière en 2013. En favorisant la projection des coques blanches au lieu des coques grises nous soulignons une volonté de réduire les tensions, toutefois l'espoir semble s'être amenuisé avec les lois autorisant le port d'armes des garde-côtes et les intrusions successives et intensives dans les eaux territoriales étrangères contestées. Si cette force paramilitaire se voulait en théorie gage de diplomatie et réductrice des tensions, le rôle des garde-côtes chinois est différent. L'usage des garde-côtes se révèlent être une expansion du pouvoir militaire chinois sous une coque diplomatique et ne peut en conséquence permettre une résolution bilatérale si elle ne respecte pas la souveraineté ou du moins les revendications de chaque État. L'outil militaire demeure cantonnée aux garde-côtes, ils sont en effet dirigés par des commandants militaires placés sous la direction du Comité militaire central. Dès lors, bien qu'un front civil soit présenté, l'appui militaire est toujours présent. Or, les projections militaires dans des territoires souverains peuvent être accusées d'ingérence dans les affaires internes et de prise de contrôle du territoire, cette idée ne peut être que soutenu dans ce contexte où la Chine recherche la souveraineté totale sur les îles de la mer de Chine méridionale.

Plusieurs exemples de conflits où l’outil militaire chinois est usé à outrance peuvent être évoqués. Les conflits qui opposent la Malaisie et la Chine dans les Spratleys sont représentatifs de la toute puissance militaire chinoise qui lui permettra de parvenir à ses fins. L’occupation militaire de certains îlots au sud de l’archipel Spratleys par la Malaisie, conduit la RPC à mener des incursions répétées de ses garde-côtes depuis 2013. La réalisation d’exercices militaires dans les ZEE malaysiennes le 19 mars 2013, la présence permanente de bâtiments au large des côtes de Sabah près du récif de James Shoal dès 2013 (Delfolie, Fau, Lafaye de Michaux 2015) ou encore les intrusions à proximité des plateformes pétrolières de décembre à février 2020 sont des bribes d’exemples de la pression imposée par la Chine et ses garde-côtes qui patrouillent 24 heures sur 24, 258 jours sur 365⁵². Pékin dans la pratique ne semble pas rechercher le dialogue ou la coopération, au contraire il agit dans un esprit de contestation et de revendication qui la pousse à user de ses forces militaires tel un outil de dissuasion. Cette position diverge nettement de celle qu’elle adopte dans les forums internationaux ou dans ses papiers officiels. Dans ses discours à l’attention de la communauté internationale, un point d’orgue est posé pour la collaboration multilatérale qui respecte le droit international et les faits historiques⁵³. Elle se dit prête à la mise en place d’ententes bilatérales avec l’ensemble des pays de l’ASEAN tant par la réalisation d’exercices militaires conjoints qu’un travail commun dans une zone ciblée qui permettrait l’évolution de la situation vers une approche libérale qui favorise la coopération. Elle n’hésite pas à arborer dans ses discours quelques positions officielles adoptées avec les États de la région. À titre d’exemple, la déclaration commune qui fixe un accord-cadre de coopération avec la Malaisie conclue entre le MAE malais Syed Hamid Abar et son homologue chinois Tang Jiaxuan en mai 1999 précise que les « *deux parties doivent maintenir la paix et la stabilité en mer de Chine méridionale et résoudre les conflits par les consultations bilatérales amicales menées dans le cadre des lois internationales et de la CNUDM de 1982* ». Ce discours assimilé à de la propagande auprès de la communauté internationale vise à dédramatiser son image de prédateur en mer de Chine méridionale. De même, cette position partisane au multilatéralisme⁵⁴ permet à la Chine de conserver la confiance des États

⁵² Malaysia urges peaceful resolution to South China Sea stand-off with Beijing. *South China Morning Post*. 23/4/2020.

⁵³ RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. China's National Defense in the New Era. Pékin : juillet 2019

⁵⁴ RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation. Pékin : janvier 2017

avec qui elle traite afin de ne pas diluer sa capacité d'influence lors des grands forums régionaux (Iris sup', 2017). Néanmoins les faits jouent en sa défaveur et sa fiabilité dans le processus de collaboration ou de discussion ne peut être que remise en question. Les quelques accords pris avec le Vietnam pour ne pas aggraver les tensions déjà existantes en attente d'un consensus ont démontré le peu de respect qu'elle porte à ses engagements.

Si nous reprenons les deux exemples des relations sino-vietnamiennes étudiés, ces derniers sont le portrait même de l'ambivalence d'un acteur étatique prêt à concéder et négocier sa souveraineté sur un territoire stratégique sans pour autant l'accepter sur un autre. Le golfe du Tonkin s'est révélé être un territoire stratégique lorsque le pétrole y a été découvert en juillet 1982, or la mer de Chine méridionale fut favorisée aux yeux de la RPC qui a souhaité s'y imposer et devenir maître. L'intérêt marqué pour les archipels Spratleys et Paracels s'est dans un premier temps dévoilé par les occupations militaires et les présences permanentes des flottes de la marine chinoise. Le déploiement de l'outil militaire dans cet espace maritime revendiquée par des arguments historiques a permis à la Chine de prendre le contrôle total des territoires des Paracels et de sept îles des Spratleys. Si l'idée d'une présence davantage accrue de ressources pétrolières et gazières pourrait justifier la présence chinoise, il convient de rappeler que les premières découvertes remontent aux années 1980 or la Chine pris d'assaut les Paracels en 1974. La thèse économique doit s'effacer au profit d'une thèse stratégique qui analyse l'espace maritime tel un sanctuaire pour l'expansion de la puissance chinoise.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France au côté du Vietnam et de la Chine revendique également ses droits souverains sur les Spratleys. Ces îles autrefois dangereuses pour la navigation, représentent désormais aux yeux des autorités françaises une aubaine stratégique en offrant une situation de choix au cœur des carrefours maritimes de navigations, de même que les archipels pourraient permettre une meilleure projection des forces navales ou aériennes en période d'hostilités. L'intérêt accru pour ces territoires insulaires, fut également partagé par la Chine qui perçoit dans les archipels un terrain stratégique pour asseoir ses désirs de puissance. Toutefois, la recherche de biens économiques par les forages pétroliers ne doit pas être écartés des intentions chinoises (Sebastian 2020, 21). À l'instar de ses voisins, l'acquisition de ces biens contribue à son développement interne et externe. Les actions chinoises s'inscrivent dans une dimension réaliste des

relations internationales, la recherche et protection de ses intérêts nationaux stratégiques conduisent sa politique régionale et internationale. L'objectif recherché est double : dans un premier temps, l'acquisition de biens économiques par le biais du pétrole et du gaz, puis dans un second une capacité de projection de sa puissance sur la scène régionale. Si le premier nous semble limpide, le second soulève plusieurs interrogations. Si les intentions de puissance chinoise ont clairement été énoncées sur la scène internationale en 2013 lors de l'arrivée au pouvoir du nouveau président Xi Jinping, il semble que ce but soit antérieur aux annonces. La puissance chinoise telle qu'elle fut présentée par la RPC, dans les années 2010, suppose des progrès dans l'ensemble des domaines relatifs au pouvoir et à l'influence : l'économie, la diplomatie, les sciences, les armées ou encore l'éducation. Or pour développer ces vecteurs d'influences il convient de disposer d'une capacité de projection à l'étranger afin de rivaliser avec les autres puissances, à commencer dans sa sphère régionale puis à l'international. Le lien établi ici est relatif à la puissance militaire chinoise en devenir. Depuis la proclamation de la République Populaire de Chine le 1er octobre 1949, l'Armée Populaire de Libération est en constante rénovation. L'augmentation des budgets alloués à la défense pour permettre les innovations des techniques de guerres, des armes et des stratégies constitue le cœur même des politiques nationales chinoises⁵⁵ afin de rivaliser avec son premier adversaire : les États-Unis. Or les capacités techniques ne sont pas les seules variantes qui permettent à un État de dominer, ses capacités de projection sont également des vecteurs indispensables à son influence. Si Washington possède des bases militaires aux quatre coins du monde grâce à la signature d'accords sur les forces en visite (VFA) avec les Philippines à titre d'exemple, la Chine compte sur ses îlots poldérisés en mer de Chine méridionale pour accroître son pouvoir militaire. L'usage des forces militaires dans cet espace maritime, bien qu'il le soit par le biais des garde-côtes, relèvent d'une conception géostratégique qui vise à contrer les États-Unis présentes en Asie du Sud-Est par le biais d'accords avec Singapour et les Philippines, puis d'asseoir la domination militaire chinoise dans la région. De ce postulat, les revendications en mer de Chine méridionale ne peuvent être résolus si les intentions stratégiques chinoises ne peuvent correspondre avec celles des États de la région. La garde côtière chinoise est employée à des fins différentes de ses homologues sud-est asiatiques. La grille d'interprétation des tensions et conflits en mer de Chine méridionale doit se lire selon deux niveaux d'analyses : dans un premier temps, des pays qui cherchent à acquérir des biens économiques pour favoriser leur développement politique,

⁵⁵ RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. China's National Defense in the New Era. Pekin : juillet 2019

économique et social dans une perspective nationale voire régionale, tandis que dans un second temps, la Chine qui agit dans une optique de puissance multiple à échelle régionale et internationale. Cette politique de puissance qui prend vie en mer de Chine méridionale, permet à la RPC de s'imposer en nouvelle puissance maritime régionale et internationale ce qui lui permet de répondre à son « Chinese Dream »⁵⁶.

Dès lors, envisager une résolution des conflits et tensions en mer de Chine méridionale s'avère impossible du fait que les intérêts de chaque partie sont inconciliables. En effet, une diminution des projection armées semble impossible dans un contexte de rivalité hégémonique soumis aux changements des administrations américaines et de leurs politiques asiatiques. Dès lors, un processus de coopération multilatérale avec la présence chinoise visant à diminuer les forces armées ne peut être envisageable. Par ailleurs, il est intéressant de souligner, au-delà d'une interprétation différente des intérêts nationaux de chacun, que l'idée d'une coopération des garde-côtes ne peut avoir lieu tant les intérêts respectifs de chaque État semblent liés à la puissance chinoise. Dans la section précédente, nous avons analysé le degré de coopération possible des gardes côtières sud-est asiatique, si l'ensemble des pays présentait une certaine volonté à la collaboration inter-étatique, dans les faits il apparaît que certains gouvernements préfèrent restreindre le rôle de leurs garde-côtes afin de ne pas se mettre en porte à faux avec le voisin chinois. Aux Philippines, malgré les nombreuses revendications qui ne trouvent pas d'issus, les liens bilatéraux qui unissent les deux États permettent la mise en place de nombreux projets économiques, notamment le projet « One Belt, One Road » (YiBei YiLu, 一帶一路). La RPC demeure en effet un investisseur important dans cet archipel, or la projection des garde-côtes philippins tend à remettre en question ces investissements, ce pourquoi nous avons pu observer ces dernières années un assouplissement de leur rôle sur ordre du président philippin Rodrigo Duterte. L'objectif de cette manœuvre est d'effectuer un rapprochement de la Chine en minimisant les tensions en mer de Chine méridionale. De même, l'aspect commercial qui lie la Chine à la Malaisie impose un changement de stratégie militaire pour cette dernière. À l'instar des autorités chinoises, le gouvernement de Mahathir a adopté en 2018 une position ambivalente sur la scène régionale en développant une diplomatie silencieuse qui combine un ensemble d'initiatives diplomatiques,

⁵⁶ RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. China's Military Strategy. Pekin : mai 2015

économiques, juridiques, sécuritaires pour garantir ses intérêts tout en veillant à ne pas perturber ses relations bilatérales avec la Chine. Bien que la Malaisie poursuive ses revendications territoriales pour conserver sa primauté sur les plateformes afin d'exploiter les hydrocarbures, elle sécurise sa « relation spéciale » avec la Chine qui demeure son plus grand partenaire commercial. Concrètement, cet équilibre prudent s'identifie par la projection en mer de Chine méridionale de petits bateaux plutôt que des navires de guerres. Cette approche ambivalente qui relève tant d'une conception libérale que réaliste des relations internationales, souligne les difficultés pour les États à parvenir à un accord tant que leurs intérêts seront liés à ceux du plus forts.

La solution qui pourrait s'offrir à ces États d'ASE serait de trouver un terrain d'entente sur un même niveau d'interaction. Leurs objectifs sous-jacents à leurs politiques en mer de Chine méridionale devraient être ramenés à un niveau identique qui leur permettrait d'interagir. Dans cette perspective, les États de l'ASEAN devraient prendre conscience de la politique de puissance chinoise, et inversement pour la Chine, pour ainsi mettre en place des cycles de conférences et de discussions afin de rechercher une solution basée sur un consensus général. Dès lors, un nouveau cadre multilatéral de coopération pourrait émerger et peut-être serait-il fondé sur la diplomatie des garde-côtes ?

CHAPITRE 8 : Une application limitée pour la diplomatie des gardes-côtes en mer de Chine méridionale ?

Les résultats de la gestion bilatérale des conflits en mer de Chine méridionale peuvent être présentés selon deux points de vue. Le premier soulignera la nécessité des États à envisager les discussions et les négociations à échelle réduite afin de comprendre les intentions stratégiques relatives aux revendications de chacun, et ainsi parvenir à une solution qui réponde aux attentes des deux parties. Tandis que le second démontrera l'impossibilité pour les États de maintenir des discussions sur une zone où les intérêts sont prononcés et semblent inconciliables avec les attentes d'un tiers. Ces deux interprétations de la situation en mer de Chine méridionale peuvent également être transposées aux rôles des garde-côtes dans la région. Si les garde-côtes peuvent devenir un nouveau pilier de la coopération inter-étatique en vue d'apaiser les tensions régionales, le rôle initial qui leur est attribué n'est pas toujours partagé, ce qui empêche une coopération efficace sur un terrain donné. Les litiges territoriaux semblent ne pas pouvoir être résolus par le biais d'une coopération à échelle réduite, ni selon une approche multilatérale, toutefois, les tensions en mer de Chine méridionale dépassent les revendications des îles (A). En effet, la revendication des îles et archipels n'est que la partie visible de l'iceberg. En contestant un territoire, chaque État revendique également les ressources halieutiques et hydrocarbures qu'ils abritent. Or l'exploitation de ces ressources a pour effet d'aggraver les tensions et les litiges. Dès lors, la mise en place d'une coopération qui fait usage de la diplomatie des garde-côtes pourrait-elle être envisageable et efficace sur échelle d'action différente ? (B)

Section A. Quel pourrait être le rôle des garde-côtes face aux revendications territoriales en mer de Chine méridionale ?

Tout au long de ce travail de recherche, nous nous sommes questionnés sur l'usage des forces navales sud-est asiatiques sur plusieurs terrains. L'objectif était de comprendre en quoi ces projections étatiques sur les espaces maritimes pouvaient permettre l'avènement d'un nouveau cadre de résolution des conflits. Le rôle des armées a dans un premier temps été mentionné pour souligner les différentes perspectives offertes aux États. Afin de protéger leurs intérêts nationaux et sauvegarder leur souveraineté, les États ont agi seuls sur leur scène nationale et régionale à l'aide du

pouvoir militaire en vue d'éliminer la menace pirate. Toutefois, le peu de succès rencontrés dans cette lutte individuelle, a poussé les États à se rapprocher de leurs voisins, confrontés au même dilemme sécuritaire. Or une coopération des forces militaires s'est avérée complexe et en contradiction avec les intérêts sécuritaires de chaque État. En effet, dans un contexte international axé sur le multilatéralisme qui favorise le dialogue et la coopération, l'usage des pouvoirs armés ne semble plus être légitimé en raison des tensions inhérentes à leurs statuts. Le cas de la piraterie maritime dans le détroit de Malacca et de sa résurgence fut un objet de recherche intéressant qui a permis de souligner la nécessité de dépasser l'approche militaire que l'on incombe aux conflits. Bien que leur objectif soit de garantir la sécurité nationale des États, il est essentiel désormais de limiter leur usage au profit d'une solution qui respecte l'interdépendance des intérêts nationaux et les droits souverains des États. Ainsi, les forces navales que l'on associait principalement au pouvoir militaire ont progressivement laissé place aux forces navales des gardes-côtes, un outil paramilitaire. Ce nouveau levier qui permet aux États de collaborer tout en gardant confiance envers leurs voisins, a contribué progressivement à la répression de la piraterie dans cette artère commerciale. De même, ce modèle de coopération qui prévalait pour les trois États du détroit de Malacca, a progressivement été transposé à d'autres espaces et États confrontés aux mêmes menaces non-traditionnelles. Les agences gouvernementales des garde-côtes se sont ainsi présentées en nouvelle force navales qui agissent en faveur des États. Ces forces paramilitaires également garantes de la sécurité nationale des pays et de la protection de leurs intérêts se sont progressivement imposées en nouvelles armes pacifiques efficaces comme le démontre notre analyse sur la répression de la piraterie dans le détroit de Malacca. Néanmoins, la piraterie ne demeure pas l'unique menace qui naviguent sur ses eaux régionales. Si nous avons pu poser un cadre de résolution multilatéral général avec l'usage des gardes côtières des États riverains du détroit de Malacca dans un combat commun pour leur sécurité nationale et économique, nous nous devons de nous questionner sur l'efficacité de ce modèle appliqué à de nouveaux défis sécuritaires. Les litiges territoriaux en mer de Chine méridionale qui remettent en question les droits souverains et historiques des États d'ASE ont alimenté notre nouvelle réflexion. Les conflits en mer de Chine méridionale représente en effet un espace intéressant pour repenser cette problématique de garantie de la sécurité nationale par le déploiement des forces navales. En transposant la diplomatie des garde-côtes à cet espace conflictuel nous souhaitons démontrer dans un premier temps la viabilité du phénomène de coopération multilatérale via l'outil des garde-côtes pour ainsi tenter de prouver

son efficacité sur un nouvel espace avec des États aux intérêts divergents. Notre analyse poussée de l'ensemble des revendications en mer de Chine méridionale a eu pour objectifs de saisir le rôle accordé aux forces navales de chaque État dans un contexte conflictuel, puis d'évaluer le degré de coopération possible pour chacune de ces agences gouvernementales. Toutefois, nous avons rapidement été confrontés à la prédominance de l'acteur chinois dont les intérêts divergent nettement de ses voisins. Les deux niveaux d'analyses différents sur lesquels nous avons fait évoluer notre réflexion a présenté l'incapacité pour les États à mettre en œuvre une solution multilatérale en l'état même des choses. L'idée serait désormais de tenter d'amener ces acteurs étatiques à un niveau d'analyse commun afin de leur proposer une coopération multilatérale où les garde-côtes seraient des piliers actifs de cette collaboration. Avec des gardes côtières opérationnelles qui se sont développées ces dernières années dans les États d'ASE, un nouveau cadre de coopération dans des espaces précis pourraient voir le jour. Plusieurs questions peuvent être posés sur le rôle des garde-côtes : est-il possible pour cette force navale de jouer un rôle dans la résolution des conflits liés aux revendications territoriales ? De même, serait-il envisageable pour les États d'accorder leurs confiances dans les forces paramilitaires des États voisins qui recherchent l'accès aux mêmes biens stratégiques ?

La solution qui peut être présentée, consisterait à mener l'ensemble des acteurs étatiques de la mer de Chine méridionale à un même niveau pour les faire coopérer. Ce niveau d'analyse commun ne prendrait pas en compte les intérêts sous-jacents aux revendications territoriales mais uniquement un idéal commun qui serait la pacification de cette aire régionale. L'interaction des acteurs étatiques dans cet idéal commun leur permettrait dans un premier temps de repenser leur rôle dans cette espace conflictuel et par la suite peut être repenser leurs intérêts et revendications. Les États demeurent des acteurs du système international, en adhérant aux principes de la Charte des Nations Unies adoptées le 26 juin 1945, ils s'engagent à régler les différends internationaux par des moyens pacifiques. Ainsi, ce modèle de coopération recherché pourrait reprendre des méthodes utilisées dans d'autres conflits qui font appel aux garde-côtes afin de les réutiliser sur un terrain différent.

Les garde-côtes sont des institutions à l'écoute des opportunités et des défis d'ordres non-militaires dans le domaine maritime. C'est avec la notion de menace non-traditionnelle que

l'institution des garde-côtes prend tout son sens. Les acteurs transnationaux sont désormais devenus des menaces, or ils ne relèvent pas du schéma classique des conflits. Ces acteurs ne sont pas munis d'une armée puissante reconnue comme telle, bien que les armes et les équipements à leur disposition démontrent le contraire. Dans un contexte où toutes les normes sont remises en cause, il est essentiel d'adapter ses armes à son ennemi mais également aux nouvelles menaces d'ordres non militaires (Parameswaran 2019). Les garde-côtes ont été créés pour faire face à cette résurgence des anciennes menaces et des nouveaux défis, afin de faire respecter la loi maritime et protéger les activités maritimes des États. En investissant massivement dans l'institution des garde-côtes au début des années 2000, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie prennent conscience des défis sécuritaires qui tendent à redéfinir les relations internationales et des lacunes dans la capacité à faire appliquer le droit maritime dans un espace donné (Parameswaran 2019). Or, au-delà de réguler les conflits et de faire appliquer le droit maritime, les garde-côtes ont permis aux États de renforcer les liens bilatéraux qui les unissent et définissent les relations régionales. Cet aspect doit être particulièrement pris en compte dans cette analyse. Les garde-côtes ne sont pas uniquement un outil de lutte contre les menaces, ils contribuent également à la régulation des relations internationales. Toutefois quelques limites doivent être évoquées. Si le recours aux gardes côtières s'effectue pour réduire les risques de conflits militaires directs, un grand nombre de garde-côtes ont été impliqués dans des incidents. De même, l'exemple de la GCC démontre que ces instances dépassent leur mission de maintien de l'ordre au profit d'un dessein de puissance pour consolider la position de la RPC dans l'échiquier géopolitique mondial. Le recours aux garde-côtes en mer de Chine méridionale doit être repensé en clarifiant les missions qui leurs sont accordés. Les risques ne sont pas nuls et une escalade des tensions peut être engendrée par le biais des garde-côtes. Une définition de leurs missions en temps de paix comme de guerre, ainsi qu'en mer de Chine méridionale est nécessaire pour saisir leur rôle. Depuis le début des années 2000, il y a eu un renforcement des besoins des activités de coopération régionale. Les garde-côtes ont été sollicités pour ces activités comme le démontre leur place de choix au sein du RECAAP ou bien dans la coopération inter-étatique entre Singapour, l'Indonésie et la Malaisie. De même, des forums régionaux qui regroupent les représentants des garde-côtes de chaque État ont désormais lieu et sont sous l'égide de l'ASEAN. Ces nouvelles réunions annuelles sont les preuves de l'engouement autour de cette institution et de son nouveau rôle dans les eaux régionales sud-est asiatiques. Ils font désormais partie intégrante des mécanismes de coopération internationales, toutefois, une application efficace

est-elle envisageable en mer de Chine méridionale ?

Il convient de rappeler la différence majeure de nos deux analyses distinctement menées. Les premiers chapitres se sont attardés sur la coopération des forces navales qui ont permis de réprimer la piraterie maritime dans le détroit de Malacca mais également dans d'autres eaux régionales. Cette menace pirate relève du champ non-traditionnelle ce qui offrait un nouveau cadre de résolution des conflits. Ce nouveau type de défis sécuritaires qui n'ont jamais fait l'objet de répression imposent des solutions nouvelles. Or, dans le contexte des litiges territoriaux en mer de Chine méridionale, la menace demeure traditionnelle. Ces conflits inter-étatiques impliquent un changement d'échelle et d'interprétation vis-à-vis de la menace pirate et pose dès lors les limites des coopérations entre les États. Si ces derniers sont enclins à coopérer dans un contexte non-traditionnel, tel est le cas de la Chine qui dans ses Livres Blancs revendique la nécessité pour les États de coopérer et de mener des initiatives sécuritaires ayant vocation à résoudre les menaces non-traditionnelles, cette dernière demeure évasive sur les coopérations relatives aux conflits interétatiques. Les intérêts des uns et des autres sont en opposition dans cet espace maritime. Chacun souhaite occuper son territoire souverain et obtenir les nombreux gains qu'il peut lui offrir (hydrocarbures, ressources halieutiques, capacité de projection stratégique, etc.) au détriment des États voisins. Néanmoins, cette position conflictuelle est maintenue en raison de la prédominance chinoise. Les États pourraient dès lors dans un idéal de paix et d'harmonie dépasser cette approche dominée par la Chine et faire appel à de nouveaux acteurs neutres et influents tels les ONG ou les juristes qui agiraient en tant qu'acteurs de la médiation et de la coopération⁵⁷. Toutefois, la mise en place d'un cadre de coopération ne pourrait pas parvenir à la résolution des différends sur les revendications territoriales. Face aux attributions des territoires, chaque États seraient lésés et feraient usage de la force pour récupérer le territoire contesté. Cet espoir de coopération repose sur une conflictualité qu'on ne peut résoudre si chaque État n'est pas prêt à délaissier ses intérêts. Dès lors, de ce point de vue les garde-côtes ne pourraient être efficace s'ils sont employés dans l'objectif de parvenir à l'établissement d'un accord de résolution des litiges territoriaux. Leur rôle doit être dépassé à cet objectif même, ils ne peuvent interagir efficacement dans des conflits traditionnels toutefois leur application peut être repensée dans un cas de résolution de menace non-traditionnelle.

⁵⁷ RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation. Pékin : janvier 2017

Rappelons-le, les revendications territoriales induisent l'accès aux ressources halieutiques et hydrocarbures, ce qui provoque un accroissement des tensions lorsque des navires de pêche étrangers s'introduisent dans les eaux territoriales d'un État ou bien dans celles d'un territoire contesté. Dès lors, avoir recours aux garde-côtes pour réguler ces mouvements de pêches illégales et les intrusions des navires de pêcheurs dans les ZEE des pays pourraient dans un premier temps permettre à tous les États d'ASE de trouver un accord afin de réduire ces conflictualités. Puis dans une perspective élargie, il serait peut-être envisageable par le biais de cette coopération de parvenir à une solution multilatérale relative aux revendications territoriales. Dès lors, les garde-côtes seraient un rouage qui permettrait de réduire les conflictualités inhérentes à une situation donnée et de renforcer les liens bilatéraux sans demeurer une fin en soi.

Section B. Les garde-côtes : une réponse aux défis transnationaux portant atteinte à la souveraineté et sécurité des États ? L'exemple de la pêche illégale en mer de Chine méridionale

Les garde-côtes, ces nouvelles forces navales déployées pour le maintien de l'ordre dans les eaux territoriales et l'application du droit maritime, peuvent être employés dans de nouvelles missions qui répondent aux défis transnationaux. Ces agences gouvernementales à l'écoute de l'ensemble des opportunités et des défis dans le domaine maritime ont reconnu la nécessité de gérer des défis d'ordres non-militaires. La résurgence ou l'explosion des menaces non-traditionnelles dès les années 1990 ont imposé la mise en place de nouvelles politiques sécuritaires qui ne relèvent pas du schéma classique des conflits. Dans notre premier cas d'étude, l'ennemi pirate, était hors d'atteinte, situé en dehors de l'État, un schéma traditionnel de négociation et de discussion s'avérait impossible. Ce nouvel acteur qui agit dans les eaux régionales, notamment sud-est asiatiques, implique un nouveau cadre de résolution des conflits. En effet, les États ne peuvent être en confrontation lorsqu'ils sont des victimes de la piraterie, du terrorisme ou des trafics illégaux, la menace leur étant commune, il semblait indispensable pour les sociétés d'avoir recours à la coopération.

Dans ce nouveau contexte international, où les normes sont remises en cause, il est ainsi essentiel pour les acteurs étatiques et leurs institutions d'adapter leurs politiques sécuritaires aux nouveaux défis qui se présentent à eux. L'entremêlement de leurs intérêts au sein des institutions

internationales doit ici primer. Toutefois, le contexte des conflits en mer de Chine méridionale s'avère particulier. Un schéma pour la résolution des litiges territoriaux par le biais de l'usage des garde-côtes s'est révélé complexe à mettre en œuvre. Toutefois, des défis transnationaux traversent ces espaces conflictuels. Les États en compétition pour l'accès aux ressources naturelles, n'hésitent pas à projeter leurs forces navales pour imposer leurs droits souverains sur l'espace contesté et ainsi avoir accès à ces ressources convoitées. Ces oppositions relèvent des nouveaux défis transnationaux qui confrontent les États entre eux. Le champ d'application des garde-côtes sur des menaces non-traditionnelles doit évoluer pour prendre en compte ces nouveaux défis sécuritaires. Dans cette perspective, l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'économie de chaque État est remise en question par les agissements d'un acteur étatique tiers. Or ces conflits pour l'accès aux ressources sont étroitement liés aux revendications souveraines des États qui conditionnent les litiges. Une coopération par le biais des garde-côtes peut être réalisée, néanmoins les États doivent se détacher des questions souveraines liées aux territoires pour uniquement prendre en compte le principe de développement conjoint relatifs aux ressources halieutiques présentes dans cet espace maritime. Nous choisissons d'axer notre réflexion sur cette ressource qui nous semble avoir moins de répercussions stratégiques que les hydrocarbures, davantage soumises aux revendications étatiques et sources de conflits entre ces acteurs. Cette nouvelle échelle de coopération qui favoriserait le développement conjoint entre les États pourrait potentiellement réduire les tensions relatives à la mer de Chine méridionale.

Mener une coopération relative au partage et à la protection des ressources halieutiques prend tout son sens dans cette zone de pêche historique qu'est la mer de Chine méridionale. Ce quatrième site de pêche mondial en termes de richesse comptait près de 8% des prises en 1988 pour de nos jours représenter près de 12% des prises mondiales de poissons⁵⁸. Néanmoins, ce site qui accueille plus de la moitié des navires de pêches du monde en 2020, n'offre plus les mêmes stocks de poissons qu'il pouvait offrir par le passé. Au cours des deux dernières décennies, l'exploitation à un rythme effréné a contribué à une diminution de 66 à 75% des ressources halieutiques en mer de Chine méridionale⁵⁹. Malheureusement, en raison des mauvaises pratiques de pêches et de récolte,

⁵⁸ CONFÉRENCE CENTRE FOR RULES-MAKING STRATEGIES. Maritime Issues in the Indo-Pacific : Building a Shared Vision of "Free and Open. Université de Tama et du Yokosuka, Council on Asia-Pacific Studies, Tokyo. 21-22/112019.

⁵⁹ Ibid.

et de la construction d'îles artificielles, l'habitat nécessaire à la reconstitution de ces ressources sont en train d'être éradiqué. Plus de 160 km² de récifs coralliens qui fournissent la sécurité et le plancton dont se nourrissent les poissons ont été détruit dans cette mer. Ce désastre environnemental auquel nous assistons dans la région Indo-Pacifique sont les facteurs de mauvaises gouvernances de la part des États côtiers de la région. La faiblesse des réglementations en matière de permis de pêche, le faible niveau d'application des lois maritimes, la mauvaise gestion des ressources halieutiques et la distribution inéquitable des ressources économiques aux communautés de pêcheurs ont favorisé les pratiques de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) et par conséquent alimentent cette crise de la pêche. Par ailleurs, si cette crise est antérieure aux litiges territoriaux présents en mer de Chine méridionale, elle est fortement associée aux conflits de la zone et est susceptible de compromettre la stabilité régionale. En effet, les États qui cherchent à affirmer leur contrôle sur leurs zones économiques exclusives ont recours à des tactiques de nationalisme de la pêche, à l'instar de l'exploitation des ressources halieutiques et contestation des intrusions de bateaux de pêche étrangers. Or la revendication de la souveraineté sur un territoire et sur les biens économiques qui l'accompagnent, dont les ressources halieutiques est préjudiciable à leur durabilité. Ainsi que la piraterie n'est soumise à aucune frontière, les poissons sont par nature migrants et fluides et ne respectent pas les délimitations territoriales. Ils se déplacent d'une ZEE à une autre au cours de leurs vies. Or, l'imposition de pratiques agressives de pêche INN par les États, empêchent les migrations d'une zone à une autre, ce qui diminue l'ensemble des stocks de poissons de la région. Dès lors, les intrusions des navires de pêche étrangers s'intensifient vers ces ZEE où les stocks de poissons se situent. Les pratiques de pêche INN sont des pertes économiques considérables pouvant atteindre près de 45 milliards de dollars chaque année, par conséquent les États n'hésitent pas à se confronter pour obtenir l'accès à ces zones. Les conséquences de ces pratiques sont principalement visibles sur la sécurité, la politique et l'économie des États. Or l'accroissement des tensions relatives à cette pêche illégale ainsi que l'ensemble des données présentées, ont conduit les États à adopter des mesures pour réglementer les pratiques de pêches intensives et illégales en mer de Chine méridionale afin de freiner le rythme d'épuisement des ressources halieutiques, garantir la survie de la pêche et apaiser les tensions inter-étatiques.

Les solutions à mettre en œuvre dans cet espace maritime doivent répondre à plusieurs critères. Dans un premier temps, des mesures pour renforcer l'écosystème marin et le

renouvellement des stocks de poissons doit être une priorité pour l'ensemble des États et de leurs populations dépendantes de ces espaces pour leur développement économique. Dès lors, l'application de la loi maritime devra être privilégiée à partir d'outils coercitifs ou dissuasifs pour inciter les États à ne plus entraver les ZEE de leurs États voisins. En appliquant le droit maritime, les États pourront ainsi pratiquer une pêche légale dans des territoires donnés. Néanmoins, les poissons qui ne connaissent pas de frontières sont amenés à naviguer dans des eaux territoriales différentes, une solution a dès lors été proposée afin que chaque État puisse bénéficier des ressources halieutiques sans pour autant procéder à la destruction de l'écosystème marin. À la fin des années 1970, Deng Xiaoping, le président de la Chine, appelle l'ensemble des États qui ont des revendications en mer de Chine méridionale, à oublier leurs différends afin de mettre en œuvre un programme de développement conjoint afin de pacifier cet espace maritime et permettre une meilleure gestion des ressources. Toutefois aucun cadre d'application, ni même de détails n'ont été proposé par Pékin, qui au moment même de cette déclaration avait proclamé sa souveraineté sur l'ensemble de la mer de Chine méridionale. En 2011, les Philippines reprennent cette idée en proposant de pacifier la mer de Chine méridionale afin qu'elle devienne une « zone de paix, de liberté, d'amitié et de coopération » (ZoPFFC, « zone of Peace, freedom, friendship and cooperation »), la solution étant de démilitariser les îles, isoler le cas de l'archipel Spratleys et créer un organisme conjoint dont la charge serait de gérer les ressources halieutiques et les fonds marins. Toutefois, cette proposition ne fut pas soutenu par l'ensemble des États-membres de l'ASEAN ni par la Chine bien que cela correspondait à la déclaration de Deng Xiaoping. Ces zones communes de développement laissent circonspects les États riverains, elles supposent un partage équitable des ressources qui s'y trouvent sans pour autant délaissier le caractère géographique avec la distance de la zone par rapport aux côtes des États. Plusieurs facteurs sont à prendre en compte pour la durabilité de ces zones de développement commune, toutefois il semble que les revendications souveraines de chaque État dépasseraient leur bon entendement. À titre d'exemple, en 2005, la Chine, le Vietnam et les Philippines se sont accordés afin d'effectuer des recherches sismiques aux alentours du banc Reed. Or, l'accord conclu fut rejeté par Manille en raison de la proximité du banc avec les côtes de son archipel et du gisement gazier qui s'y situe. Il fut ainsi déclaré inconstitutionnel par la Cour Suprême des Philippines et le projet fut oublié.

La pression sur les ressources halieutiques est si pesante qu'elle exige une réaction urgente

de l'ensemble des États. Le droit maritime international qui est apparu ces dernières décennies a offert aux États des possibilités d'exploitation et de protection communes des espaces maritimes vulnérables. La liberté de navigation, ainsi que la sécurisation de leurs approvisionnements sont protégés et garantis par ce droit, toutefois il convient à ces acteurs d'œuvrer pour son maintien et son respect. Ce pourquoi face aux nombreuses pressions et désaccords induits par les revendications souveraines, les États doivent œuvrer pour le développement de zone commune afin de protéger les ressources qui peuvent s'y trouver. La mer de Chine méridionale qui est l'une des zones de pêches les plus productives du monde doit être protégée de cette pêche illégale. Des accords similaires ont déjà été établis par le passé et semble perdurer dans le temps. Le 16 mars 2009, le Sultanat du Brunei et la Malaisie établissent un accord afin de délimiter leurs ZEE respectives, ils s'engagent également à établir une zone commune de revenus pétroliers et à reconnaître le droit de circulations pour les navires malaysiens dans les eaux du Brunei. L'établissement de cette zone commune de revenus a permis à ces deux États opposés par leurs litiges territoriaux à trouver une solution qui répondent aux exigences économiques des deux gouvernements. Le pétrole demeure une source conflictuelle entre les États au même titre que les poissons, dès lors un semblant d'espoir est possible pour la mise en place d'une zone de développement commune qui régulerait les pratiques de pêche.

Nous soulignons plusieurs espaces où ces zones de développement conjoint pourraient être expérimentées contre la pêche illégale. À proximité des îles Natuna, revendiquées par l'Indonésie, le Vietnam et la Chine, un accord similaire s'avèrerait être efficace. Dans cet espace nous pouvons observer des comportements égoïstes des acteurs étatiques qui pour revendiquer leurs droits souverains sur les ressources halieutiques déploient leurs flottes de garde-côtes en accompagnement des navires de pêche. Dans un premier temps, nous pouvons expliciter la politique agressive menée par la Chine pour l'accès aux ressources halieutiques en mer de Chine méridionale. Sa flotte de pêche massive protégée par ses garde-côtes constitue une menace pour l'environnement et est l'un des principaux responsables de la pêche INN. Des intrusions répétées sont notifiées à proximité des ZEE des Philippines, du Vietnam, de la Malaisie et de l'Indonésie. Le cas des îles Natuna est en particulier devenue une source de conflits entre l'Indonésie et la Chine, de même que le gouvernement de Joko Widodo et du Vietnam sont en opposition. Plusieurs incidents ont attisé les tensions dans cet espace maritime. En 2017, à titre d'exemple, un navire des garde-côtes

vietnamiens aurait intercepté une tentative indonésienne qui était d'escorter des bateaux vietnamiens surpris en train de pêcher dans les eaux contestées. Cet incident a conduit les garde-côtes vietnamiens à arrêter et placer en détention un officier indonésien, de même que Jakarta entraîna une querelle diplomatique en 2019 lorsque 38 navires de pêches battant pavillon vietnamien furent détruits pour avoir pratiqué la pêche INN (Parameswaran 2019). Toutefois, Hanoi protesta contre cette action en arguant que des pêcheurs vietnamiens avaient été arrêtés à tort (Soeriaatmadja 2017). Le dernier incident remonte à mars 2021, lorsque les garde-côtes indonésiens arrêtaient deux navires de pêche vietnamien qui opéraient dans leurs eaux (Phan 2021). Les réactions du gouvernement de Joko Widodo s'expliquent du fait que la lutte contre la pêche INN est devenue une priorité politique absolue, notamment en raison d'une perte des prises volées en Indonésie estimée à près de 20 milliards de dollars par an. Toutefois, malgré ces incidents, les deux pays se sont engagés à gérer leurs différends à l'amiable et à traiter les pêcheurs avec humanité sans recours à la menace ou à l'usage de la force. Dans cet espace précis où le problème de frontières maritimes n'a pas été résolu, une zone d'exploitation conjointe de la pêche devrait être mise en œuvre afin de pacifier les relations entre les deux États. Cette mesure temporaire leur permettrait d'aborder les questions de pêche de manière coopérative tout en contournant le différend bilatéral relatif aux frontières. Cet accord de juridiction conjoint serait une aubaine pour chaque partie : Hanoi pourrait étendre ses activités limitées par l'expansion chinoise et Jakarta pourrait utiliser ses garde-côtes, sans provoquer une escalade des tensions avec le Vietnam, afin de repousser les revendications de la RPC dans les zones de pêche traditionnelles qui couvrent leur ZEE commune. Néanmoins, cette zone d'exploitation commune suppose la mise en place d'accord coopératif entre les institutions nationales de garde-côtes. La principale cause des incidents ci-soulignés relèvent de la projection des garde-côtes dans les eaux territoriales contestées. Cette pratique doit désormais être normée pour permettre une pacification des relations bilatérales et protéger l'espace soumis à une juridiction commune. L'intervention des garde-côtes doit s'inscrire dans une démarche coopérative ou de lutte contre les navires qui pratiquent la pêche INN. Toutefois, afin que cette démarche soit efficace, les deux États doivent mener conjointement des campagnes d'informations publiques afin de sensibiliser leurs communautés de pêcheurs sur la pratique de la pêche INN et de les informer sur les limites des frontières maritimes et des lois maritimes des États voisins. Cette approche coopérative bien qu'elle demeure hypothétique dans notre raisonnement, semble se développer entre les États vietnamien et indonésien. En 2017, une lettre d'intention qui vise à

renforcer la coopération entre les garde-côtes a été signée afin d'assurer la sécurité et la sûreté maritime autour des îles Natuna. L'objectif est que les deux parties procèdent à des échanges fréquents ainsi qu'à des exercices d'entraînement conjoints axés sur la recherche et le sauvetage, la lutte contre la pêche INN et la lutte contre la piraterie. Dans cette perspective, un rôle efficient de lutte commune contre la pêche illégale serait proposé aux garde-côtes ce qui permettrait d'apaiser les tensions en mer de Chine méridionale. En effet, conclure un accord de « zone de pêche commune » n'est pas un fait nouveau, plusieurs pays qui ont des mers ou des golfes communs ont acceptés cette nécessité sans que cela est enfreint le droit international. Le Vietnam par le passé a accepté d'établir une zone de pêche commune avec la Chine dans le golfe du Tonkin ce qui leur a permis d'obtenir des dispositions favorables afin de régler leur problème de délimitation de frontières (De Treglodé 2016). De plus, une coopération bilatérale ou trilatérale entre les garde-côtes permettraient de contrer la garde-côtière chinoise qui accompagne les navires chinois qui pratiquent la pêche illégale dans les îles Natuna (Collin Koh 2020). Néanmoins, cet accord doit préserver les ressources halieutiques présentes dans cette zone. Une limite des quantités doit être instaurée pour éviter la sur-exploitation et permettre un partage équitable des ressources. Dans cette optique, les garde-côtes pourraient être employés en tant que contrôleur des pêches afin de veiller au bon respect des règles établies, des limites de la zone de pêche et au partage des ressources.

La mise en place d'une zone de pêche commune doit inévitablement s'accompagner d'un accord coopératif entre les garde-côtes afin de mettre en application cette zone et le droit maritime qui l'accompagne. La projection d'une flotte de garde-côtes inter-étatiques ou du moins la coordination des rondes effectuées par les garde-côtes de plusieurs pays permettra de réguler les activités de pêches dans la région et empêcher l'accès aux États qui ne sont pas signataires de l'accord et qui entravent la souveraineté des pays. Ainsi en continuant à associer cette crise de la pêche aux litiges territoriaux, les agences d'application de la loi maritime sud-est asiatiques seront enclines à diffuser des normes similaires de la gestion de la crise de la pêche à de nouveaux différends. Toutefois, une approche globale de la société est nécessaire pour une efficacité de ce programme. Les institutions de garde-côtes, les États, les communautés de pêcheurs et les organisations de la société civile doivent être inclus dans l'accord pour réfléchir aux méthodes qui permettront d'éradiquer les pratiques de pêche INN et préserver les ressources halieutiques pour les prochaines générations. L'objectif serait que les ressources halieutiques de l'Indo-Pacifique,

particulièrement celle de la mer de Chine méridionale, ne soient plus soumises à la tyrannie des biens communs mais seront transformées en un bénéfice partagé pour tous. Ainsi, cette coopération qui devrait permettre de lutter contre la dégradation des fonds marins et apaiser une partie des tensions relatives aux revendications territoriales en mer de Chine méridionale doit être portée dans les forums régionaux pour que la pratique tende à se normaliser pour l'ensemble des pays en opposition dans cet espace. Cette coopération qui passe par les garde-côtes est essentiel pour la stabilité régionale. Si nous percevons le problème de la pêche illégale et des tensions pour l'accès aux ressources halieutiques telle une conséquence des revendications territoriales, les conséquences que ces tensions peuvent avoir à leur tour seront dramatiques pour la stabilité régionale. Le manque à gagner provoqué par la pêche illégale mènera les communautés de pêcheurs à chercher des revenus par d'autres moyens en utilisant leurs capacités dont une excellente connaissance des voies navigables. Si une solution n'est pas mise en œuvre les trafics de drogue, la traite des êtres humains, le trafic sexuel ou bien le commerce illicite deviendront des nouveaux types de criminalités qui séviront dans le domaine maritime, dont en Indo-Pacifique et rendront dangereux l'emprunt de ces axes commerciaux.

CONCLUSION

Depuis trente ans, le rôle des forces navales sud-est asiatiques s'est transformé au gré du contexte international. Notre analyse portait sur le défi sécuritaire qu'est la piraterie maritime dans le détroit de Malacca et des mécanismes de lutte développés à son encontre. L'acteur étatique dont la sécurité fut en danger par l'expansion de cette menace pirate dans ses eaux territoriales, eut recours à ses armées puissantes garantes de sa sécurité et de son intégrité territoriale. Ce choix de recourir à un outil coercitif puissant pour tenter de contrer son ennemi, s'inscrit dans des logiques internationales qui ont façonné le monde et son histoire. Néanmoins, les deux Guerres Mondiales qui bouleversèrent la planète au XXème siècle, succédées par les Guerres de Décolonisation créèrent une dynamique pacificatrice sur la scène internationale au gré de l'établissement d'accords et de principes à vocation multilatérale. La Charte de San Francisco, entrée en vigueur le 24 octobre 1945, promut un ensemble de principes pacifiques à vocation des États et de leur comportement sur la scène internationale. Guidé par le libéralisme théorisé par les penseurs de la Philosophie des Lumières, les États abandonnèrent peu à peu leur rapport au pouvoir militaire pour favoriser des approches davantage pacifiques sur leur scène régionale. Dans notre cas d'étude sur la piraterie, nous avons observé ce changement de paradigme dans la conception des politiques sécuritaires étatiques. Effrayés par l'ingérence d'un État tiers dans ses affaires intérieures, notamment en raison de leur passé colonial, les États riverains du détroit de Malacca ont néanmoins peu à peu pris conscience de la nécessité de développer un nouveau cadre multilatéral pour la résolution des conflits qui ne se baserait pas sur une approche militaire. Toutefois, ces nouveaux défis sécuritaires auxquels ils sont confrontés depuis les années 1990, induit le déploiement d'un outil coercitif et dissuasif sans pour autant qu'il soit vecteur de tensions inter-étatiques. En adéquation avec les principes de la Charte de l'ONU et de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, les États ont su développer un nouvel outil garant de leur sécurité nationale et de la pacification de la scène régionale. Les garde-côtes, dont la principale mission est de faire appliquer le droit maritime, sont devenus cette solution tant coercitive envers la menace que pacifique envers les États riverains du détroit de Malacca. Ces acteurs étatiques promouvant le respect de leurs voisins, sont parvenus à mettre en oeuvre un nouveau cadre multilatéral via un nouvel outil civil et militaire qui répond aux prérogatives sécuritaires offertes autrefois par les armées. Le nouveau champ lexical de la menace qui diffère des concepts de sécurité traditionnel qui définissait les conflits par le passé permet cette

nouvelle approche des défis sécuritaires et des solutions à mettre en oeuvre. Le rôle des garde-côtes s'est peu à peu défini par cette étude de cas qui favorise une coopération étatique active entre des forces paramilitaires. Gage de succès dans le détroit de Malacca, notamment en raison de la diminution des attaques pirates et de leur degré de violence, nous nous sommes intéressés à l'application de cette diplomatie émergente au début des années 2000 sur de nouveaux terrains traversés par les conflits.

Les litiges territoriaux en mer de Chine méridionale, qui concernent également les acteurs promoteurs de cette nouvelle diplomatie des garde-côtes, l'Indonésie et la Malaisie, a conceptualisé notre nouvelle approche du sujet. La diplomatie des garde-côtes a présenté des résultats remarquables à l'échelle du détroit de Malacca. Les États riverains de cette artère commerciale ont été enclins à mettre en commun leurs forces paramilitaires pour tenter d'éradiquer la menace pirate et les autres défis sécuritaires non-traditionnels qui ont traversé cet espace. Cette coopération exemplaire qui a permis une diminution des tensions entre les États riverains et usagers du détroit, pourrait à nouveau apporter sagesse et paix aux États sud-est et est-asiatiques en opposition en mer de Chine méridionale depuis les années 1950. Plusieurs mécanismes de résolution des conflits ont été réfléchis par les institutions régionales, l'ASEAN avec le consentement de l'ensemble de ses membres et de la Chine a tenté de mettre en place les bases pérennes pour l'établissement d'un code de conduite afin de réguler les tensions dans cet espace maritime. Or, les intérêts stratégiques prononcés de chaque État et la potentielle nature universelle du code de conduite furent des freins à cette dynamique coopérative multilatérale. Des solutions à échelle réduite se sont parallèlement développées avec succès, de telle manière à réguler les tensions et renforcer les liens bilatéraux des États. De ce postulat, l'application de la diplomatie des garde-côtes en mer de Chine méridionale s'est révélée possible dans un environnement où les États sont enclins à délaissier leurs intérêts au profit de la paix. Or, la présence de l'acteur chinois dont les intérêts sont supérieurs et différents à ceux des autres États en conflits en mer de Chine méridionale a nettement freiné nos espoirs d'avènement d'un nouveau cadre à vocation universelle pour la résolution des conflits. Toutefois, nous avons repensé différemment le problème. Si en termes de conflits dits traditionnels, la diplomatie des garde-côtes ne semble pas trouver écho, elle peut demeurer un vecteur pacifique pour diminuer les conflictualités liées aux menaces non-traditionnelles. Depuis la fin de la Guerre froide, un nouvel ordre mondial s'est établi en amenant avec lui son lot de nouveaux défis. Si les

rivalités inter-étatiques demeurent, l'origine du conflit a quant à lui évolué. En mer de Chine méridionale, les États s'opposent certes dans des logiques de revendications territoriales, or, les causes sous-jacentes peuvent relever du champ des nouveaux défis sécuritaires. Les litiges territoriaux sont couplés aux volontés des États d'acquérir de nouveaux biens stratégiques et économiques. L'exemple de l'acquisition des ressources hydrocarbures et halieutiques motivent ces États à revendiquer davantage des territoires qui ne relèvent pas de leur souveraineté. Or si nous analysons les conséquences de ces revendications sous un autre angle, nous soulignons que la pêche INN provoquée par des revendications à outrance et une occupation illégale des territoires insulaires, mène à un cataclysme écologique en mer de Chine méridionale. Par ces pratiques non conventionnées, l'écosystème marin se désagrège d'années en années ce qui constitue un nouveau défi environnemental. De ce postulat, il semble légitime de poser les fondements d'une coopération qui s'effectuerait par le biais de la diplomatie des garde-côtes.

En modifiant le niveau d'analyse, un nouveau cadre de résolution tend à se pérenniser entre les États et peut-être qu'il pourra avoir des effets positifs sur les revendications souveraines et les tensions qu'ils provoquent. Si une coopération similaire est mise en place entre les États d'Asie du Sud-Est, un élargissement du champ coopératif au niveau de l'ASEAN serait envisageable et éventuellement prospère. L'ASEAN semble ces dernières années avoir pris en compte le nouveau rôle que peuvent jouer les garde-côtes sur la scène sud-est asiatique. Les conférences organisées pour discuter de cette nouvelle approche sécuritaire et coopérative dans la région, laissent entrevoir une éventuelle solution pour la rédaction et application du code de conduite. Si des coopérations à échelles réduites pour tenter de réguler la pêche illégale dans un premier temps sont mises en oeuvre et qu'elles attestent de leur efficacité, il sera dès lors envisageable pour l'ASEAN de poser un nouveau cadre de coopération et de résolution des conflits par le biais de cette instance. Toutefois, il convient de garder à l'esprit que toute coopération relève du bon vouloir des États et des forces navales qu'il mettra à disposition de la communauté régionale voire internationale.

Puis, si nous focalisons notre analyse sur le nouveau rôle des garde-côtes sur la scène internationale, nous pouvons tendre à nous questionner sur la possibilité d'établir de nouvelles normes pacifiques universelles qui répondent tant aux défis sécuritaires par le biais d'une approche militarisée que par les principes imposés aux États en favorisant l'aspect diplomatique. La solution

qui se présente par le biais des garde-côtes s'apparente à un juste milieu entre l'antinomie des politiques étatiques qui se basent soit sur les concepts du soft power ou du hard power. Par cette analyse, nous posons de manière hypothétique une nouvelle solution à vocation universelle qui pourrait s'inscrire dans les principes énoncés par les Chartes et Conventions qui régissent le droit international. La pacification des relations internationales qui demeure le rouage indispensable au bon fonctionnement du système international, pourrait se pérenniser via la normalisation à échelle mondiale de l'institution des garde-côtes en tant qu'instance régulatrice des conflits. À titre d'exemple, le schéma qui s'inscrit en Asie du Sud-Est pourrait être appliqué en Europe, notamment aux larges des côtes françaises et anglaises où les défis relatifs à la pêche sont nombreux. Par ailleurs, si l'ONU a déployé les casques bleus pour répondre aux défis sécuritaires sur terre, le développement et déploiement d'une flotte navale de garde-côtes, représentantes du droit international et vecteur de la pacification des relations internationales s'avèrerait envisageable et productif.

BIBLIOGRAPHIE

ADMM+. *Chairman's Statement of the 1st ASEAN Defence Ministers' Meeting-Plus*. Ha Noi : 12/10/2010

AGUSMAN, D. D., NURBINTORO, G..Hard work continues to settle maritime borders. *The Jakarta Post*. 13/12/2018.

ALLÈS, Delphine. Premises, Policies and Multilateral Whitewashing of Broad Security Doctrines. *European Review of International Studies*, vol.6, n°1, 2019, p.5-26.

AMES, Glenn. *The Globe Encompassed: The Age of European Discovery, 1500-1700*. New Jersey : Pearson Prentice Hall, 2008. 190p.

AMM. *Joint Communiqué of the thirty third ASEAN Ministerial Meeting (AMM)*. Bangkok : 25/7/2000

AMM. *Joint Communiqué of the twenty seventh ASEAN Ministerial Meeting (AMM)*. Bangkok: 23/7/1994

AMM. *Joint Communiqué of the twenty sixth ASEAN Ministerial Meeting (AMM)*. Singapour : 24/7/1993

ANDAYA, B. W. *A History of Malaysia*. 2nd ed. Hawaii : University of Hawaii Press, 2001. 416 p.

ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris, Asie-Océanie, Chine (1956-1960), volume 522, le Quotidien du Peuple de Pékin, cité par le télégramme du haut-commissariat de la République française au Vietnam à ministre des Affaires étrangères à Paris. 3/9/1958.

ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris. Asie-Océanie (1944-1955), Chine, les îles Spratleys, volume 213. Commissariat général de France en Indochine, lettre du général de corps d'armée P.-E. Jacquot, commissaire général de France et commandant en chef en Indochine au secrétaire d'État, chargé des relations avec les États associés, 1955.

ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris. Asie-Océanie, Chine (1956-1960), volume 523. Télégramme du 2/6/1956.

ARCHIVES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Paris. Asie-Océanie, Chine, volume 522, les Spratleys (1956-1967), direction générale des Affaires politiques, aide-mémoire, note du 5/9/1955.

ARCHIVES DU SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, Château de Vincennes, Service historique de la Marine, Série UU-SUP : Guerre d'Indochine, UU-SUP 12 : îles Spratley, message du 25 juillet 1956.

ARCHIVES DU SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, Château de Vincennes, Service historique de l'armée de terre, 10H3342, îles Paracels, télégramme du 27/3/1956.

ARCHIVES NATIONALES DU VIETNAM, Centre n°1, fonds du palais du Premier ministre, 1945-1954, n°8972. Note officielle du ministère des Affaires étrangères du Vietnam au ministère des Affaires étrangères de la Chine, 13/4/1971.

ARCHIVES NATIONALES DU VIETNAM, Centre n°1, fonds du palais du Premier ministre, 1945-1954, n°8972. Message officiel de la direction générale des produits aquatiques au Premier ministre, 10/4/1972.

ARF. *Chairman's Statement of the 11th Meeting of ASEAN Regional Forum*. Jakarta : 2/7/2004

ARON, Raymond. Qu'est ce qu'une théorie des relations internationales ?. *Revue française de science politique*, 1967, p.837-861.

ASEAN. *ASEAN Political-Security Community*. Thaïlande : 1/3/2009

ASEAN. *Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity*. Vientiane : 29/11/2004

ASEAN. *Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity (2011-2015)*. Ha Noi : 29/10/2010

ASEAN. *Terms of Reference of the ASEAN-China Joint Working Group on the Implementation of the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*. Kuala Lumpur : 7/12/2004

AUDIGAMME, A. Politique coloniale de l'Angleterre : Expédition de Bornéo. *Revue des Deux-Mondes*, 15/5/1846, p. 645-670

AUSTIN, Greg. *China's Ocean Frontier : International Law, Military Force and National Development*. Canberra : Australian National University. 1998. 415p.

BADIE, Bertrand, SMOUTS, Marie-Claude (dir.). L'international sans territoire. *Cultures et conflits*, printemps/été 1996, n°21-22, p.3-422.

BESLEY, T., FETZER T., H. MUELLER. The Welfare Cost of Lawlessness : Evidence from Somali Piracy. *Journal of the European Economic Association*, 13, 2015, p.203-239.

BONNET, François-Xavier. Les Philippines à l'heure de la Covid-19. *L'Asie du Sud-Est : Bilan, enjeux et perspectives*, 2021, p.309-327

BRUDER, Marine (2021). Carte du détroit de Malacca. [document cartographique] . 1 : 20. Utilisation D-maps.

BRUDER, Marine (2021). Carte des revendications des îles de Ligitan et Sipadan. [document cartographique] . 1 : 500. Utilisation D-maps.

BUZAN, B., WAEVER, O., WILDE, J.. *Security : a New Framework for Analysis*. London : Lynne Rienner. 1997. 300p.

CABALLERO-ANTHONY, Marc. An Introduction to Non-Traditional Security Studies - A transnationale Approach. Londres : Sage Publications. 1996. 276p.

CABALLERO-ANTHONY, Marc. *Negotiating Governance of Non-Traditional Security in Southeast Asia and Beyond*. New York: Columbia University Press. 2018.

CHEMILLIER GENDREAU, Monique. *La souveraineté sur les Archipels Paracels et Spratleys*. Paris : L'Harmattan. 1996. 306p.

CHI, J., FENG, S. Two Chinese boats detained for fishing in Taiwan's waters. *Focus Taiwan*. 13/5/2019.

Chinese president praises Malaysia's quiet diplomacy on South China sea issues. *Bernama*. 11/11/2014

COEDES, Georges. *Les États Hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*. Paris : de Boccard, 1989 (1948). 494p.

COLLIN KOH, Swee Lean. La Chine et la diplomatie des gardes-côtes. *IRSEM*, Étude n°73, mars 2020. p.29-46.

CONFÉRENCE CENTRE FOR RULES-MAKING STRATEGIES. Maritime Issues in the Indo-Pacific : Building a Shared Vision of "Free and Open. Université de Tama et du Yokosuka, Council on Asia-Pacific Studies, Tokyo. 21-22/112019.

CONVENTION DE MONTEGO BAY. 1982.

CORDONNIER, Isabelle. La piraterie en Asie du Sud-Est. *Revue internationale et stratégique*, n°43, 2001/3, p.48-54.

CORNETS DE GROOT, Hugo. Le moniteur des Indes-orientales et occidentales. 1886-1888.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. Géostratégie du Pacifique. *IFRI/Economica*, 1987, 374p.

CUQ, Édouard. La loi Gabinia contre la piraterie de l'an 67 avant J.-C.. *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, novembre-décembre 1905, p.129-150.

D'ANGIO, Richard, MAUDUY, Jacques. *Les rivages asiatiques du Pacifique*. Paris : Armand Colin, 1997. 223p.

DE LA CASINIÈRE Nicolas. Les Assureurs l'assimilent à du vol. *Le Marin*, 17/1/1997.

DE SOUSA, José, MERCIER, Marion. La piraterie maritime : faits stylisés et mécanismes économiques. *Revue française d'économie*, 2019/3, (Volume XXXIV), p.167-198.

DE TREGLODÉ, Benoît, FRÉCON, Éric. La diplomatie des garde-côtes en Asie du Sud-Est. *IRSEM*, Étude n°73, mars 2020.

DE TREGLODÉ, Benoît. Délimitation maritime et coopération sino-vietnamienne dans le golfe du Tonkin (1994-2016). *Perspectives chinoises*, 2016/3. 2016. p.33-41.

DE VRIES, VAN DER WOUDE. *The first modern economy: Success, failure, and perseverance of the Dutch economy, 1500–1815*. Cambridge : Cambridge University Press. 1997. 792p.

DELAVOËT, David Anthony. La piraterie maritime, un fléau actuel. *Bulletin d'études de la marine*, juillet 1996, n°8, p.24-30

DELFOULIE, D., FAU, N. LAFAYE DE MICHEAUX, E. *Malaisie-Chine : une « précieuse » relation*. Bangkok : IRASEC, 2016. 267p.

DENÉCÉ, Éric. *Géostratégie de la mer de Chine méridionale et des bassins maritimes adjacents*. Paris : L'Harmattan. 1999. 406 p.

DERON, Francis. Incident naval au large des îles Spratleys. *Le Monde*. 16/3/1988

DOLLAH, R., SHAWALUDDIN, W., PETERS, D., OTHMAN, Z.. Old Threats, New Approach and National Security in Malaysia: Issues and Challenges in Dealing With Cross-border Crime in East Coast of Sabah. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, vol.7, n°3, S1, 2016. P.178-186.

- DOMENACH, Jean-Luc. *L'Asie en Danger*. Paris : Fayard, 1998. 338p.
- FAU, Nathalie. Les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca. *Géoéconomie*, vol.67, n°4, 2013, p.123-140.
- FOUCART, Stéphane. Un scénario catastrophe, à moins que... *Le Monde*, 27/1/2007.
- FRÉCON, Éric. « La réaction des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide ». Thèse de doctorat en science politique, sous la direction de Jean-Luc Domenach, Paris, Institut d'études politiques de Paris, 2007, 581p.
- FRÉCON, Éric. Les nouvelles formes de la militarisation en Asie du Sud-Est : menace ou opportunité pour la sécurité régionale ?. *L'Asie du Sud-Est : Bilan, enjeux et perspectives, 2020*, p.51-73
- FRÉCON, Éric. *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud-Est : histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*. Bangkok - Paris : IRASEC - L'Harmattan, 2002. 296p.
- FRÉCON, Éric. Piraterie en Asie du Sud-Est : États défiés, États menacés, mais États renforcés. *Sécurité globale*, 2009/1, n° 7, p. 41-47
- FUKUYAMA, Francis. *La fin de l'Histoire et le dernier Homme*. Paris : Flammarion. 1992. 451p.
- GAIBULLOEV, K., SANDLER, T. Decentralization, Institutions, and Maritime Piracy. *Public Choice*, 169, 2016, p.357-374.
- GERMAIN, Séverine. La Ligne en 9 traits [document cartographique]. 1 : 500. SGCartographie.
- GOSSE, Philippe. *Histoire de la Piraterie*. 1ère éd. Paris : Payot, 1952. 383p.
- GREY, R. W. *A Proposal for Cooperation in Maritime Security in Southeast Asia*. Canberra : Strategic and Defence Studies Centre, Working Papers n° 274, 1993. 42p.
- GUILLERMAZ, Jacques. Les impératifs de la Chine. *Le Figaro*.19/2/1978.
- HALLER-TROST, Renate. *The territorial Dispute between Indonesia and Malaysia over Pulau Sipadan and Pulau Ligitan in the Celebes Sea : a Study in International Law*. Durham : International Boundaries Research Unit. 1995. 40p.
- INDONÉSIE, Ministry of Defence. *Defending the Country Entering the 21st Century*. Jakarta : Ministry of Defence. 2003. 85p.
- INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Case concerning Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan (Indonesia/Malaysia) (Application for permission to Intervene by the*

Government of the Philippines). La Haye : CIJ, N°2002/39.13/3/2001.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *The Courts finds that sovereignty over the islands of Ligitan and Sipadan belongs to Malaysia*. La Haye : CIJ, N°2002/39.17/12/2002

IRIS SUP'. Les défis sécuritaires en mer de Chine méridionale. *ASIA FOCUS* #47, IRIS. 9/2017

JACOB, Alain. Hanoi juge « arrogantes » les propositions de Pékin. *Le Monde*. 28/4/1979.

JACOB, Alain. Hanoi s'inquiète d'une note chinoise déclarant "dangereux" le survol de plusieurs zones de la mer de Chine. *Le Monde*. 22/10/1979

JI GUOXING. *Sea Lines Of Communication (SLOC) Security in the Asia Pacific*. Honolulu : Asia-Pacific Centre for Security Studies, Occasional Paper, February 2000.

KELLERMAN, David N. *Worldwide Maritime Piracy : a real world snapshot of the modern day maritime piracy situation*. Florida : Special Ops Associates, June 1999. 14p.

KIM, Khoo Kay, CLARKE, Andrew. The Pangkor Engagement of 1874. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* 47.1, 1974, p.1-12.

LAPOUGE, Gilles. *Les Pirates*. Paris : André Balland. 1969. 198p.

LASSERRE, Frédéric. *Le dragon et la mer : stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*. Paris : L'Harmattan, 1996, p. 220-229.

Le droit de la frontière nationale. Hanoi : Politique nationale. 2003

LECLERC DU SABLON, Jean. Chine : pirates en uniformes. *Le Figaro*, 3/7/1995

LO, Chi-Kin. *China's Policy Towards Territorial Disputes. The Case of the South China Islands*. Londres : Routledge. 1989. 224p.

LOMBARD, Denys. *Le Carrefour Javanais - les réseaux asiatiques* (Tome 2). Paris : EHESS, 1990. 420p.

LOMBARD, Denys. Regards nouveaux sur les pirates malais - Première moitié du XIXe siècle. *Archipel*, 1979, n°18, p.231-249

LOYRE, Ghislaine, REY, Alain. Les Moros : Barbaresques des mers orientales. *Hérodote* - Australasie, 1er trimestre 1989, n°52, p. 115-131

LUCIANI, G.. The Economic Content of Security. *Journal of Public Policy*, vol.8, n°2, 1989, p.151-173

MAHAMIT, D.A.. Les forces de l'ordre maritimes indonésiennes et la réforme de

l'agence indonésienne de la sécurité maritime (BAKAMLA). *IRSEM*, Étude n°73, mars 2020. p.57-73

MAHMUD, HADI DP. Is Brunei's offshore Block J area really ours, or Malaysia's? *The Brunei Times*. 19/12/2007

MALAISIE, Ministère de l'Intérieur (1979). Espace maritime de la Malaisie orientale.. 1: 1 500 000. DSGC Review. <https://dsgcreview.blogspot.com/2013/10/by-sea-by-land-establishing-malaysias.html?m=1> (Consulté le 24 août 2021)

MALAISIE, Ministre des Affaires Étrangères. *Cadre de la politique étrangère de la Nouvelle Malaisie : « le changement dans la continuité »*. Kuala Lumpur : septembre 2019

MALAISIE, Ministry of Defence. Defence White Paper. *A Secure, Sovereign and Prosperous Malaysia*. Kuala Lumpur : Ministry of Defence. 2019. 92p.

Malaysia urges peaceful resolution to South China Sea stand-off with Beijing. *South China Morning Post*. 23/4/2020.

Malaysian Police Cripple Piracy Gang, Nab Three Indonesians. *AFP*, 25/10/2000

MARCHAND, Gaël. Vers des eaux tumultueuses : la piraterie maritime, entre vision globale et réponses sectorielles. *Sécurité globale*, 2009/1, n°7, p.61-76.

Marine Risk Management Ltd. : www.marineriskmanagement.com (site officiel)

MARITIME SAFETY COMMITTEE. *Recueil des règles pratiques pour la conduite des enquêtes et délits de piraterie et de vol à main armée*. Londres: OMI, Résolution 922, 29/11/2001. §2.2.

MARITIME SAFETY COMMITTEE. *Reports incident Malacca January 95 - January 2021*. 2021. London : OMI, GSIS (Global Integrated Shipping Information System).

MEYER, Charles. Pirates des mers de Chine. *Vues sur la Piraterie*, Gérard Jaeger (dir.), 1992, p.51-60

MITCHELL, Catherine. *The Captain Hooks of Today*. American University. 1999.

MITTON, Roger. Not in my Backyard. *Asiaweek*, 29/6/2001

MORGENTHAU, Hans. *Politics among nations*. New York : MC Graw Hill, 7ème éd..2005. 752p.

MVAE, Comité des frontières. *Accord des principes de base du règlement des différends frontaliers et territoriaux entre la République populaire de Chine et la République socialiste du Vietnam*, 19/10/1993.

MVAE, Comité des frontières. Le processus de négociations de la délimitation du golfe du Tonkin entre le Vietnam et la Chine. *Revue Frontière et Territoire*, n° 6, 12/1999

(« Tien trinh dam phan ve phan dinh Vinh Bac Bo giua Viet Nam va Trung Quoc, Tap chi « Bien gioi va Lanh tho », Ban Bien gioi, Bo Ngoai giao Viet Nam, So 6, 12/1999.)

NG, Teddy. China blocking Malaysian and Vietnamese oil and gas vessels shows greater willingness to intimidate, says think tank. *South China Morning Post*. 17/7/2019

NGUYEN, Hong Thao. Négociation de délimitation et de pêche dans le golfe du Tonkin. *Revue Frontière et Territoire*, n°9, avril 2000.

NGUYEN, Thi Hanh. *Les conflits frontaliers sino-vietnamiens*. Paris : Demopolis. 2018. 412p.

NGUYEN, Thi Hanh (2018). Le partage du golfe du Tonkin entre le Vietnam et la Chine [document cartographique]. Échelle inconnue. Les conflits frontaliers sino-vietnamiens, Broché

Note du 10 novembre 1975 de l'ambassade de la RDV à Pékin au ministère des Affaires étrangères de Chine. 10/11/1975,

NUGROHO, Fentini. *Dealing with poverty alleviation in Indonesia. Challenge of Social Care in Asia*. Singapore: Marshall Cavendish Academic, 2006.

ORSINI, PJ.(2013) Revendications territoriales chinoises et vietnamiennes [document cartographique]. Échelle inconnue. Blogue sur l'Asie du Sud-Est. <https://redtac.org/asiedusudest/2018/06/21/disputes-en-mer-de-chine-revendications-economiques-teintees-de-nationalisme-au-vietnam/> (Consulté le 24 août 2021)

ORTOLLAND, Didier, PIRAT, Jean-Pierre (2010). Des récifs très disputés [document cartographique]. 1 : 500, Atlas Géopolitique des Espaces maritimes, 2e ed., Édition Technip

ORTOLLAND, Didier, PIRAT, Jean-Pierre (2010). Tensions en mer de Natuna [document cartographique]. Échelle inconnue, Atlas Géopolitique des Espaces maritimes, 2e ed., Édition Technip

PARAMESWARAN, Prashanth. Managing the Rise of Southeast Asia's Coast Guards. *Wilson Center*, Asia program, février 2019.

PARAMESWARAN, Prashanth. The Old Challenge in the New Indonesia-Vietnam South China Sea clash. *The Diplomat*. 1/5/2019

Petronas : M'sia, Brunei to jointly develop 2 oil-rich areas. *The Star*. 1/5/2010

PHAN, Xuan Dung. Managing the Vietnam-Indonesia North Natuna Sea dispute. *East*

Asia Forum. 30/4/2021

POLO, Marco. *Le deviseement du monde*. Paris : Gallimard. 1998. 304p.

POMONTI, Jean-Claude. Pékin et Hanoi discutent de leur contentieux frontalier. *Le Monde*. 22/9/1992

ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) : www.recaap.org (site officiel)

ReCAAP, Information Sharing Center. Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia Annual Report January-December 2020.

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*. Pékin : janvier 2017.

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information office. *China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea*. Pékin : juillet 2016

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. *China's National Defense in the New Era*. Pekin : juillet 2019

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*. Pékin : janvier 2017

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, The State Council Information Office. *China's Military Strategy*. Pekin : mai 2015

RICHARDSON, M., MUKUNDAN, P.. *Political ans Security Outlook 2004 : Maritime Terrorism and Piracy*. Singapore : ISEAS, Trends in Southeast Asian Societies n° 3, 2004. 18p.

RICKLEFS, M.C. *A History of Modern Indonesia Since c. 1300*. 2ème éd. London : MacMillan. 1991. 392p.

ROY, Denny. Assessing the Power Vacuum. *Survival*, Autumn 1995, 37: 3. p. 45-6

RUFIN, Jean-Christophe. *L'empire et les nouveaux barbares*. Paris : Lattès, 1992, 255p.

RÜLAND, J.. Traditionalism and change in the Asian security discourse. Dans Hoadley, S. Et Rüländ, J. (eds.), *Asian security reassessed*, Singapore, ISEAS, 2006, p. 363.

SABATIER, Patrick. La Chine et le Vietnam renouent. *Libération*. 18/9/1988

SABU, Mohamad. *18th Asia Security Summit The IISS Shangri-La Dialogue*. Singapour : 3e session plénière, 1/6/2019

SCHERER, S. La stratégie expansionniste chinoise en mer de Chine du sud. *Défense*

nationale, janvier 1997, p.105-127.

SCHWARZ, Adam. *A Nation in Waiting: Indonesia in the 1990s*. San Francisco : Westview Press. 1994. 370p.

SEBASTIAN, Martin. La diplomatie de la « coque blanche » à l'ère des opérations en zones grises. *IRSEM*, Étude n°73, mars 2020. p.21-27.

Shell signs two new contracts to explore offshore Sarawak. *Shell*. 12/4/2012

SINGAPOUR, Ministry of Defence. *The Fight Against Terror : Singapore's national security strategy*. Singapore : Ministry of Defence, 2004. 68p.

SINGAPOUR. Ministry of Defence. *Defending Singapore in the 21st Century*. Singapore : Ministry of Defence, 2000. 78p.

SMOUTS, Marie-Claude (dir.). *Les nouvelles relations internationales, pratiques et théories*. Paris : Presses de Sciences Po, 1998. 409p.

SOERIAATMADJA, Wahyudi. Vietnam, Indonesia clash at sea over alleged fish poachers. *The Straits Times*. 24/5/2017.

STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE (SIPRI). SIPRI Yearbook 2010 : Armaments, Disarmament and International Security. 2010.

STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE (SIPRI). Yearbook: Armaments, Disarmament and International Security.

Straits 'safe' for shipping. *The Star*, 9/12/2004

STRATFOR. Les contentieux maritimes entre la Chine et les Philippines [document cartographique]. 1 : 250. Stratfor Worldview.

TARRIELA, J. T.. Duterte et les Garde-Côtes aux Philippines. *IRSEM*, Étude n°73, mars 2020. p.47-56.

TILL, Geoffrey. *Seapower A Guide for the Twenty-First Century*. Londres : Routledge, 4e éd.. 2018. 458p.

TOURRET, Paul. « Singapour, pivot de l'économie maritime mondiale », Note de Synthèse n°131, Janvier 2011

ULLMAN, Richard. Redefining Security. *International Security*, 8, 1983, p.129-135.

VAGG, Jon. Rough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia. *The British Journal of Criminology*, 1995, 35: 1, p.63-80.

VOA South China Sea (2021). Disputed Waters [document cartographique]. 1:300;

utilisation Stamen Design. <https://projects.voanews.com/south-china-sea/recent/> (Consulté le 24 août 2021)

VICKERS, Adrian. *A History of Modern Indonesia*. Cambridge : Cambridge University Press. 2005. 306p.

VIETNAM, Ministère des Affaires Étrangères. Déclaration du 5/6/1976

VIETNAM, Ministère des Affaires étrangères. Déclaration n° 015/BNG/TTBC/TT sur les actes d'agression de la RPC dans la région de l'archipel Hoang Sa. 16/1/1974.

VIETNAM, ministre de l'Intérieur (Le Cong Chat). Arrêté n° 420-BNV/HCDP/26. 6/9/1973

VIETNAM, Président (Tran Duc Luong). Ordonnance n° 3-L/CTN. Hanoi : 7/4/1998

VIETNAM, président de la République du Vietnam (Ngo Ding Diem). Décret n° 143/NV du 22/10/1956 portant sur le rattachement de l'archipel des Spratleys à la province de Phuoc-Tuy.

VIETNAM, président de la République du Vietnam. Décret n° 174-NV du 13-7-1961 portant sur le rattachement de l'archipel des Paracels à la province de Quang-Nam et l'organisation de ces îles en village de Dinh-Hai placé sous l'autorité d'un « délégué administratif », Journal officiel de la République du Vietnam, 27/7/1961

WALT, Stephen. The Renaissance of Security Studies. *International Studies Quarterly*, 35 (2), 1991, p.211-239.

ZHAO RUGUA. Chu-fan-chi (« Description des nations étrangères »). 1225. 311p.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	p.i
Liste des acronymes utilisés	p.ii
Liste des tableaux	p.iv
Liste des cartes	p.v
Résumé	p.vi
Introduction	p.11
Partie 1. La piraterie dans le détroit de Malacca jusqu’au début des années 2000	p.21
Chapitre 1. Approche historique de la piraterie en Asie du Sud-Est notamment dans le détroit de Malacca jusqu’au début des années 1990	p.22
Section A. Développement du phénomène pirate : produit des interactions régionales politiques, historiques, économiques et sociales	p.22
- La thalassocratie de Sriwijaya	p.24
- Les sultanats sud-est asiatiques	p.26
Section B. Les réponses étatiques apportées afin d’endiguer le phénomène	p.29
- Le Gouvernement de Batavia	p.32
- La puissance coloniale du Royaume-Uni	p.36
- Une coopération inter-puissances occidentales	p.37
Chapitre 2. Approche contemporaine de la piraterie depuis sa résurgence au début des années 1990	p.40
Section A. La résurgence de la piraterie dans le détroit de Malacca à la fin de la Guerre froide : contexte, évolution et perception du phénomène	p.40
- Le caractère stratégique du détroit de Malacca	p.41
- Quelle piraterie	p.44
- Le monde et l’Asie du Sud-Est confrontés à la piraterie des années 1990	p.47

Section B. La crise financière sud-est asiatique de 1997 : ses conséquences sur la piraterie et les solutions proposées :	p.49
- La réaction des États :	
- États usagers	p.51
- États riverains	p.54
Partie 2. Évolution vers une nécessité de coopération entre les 3 États du détroit de Malacca, vers une approche libérale des relations internationales	p.57
Chapitre 3. Réponses militaires coercitives unilatérales des États riverains du détroit de Malacca au début des années 2000	p.58
Section A. La mise en place de politiques sécuritaires selon une approche réaliste des relations internationales	p.58
Section B. Face à la menace non-traditionnelle les États usent de leurs outils militaires afin d'assurer leur sécurité et protéger leurs intérêts	p.62
- Malaisie	p.67
- Singapour	p.70
- Indonésie	p.75
Chapitre 4. La nécessité d'un nouveau cadre multilatéral pour combattre la piraterie : un premier pas vers la coopération trilatérale	p.80
Section A. Évolution nécessaire vers une pratique libérale des relations internationales afin de combattre la piraterie	p.80
Section B. Mise en place de nouvelles mesures sécuritaires coopératives entre l'Indonésie, Singapour et la Malaisie	p.85
Chapitre 5. L'avènement d'une nouvelle diplomatie efficace pour la résolution des conflits non-traditionnels dans le Détroit de Malacca ?	p.94
Section A. Politisation de l'outil militaire : avènement de la diplomatie des	p.94

garde-côtes	
Section B. Application de la diplomatie des garde-côtes à d'autres menaces non-traditionnelles dans le détroit de Malacca : gage de succès pour les trois États ?	p.98
Partie 3. Application aux conflits en mer de Chine méridionale de la diplomatie des gardes-côtes	p.107
Chapitre 6. Un élan de coopération mené par l'ASEAN, une communauté politique et sécuritaire en devenir	p.109
Section A. Un ensemble d'initiatives coopératives ...	p.110
- La déclaration relative à la mer de Chine du sud de 1992	p.110
- La déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale de 2002	p.112
- Un code de conduite en gestation :	p.117
Section B. ... limitées par la souveraineté et autonomie des États	p.120
Chapitre 7. Les États : acteurs de la pacification des relations internationales ?	p.127
Section A. La résolution des litiges territoriaux selon une approche coopérative bilatérale	p.127
- La Malaisie et le Brunei : une extension de leurs plateaux continentaux.	p.129
- La Malaisie et l'Indonésie : les litiges liés aux îles Sipadan et Ligitan	p.134
- L'Indonésie et le Vietnam : des tensions dans les îles Natuna.	p.136
- Les Philippines et Taiwan : revendications souveraines dans le canal de Bashi.	p.140
- Des revendications territoriales multiples dans les archipels des Spratleys et des Paracels : Malaisie, Vietnam, Philippines, Taiwan et Chine.	p.142
Section B. Les intérêts chinois : un frein pour les coopérations en mer de Chine méridionale ?	p.155
- La Chine et les Philippines	p.156
- La Chine et le Vietnam	p.162

Chapitre 8. Une application limitée pour la diplomatie des gardes-côtes en mer de Chine méridionale ?	p.181
Section A. Quel pourrait être le rôle des garde-côtes face aux revendications territoriales en mer de Chine méridionale?	p.181
Section B. Les garde-côtes : une réponse aux défis transnationaux portant atteinte à la souveraineté et sécurité des États ? L'exemple de la pêche illégale en mer de chine méridionale	p.186
Conclusion	p.194
Bibliographie	p.198
Table des matières	p.209
Annexes	p.213
Annexe 1	p.213
Annexe 2	p.214

ANNEXES

ANNEXE 1 : DÉCLARATION DE L'ASEAN SUR LA MER DE CHINE DU SUD DE 1992

1992 ASEAN DECLARATION ON THE SOUTH CHINA SEA

Adopted in Manila, Philippines on 22 July 1992

WE, the Foreign Ministers of the member countries of the Association of Southeast Asian Nations;
RECALLING the historic, cultural and social ties that bind our peoples as states adjacent to the South China Sea;

WISHING to promote the spirit of kinship, friendship and harmony among our peoples who share similar Asian traditions and heritage;

DESIROUS of further promoting conditions essential to greater economic cooperation and growth;

RECOGNIZING that we are bound by similar ideals of mutual respect, freedom, sovereignty and jurisdiction of the parties directly concerned;

RECOGNIZING that South China Sea issues involve sensitive questions of sovereignty and jurisdiction of the parties directly concerned;

CONSCIOUS that any adverse developments in the South China Sea directly affect peace and stability in the region.

HEREBY

1. **EMPHASIZE** the necessity to resolve all sovereignty and jurisdictional issues pertaining to the South China Sea by peaceful means, without resort to force;
2. **URGE** all parties concerned to exercise restraint with the view to creating a positive climate for the eventual resolution of all disputes;
3. **RESOLVE**, without prejudicing the sovereignty and jurisdiction of countries having direct interests in the area, to explore the possibility of cooperation in the South China Sea relating to the safety of maritime navigation and communication, protection against pollution of the marine environment, coordination of search and rescue operations, efforts towards combatting piracy and armed robbery as well as collaboration in the campaign against illicit trafficking in drugs;

4. **COMMEND** all parties concerned to apply the principles contained in the Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia as the basis for establishing a code of international conduct over the South China Sea;
5. **INVITE** all parties concerned to subscribe to this Declaration of principles.

Signed in Manila, Philippines, this 22nd day of July, nineteen hundred and ninety-two

ANNEXE 2 : DÉCLARATION SUR LA CONDUITE DES PARTIES EN MER DE CHINE MÉRIDIIONALE 2002

2002 DECLARATION ON THE CONDUCT OF PARTIES IN THE SOUTH CHINA SEA

Adopted in Phnom Penh, Cambodia on 4 November 2002

The Governments of the Member States of ASEAN and the Government of the People's Republic of China,

REAFFIRMING their determination to consolidate and develop the friendship and cooperation existing between their people and governments with the view to promoting a 21st century-oriented partnership of good neighbourliness and mutual trust;

COGNIZANT of the need to promote a peaceful, friendly and harmonious environment in the South China Sea between ASEAN and China for the enhancement of peace, stability, economic growth and prosperity in the region;

COMMITTED to enhancing the principles and objectives of the 1997 Joint Statement of the Meeting of the Heads of State/Government of the Member States of ASEAN and President of the People's Republic of China;

DESIRING to enhance favourable conditions for a peaceful and durable solution of differences and disputes among countries concerned;

HEREBY DECLARE the following:

1. The Parties reaffirm their commitment to the purposes and principles of the Charter of the United Nations, the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, the Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia, the Five Principles of Peaceful Cœxistence, and other universally recognized principles of international law which shall serve as the basic norms governing state-to-state relations;
2. The Parties are committed to exploring ways for building trust and confidence in accordance with the above-mentioned principles and on the basis of equality and mutual respect;
3. The Parties reaffirm their respect for and commitment to the freedom of navigation in and overflight above the South China Sea as provided for by the universally recognized principles of international law, including the 1982 UN Convention on the Law of the Sea;

4. The Parties concerned undertake to resolve their territorial and jurisdictional disputes by peaceful means, without resorting to the threat or use of force, through friendly consultations and negotiations by sovereign states directly concerned, in accordance with universally recognized principles of international law, including the 1982 UN Convention on the Law of the Sea;
5. The Parties undertake to exercise self-restraint in the conduct of activities that would complicate or escalate disputes and affect peace and stability including, among others, refraining from action of inhabiting on the presently uninhabited islands, reefs, shoals, cays, and other features and to handle their differences in a constructive manner.

Pending the peaceful settlement of territorial and jurisdictional disputes, the Parties concerned undertake to intensify efforts to seek ways, in the spirit of cooperation and understanding, to build trust and confidence between and among them, including:

- a. holding dialogues and exchange of views as appropriate between their defense and military officials;
 - b. ensuring just and humane treatment of all persons who are either in danger or in distress;
 - c. notifying, on a voluntary basis, other Parties concerned of any impending joint/combined military exercise; and
 - d. exchanging, on a voluntary basis, relevant information.
6. Pending a comprehensive and durable settlement of the disputes, the Parties concerned may explore or undertake cooperative activities. These may include the following:
- a. marine environmental protection;
 - b. marine scientific research;
 - c. safety of navigation and communication at sea;
 - d. search and rescue operation; and e. combating transnational crime, including but not limited to trafficking in illicit drugs, piracy and armed robbery at sea, and illegal traffic in arms. The modalities, scope and locations, in respect of bilateral and multilateral cooperation should be agreed upon by the Parties concerned prior to their actual implementation.

7. The Parties concerned stand ready to continue their consultations and dialogues concerning relevant issues, through modalities to be agreed by them, including regular consultations on the observance of this Declaration, for the purpose of promoting good neighbourliness and transparency, establishing harmony, mutual understanding and cooperation, and facilitating peaceful resolution of disputes among them;
8. The Parties undertake to respect the provisions of this Declaration and take actions consistent therewith;
9. The Parties encourage other countries to respect the principles contained in this Declaration;
10. The Parties concerned reaffirm that the adoption of a code of conduct in the South China Sea would further promote peace and stability in the region and agree to work, on the basis of consensus, towards the eventual attainment of this objective.

DONE on the Fourth Day of November in the Year Two Thousand and Two in Phnom Penh, the Kingdom of Cambodia.