



Trafic maritime en Indonésie

Comment les États-Unis comptent utiliser l'Asie du Sud-Est pour contenir la Chine ?

Les États-Unis étendent leur influence grâce à des accords de défense et commerciaux conclus avec des pays situés autour du détroit de Malacca, un goulet d'étranglement stratégique mondial.

Stefano di Lorenzo

dim. 24 mai 2026

Le 13 avril dernier, les États-Unis et l'Indonésie ont annoncé la conclusion d'un accord de partenariat de coopération majeure en matière de défense. Cette annonce faisait suite à des pourparlers menés à Washington entre le secrétaire américain à la

Guerre, Pete Hegseth, et le ministre indonésien de la Défense, Sjafrie Sjamsoeddin. Alors que tous les regards étaient tournés vers l'Iran et le détroit d'Ormuz, peu de gens y ont prêté attention.

L'accord entre les États-Unis et l'Indonésie renforce la formation conjointe, la modernisation militaire et la coopération opérationnelle entre les deux pays, tout en préservant théoriquement la politique de non-alignement stratégique de longue date de l'Indonésie. Les deux parties ont décrit cet accord comme un cadre visant à élargir la coopération pratique en matière de défense plutôt que comme une alliance formelle. « Ce partenariat servira de cadre pour faire progresser la coopération bilatérale en matière de défense entre les États-Unis et l'Indonésie afin de maintenir la paix et la stabilité dans toute la région indo-pacifique », indique un rapport sur l'événement publié sur les canaux diplomatiques officiels américains. Les États-Unis et l'Indonésie « ont convenu de renforcer la formation conjointe des forces spéciales, et que ces engagements renforceront les liens entre les armées des deux pays ».

L'Indonésie occupe une position centrale dans la géopolitique contemporaine en raison de sa taille, de sa situation géographique et de sa géographie maritime stratégique, car elle est située à cheval sur des voies maritimes clés reliant l'océan Indien et l'océan Pacifique. C'est le plus grand État archipélagique du monde, et il contrôle des goulets d'étranglement critiques tels que le détroit de Malacca, le détroit de Lombok et le détroit de la Sonde, par lesquels transite une part substantielle du commerce mondial et des transports d'énergie, ce qui le rend indispensable à la domination maritime et à la stabilité de la chaîne d'approvisionnement entre le Moyen-Orient, l'Asie de l'Est et l'Europe. Cet avantage géographique confère à l'Indonésie une influence démesurée au sein de l'ASEAN, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est fondée en 1967.

L'Indonésie a traditionnellement joué un rôle de contrepoids face aux intérêts concurrents de la Chine et des États-Unis dans la région indo-pacifique. Sa tradition de diplomatie non alignée lui a historiquement permis d'éviter les blocs formels tout en façonnant activement l'architecture régionale. Mais la trajectoire du pays pourrait être en train de changer pour s'aligner davantage sur les États-Unis. Le poids démographique de l'Indonésie — plus de 270 millions d'habitants — et son statut de première économie d'Asie du Sud-Est rendent également son poids géopolitique impossible à ignorer. Mesuré en parité de pouvoir d'achat, l'Indonésie affiche le 7^e PIB mondial ; en PIB nominal, elle se classe 17^e.

Le "dilemme de Malacca"

Ces dernières semaines, la plupart des Européens ont pris conscience de l'importance géopolitique du détroit d'Ormuz. Pourtant, à plusieurs égards, Malacca est le goulet d'étranglement maritime le plus important de l'économie mondiale. Entre 25 et 30 % de l'ensemble du commerce maritime mondial y transite. Environ 23,2 millions de barils de pétrole transitent chaque jour par le détroit de Malacca, soit environ 29 % du commerce maritime mondial de pétrole — un volume supérieur à celui transitant par le détroit d'Ormuz. Plus de 102 000 navires empruntent cette route chaque année.

Le détroit s'étend sur environ 900 kilomètres entre la péninsule malaise et l'île indonésienne de Sumatra ; à certains endroits, il se rétrécit à moins de trois kilomètres. Toute perturbation à cet endroit provoquerait des répercussions sur l'économie mondiale. Aucune grande puissance n'est plus vulnérable à cette perturbation que la Chine. Entre 75 et 80 % des importations chinoises de pétrole brut transitent par le corridor de Malacca avant de poursuivre leur route vers le nord, en direction des ports et des centres industriels chinois.

L'économie chinoise — la plus grande machine industrielle du monde — dépend d'une circulation maritime ininterrompue dans des eaux que la Chine ne contrôle pas entièrement. Cette vulnérabilité stratégique façonne la politique étrangère chinoise depuis près de deux décennies. Dès 2003, l'ancien dirigeant chinois Hu Jintao qualifiait ce problème de « dilemme de Malacca » : les artères vitales de l'économie chinoise pourraient théoriquement être étranglées par des puissances hostiles en cas de crise ou de guerre.

Les médias occidentaux présentent le comportement de la Chine en mer de Chine méridionale comme une agression découlant du nationalisme ou d'un expansionnisme autoritaire. Du point de vue de la Chine, cependant, la question est existentielle. La Chine est devenue le centre industriel de l'économie mondiale tout en restant stratégiquement dépendante de routes maritimes dominées par la marine américaine.

Les États-Unis, thalassocratie mondiale depuis au moins un siècle, sont restés jusqu'à récemment la première puissance maritime mondiale. Ils contrôlent toujours la plus grande marine hauturière, le système d'alliances le plus étendu et une chaîne mondiale de bases militaires s'étendant du Pacifique à l'océan Indien. L'architecture stratégique américaine entourant la Chine est gigantesque : le Japon, la Corée du Sud, Taïwan, Guam, les Philippines, l'Australie, Diego Garcia, Singapour et, de plus en plus, l'Inde font tous partie d'une architecture de confinement plus large.

L'Indonésie : le joyau géographique

Peu de pays sur Terre possèdent une géographie aussi précieuse sur le plan stratégique que l'Indonésie. Le pays se compose de plus de 17 000 îles disséminées le long des artères maritimes reliant les océans Pacifique et Indien. Le détroit de Malacca, mais aussi les routes alternatives contournant Malacca — telles que le détroit de la Sonde ou le détroit de Lombok — traversent des eaux contrôlées par l'Indonésie. En pratique, cela signifie que presque toutes les grandes routes maritimes du sud reliant l'Asie de l'Est au Moyen-Orient, à l'Afrique et à l'Europe traversent le territoire indonésien.

Pour les États-Unis, l'Indonésie est potentiellement l'un des éléments clés de la pression maritime exercée contre la Chine. Lorsque, en avril, les États-Unis et l'Indonésie ont annoncé leur nouvel accord de défense, ce partenariat a été présenté dans un langage diplomatique neutre mettant l'accent sur la « stabilité régionale » et la « paix ». Mais des informations ont révélé que Washington avait également cherché à obtenir un large accès au survol de l'espace aérien indonésien pour les avions américains, sur la base d'une simple notification et non d'une autorisation. Le contrôle de l'espace aérien et de l'accès maritime à travers l'Indonésie renforcerait considérablement la reconnaissance américaine, la flexibilité logistique, la capacité de lutte anti-sous-marine et la portée opérationnelle dans l'Indo-Pacifique. En cas de crise à Taïwan ou de confrontation plus large, la géographie indonésienne deviendrait d'une importance cruciale.

L'Indonésie a nié avoir accordé un accès illimité aux avions américains et a insisté sur le fait que sa souveraineté restait non négociable. Les responsables indonésiens craignaient que de tels accords n'entraînent leur pays dans une future confrontation entre les États-Unis et la Chine et ne compromettent sa posture traditionnelle de non-alignement. En 1955, l'Indonésie avait accueilli la Conférence de Bandung, à laquelle 29 pays, pour la plupart asiatiques, avaient participé et qui avait jeté les bases du mouvement des non-alignés.

Cependant, les États-Unis n'ont cessé d'intensifier leurs exercices militaires avec l'Indonésie. Les exercices annuels « Super Garuda Shield » sont passés de manœuvres bilatérales à l'un des plus grands exercices militaires multinationaux de la région, impliquant des milliers de personnes et plusieurs États alliés. Ces exercices s'inscrivent parfaitement dans un schéma plus large d'intégration militaire régionale autour de la Chine.

L'autre rive du détroit : la Malaisie

Malacca, qui donne son nom au détroit de Malacca, est une ville de près de six cent mille habitants située au sud-ouest de la péninsule malaise. Pendant des siècles, la région a été sous la coupe de puissances coloniales étrangères : l'Empire portugais à partir de 1511, puis les Néerlandais, les Britanniques et les Japonais pendant la Seconde Guerre mondiale. Depuis son indépendance après la dissolution de l'Empire britannique, la Malaisie a tenté de trouver un équilibre entre différentes puissances, notamment entre les États-Unis et la Chine au cours des dernières décennies. La Chine est devenue le premier partenaire commercial de la Malaisie, tandis que les États-Unis sont restés un investisseur majeur.

Des accords récents suggèrent que les États-Unis redoublent d'efforts pour intégrer la Malaisie, sur les plans économique et stratégique, dans une architecture anti-chinoise plus large. En octobre 2025, lors d'une réunion bilatérale, les États-Unis et la Malaisie ont signé des accords de défense et de commerce. La déclaration commune indiquait : « Le secrétaire d'État et le ministre ont reconnu la force de la coopération en matière de défense entre les États-Unis et la Malaisie comme un pilier fondamental du partenariat stratégique global entre les États-Unis et la Malaisie.

La signature aujourd'hui d'un protocole d'accord sur la coopération en matière de défense consolide plus de 40 ans de relations bilatérales dans ce domaine et un engagement commun en faveur de la paix, de la sécurité et de la prospérité. Ils ont également annoncé le renouvellement d'un accord d'acquisition et de services croisés et se sont engagés à finaliser des accords bilatéraux sur les communications, le partage d'informations et les questions géospatiales. Les deux dirigeants ont souligné leur engagement à relever les défis en constante évolution liés à la cybersécurité, à la sécurité maritime, au terrorisme et à l'extrémisme violent. »

L'accord commercial entre les États-Unis et la Malaisie prévoit une coopération en matière de chaînes d'approvisionnement, de contrôles à l'exportation, d'application des sanctions, de minéraux critiques, de construction navale et de restrictions technologiques. Certaines clauses étaient révélatrices. La clause 3 de l'article 5.3, par exemple, stipule : « Si la Malaisie conclut un nouvel accord bilatéral de libre-échange ou un accord économique préférentiel avec un pays qui compromet les intérêts essentiels des États-Unis, les États-Unis peuvent, si les consultations avec la Malaisie ne parviennent pas à résoudre leurs préoccupations, résilier le présent accord et réimposer le taux de droit de douane réciproque applicable prévu par le

décret présidentiel n° 14257 du 2 avril 2025. ». Tout au long du document, l'expression « la Malaisie doit » est répétée 47 fois. L'expression correspondante « les États-Unis doivent » n'apparaît que 3 fois.

La Malaisie a accepté de coopérer avec les régimes américains de contrôle des exportations et de veiller à ce que les entreprises malaisiennes ne « contournent ni ne sapent » les restrictions américaines à l'encontre des entités sanctionnées. L'accord comprenait également des dispositions encourageant la Malaisie à s'aligner sur les futures mesures américaines de sécurité économique à l'encontre de pays tiers. La clause 3 de la section 5 (« Sécurité économique et nationale »), article 5.1, porte spécifiquement sur la coopération en matière de construction navale et de transport maritime : « La Malaisie adoptera, par le biais de son processus réglementaire national, des mesures similaires ayant un effet restrictif équivalent à celles adoptées par les États-Unis pour encourager la construction navale et le transport maritime par les pays à économie de marché. Les parties discuteront de la structure et de l'effet de ces mesures, en reconnaissant leur engagement à répondre aux préoccupations communes en matière de sécurité économique ou nationale dans le secteur de la construction navale et du transport maritime. »

La Chine produit aujourd'hui plus de tonnage de transport maritime commercial que les États-Unis, le Japon et la Corée du Sud réunis. Soit dit en passant, tous les grands constructeurs navals se trouvent aujourd'hui en Asie. Les chantiers navals chinois soutiennent non seulement le commerce, mais aussi l'expansion navale à long terme. Les États-Unis considèrent naturellement cette capacité industrielle comme une menace stratégique.

De la "Chimerica" à la politique de l'endiguement

L'ironie est que les États-Unis ont contribué à créer la Chine moderne. Pendant des décennies, les entreprises occidentales ont délocalisé leur production vers des usines chinoises à la recherche de coûts plus bas et de profits plus élevés. La Chine est devenue le centre manufacturier de la mondialisation. Les consommateurs américains ont bénéficié de produits bon marché. Wall Street a profité de la croissance chinoise. La Chine a accumulé des excédents commerciaux gigantesques et d'énormes réserves en dollars. Cette relation a été baptisée « Chimerica » — une fusion entre la production chinoise et la consommation américaine, un accord mutuellement avantageux, et non une compétition de type « jeu à somme nulle ».

À son apogée, l'interdépendance économique était extraordinaire. Le commerce bilatéral dépassait 650 milliards de dollars par an avant l'escalade des guerres tarifaires. Le volume total des échanges était toutefois fortement déséquilibré en

faveur de la Chine, qui vendait aux États-Unis bien plus qu'elle n'achetait à ce pays. Les entreprises américaines sont devenues profondément dépendantes des chaînes d'approvisionnement chinoises, tandis que les industries d'exportation chinoises dépendaient fortement des marchés occidentaux. Mais cette symbiose recelait une contradiction structurelle.

Les États-Unis avaient facilité l'émergence du premier rival industriel capable de contester la suprématie américaine dans plusieurs secteurs simultanément : l'industrie manufacturière, la construction navale, les infrastructures, les batteries, les télécommunications, l'électronique, l'intelligence artificielle et, de plus en plus, la technologie militaire. À la fin du mandat d'Obama, et surtout pendant le premier mandat de Donald Trump, le consensus stratégique de Washington a radicalement changé. L'engagement économique avec la Chine avait renforcé un État centralisé capable de résister à l'influence américaine tout en rivalisant sur les plans technologique et militaire.

Trump avait acquis une grande partie de son capital politique initial en tenant un discours musclé à l'égard de la Chine. Il affirmait que l'Amérique avait été « volée » pendant des années, principalement par la Chine. Des sanctions et des droits de douane ont été instaurés. Les contrôles à l'exportation des semi-conducteurs ont été renforcés. Les restrictions sur les équipements de lithographie de pointe visaient le développement des puces chinoises. Le contrôle des investissements a été renforcé. Les chaînes d'approvisionnement ont été diversifiées. Le « friend-shoring », le « reshoring » — c'est-à-dire la délocalisation uniquement vers des pays partageant la même orientation géopolitique — et le « découplage » sont devenus les objectifs à moyen et long terme. La stratégie s'est concentrée sur le ralentissement de l'ascension de la Chine.

Pourtant, contrairement à l'Union soviétique, la Chine ne peut pas être simplement isolée. Elle est trop intégrée au capitalisme mondial. L'économie mondiale moderne elle-même dépend désormais en partie de la production industrielle chinoise. Les États-Unis et la Chine restent économiquement interdépendants, même s'ils se préparent stratégiquement à une éventuelle confrontation.

Taiwan et l'anneau maritime

La question de Taïwan est généralement présentée au public occidental en termes strictement idéologiques : il s'agit d'un combat entre la démocratie et la liberté d'une part, et la dictature chinoise et le communisme d'autre part. Le fait que

Taïwan fasse de jure partie de la Chine et soit reconnu comme tel par la plupart des pays du monde, y compris les États-Unis (« politique d'une seule Chine ») et la plupart des pays européens, est rarement, voire jamais, mentionné.

La position géographique et géopolitique de Taïwan revêt une importance capitale. L'île se trouve près de la « première chaîne d'îles », un ensemble de territoires s'étendant du Japon à Taïwan, puis aux Philippines. Le contrôle de ces couloirs maritimes influe sur l'accès naval entre la mer de Chine méridionale et l'ensemble du Pacifique. Pour les États-Unis, Taïwan fait partie d'une barrière maritime plus large limitant la projection navale chinoise dans le Pacifique. Pour la Chine, le statut non résolu de Taïwan représente à la fois un enjeu national et une vulnérabilité stratégique. Une guerre autour de Taïwan transformerait non seulement toute la géographie maritime de l'Asie, mais aussi l'économie et l'équilibre géopolitique du monde entier. Les routes maritimes deviendraient dangereuses. Les coûts d'assurance monteraient en flèche. Les livraisons d'énergie seraient perturbées. Les chaînes d'approvisionnement en semi-conducteurs s'effondreraient.

Les États-Unis renforcent de plus en plus leurs liens non seulement avec Taïwan, mais aussi avec les États maritimes environnants : le Japon, les Philippines, l'Australie, Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. Cette stratégie s'apparente à un réseau distribué de points d'accès, de pôles logistiques, d'accords de partage de renseignements, de systèmes de surveillance, d'accords de coopération navale et d'alignements économiques.

De nombreux débats sur la géopolitique se concentrent souvent de manière excessive sur l'idéologie. Mais les dures réalités de la géographie se moquent bien des proclamations et des idéaux. Près de 80 % du commerce mondial en volume transite encore par voie maritime. Le pétrole, le GNL, les composants industriels, les engrais, les céréales, les machines, l'électronique et les marchandises conteneurisées restent dépendants de la circulation maritime. Quiconque influence les principales artères maritimes influence les rythmes de l'économie mondiale elle-même. La Chine recherche l'autonomie stratégique et des voies alternatives, avec les corridors ferroviaires et les pipelines de la « Belt and Road » qui contournent le détroit de Malacca. D'un autre côté, les États-Unis cherchent à préserver un ordre maritime établi sous la suprématie navale américaine après 1945. Les États d'Asie du Sud-Est cherchent à éviter d'être pris en étau entre les deux. Cette nouvelle guerre froide n'est pas centrée sur l'Europe, comme pourrait le suggérer la guerre par procuration en Ukraine, mais sur l'Asie du Sud-Est.

