

L'Asie du Sud-Est Carrefour maritime et terre d'émergence

En même temps que s'organise la globalisation, plusieurs sous-régions du monde se regroupent en blocs politico-économiques. Pourtant marquée par une histoire complexe, l'Asie du Sud-Est s'est engagée dans une stratégie collective qui s'inscrit dans un continent marqué par le poids grandissant de la Chine et de l'Inde. L'objectif de la région est clairement une voie rapide dans l'émergence économique basée sur les matières premières et sur une industrialisation rapide. Ainsi, si le rapport à la mer n'a longtemps été considéré que par les enjeux stratégiques du détroit de Malacca, la mer signifie, désormais pour la région, la création de nouvelles industries maritimes (armements, ports, manutention, construction navale).

Un ensemble régional

L'Asie du Sud-Est est un bloc géographique qui bien qu'hétéroclite est distinct de l'Asie du Sud (civilisation indienne) et de l'Asie du Nord-Est (civilisations chinoise, coréenne et japonaise). Baignée à l'Ouest par l'Océan Indien et à l'Est par le Pacifique Occidental et ses mers régionales, cette partie de l'Asie est une terre de confluences et d'influences. La Chine, l'Inde, le Bouddhisme, l'Islam, l'Europe coloniale ont chacun contribué à la diversité de dix pays de la région. Chacun possède des caractéristiques géographiques propres, mais aussi des cultures, une histoire, des régimes politiques qui en font l'un des blocs régionaux mondiaux les plus diversifiés, mais paradoxalement animé par une volonté collective de construire une unité au travers de l'ASEAN¹ notamment pour s'inscrire dans un contexte Asie / Pacifique marqué par de grandes puissances (Inde, Chine, Japon, Russie, États-Unis).

En mettant la main en 1515 sur Malacca, les Portugais ne firent que perpétuer le contrôle ancien de diverses puissances sur le passage entre les océans Indien et Pacifique. Les Hollandais (Indonésie), Espagnols (Philippines), Anglais (Birmanie, Malaisie), Français (Indochine) feront de la région, à l'exception de la

¹ L'ASEAN (Association des nations de l'Asie du Sud-Est) a été fondée en 1967 par les pays proches des USA. Durant les années 90, le Vietnam, le Laos, le Cambodge et la Birmanie l'ont rejointe. Seul le Timor Est séparé de l'Indonésie en 2002 n'est pas membre. En janvier 2016, l'ASEAN a annoncé son ambition de se construire comme un espace économique intégré.

Thaïlande, l'un des grands espaces coloniaux planétaires. La sortie de ce contexte dans la seconde partie du XX^e siècle se fera dans des guerres et soubresauts politiques très meurtriers.

Aujourd'hui, l'Asie du Sud-Est est apaisée et engagée dans un projet collectif qui doit transcender les clivages, dont le premier, est culturel avec au Nord l'Indochine bouddhique, au Sud l'Insulinde musulmane et à l'Est les Philippines catholiques. L'échelle même du développement économique est variée. Le plus haut niveau est tenu par la cité état de Singapour plateforme financière et maritime à la jonction de l'Occident et de l'Extrême-Orient. Suit, le petit sultanat pétrolier de Brunei. Pour le reste, la marque est plutôt l'émergence avec divers niveaux de gradation pour la Malaisie, la Thaïlande, l'Indonésie, les Philippines, le Vietnam. Le Laos, le Cambodge, la Birmanie et le Timor Est sont en voie de développement économique après plusieurs décennies d'histoire difficiles.

Développement économique

Pays	PIB/hab US\$	Pop M hab.	Indice lib éco
Singapour	52 284	5.5	89,4
Brunei	40 979	0.4	69,0
Malaisie	11 307	30	69,6
Thaïlande	5 977	67	63,3
Indonésie	3 491	257	58,5
Philippines	2 875	100	60,1
Vietnam	2 052	90	50,8
Laos	1 793	7	51,2
Birmanie	1 208	54	46,5
Timor Est	1 169	1	43,2
Cambodge	1 094	15	57,4

Sources : Banque mondiale, Heritage Foundation²

Le carrefour maritime

La caractéristique maritime de la région est donc le passage interocéanique par le long détroit de Malacca (800 km de long) entre la Malaisie et l'Indonésie et son resserrement minimum du détroit de Philips (2.5 km de large) entre Singapour et l'archipel indonésien de Riau. Dans ce détroit où se déroulent aussi les activités de

² D'essence libérale, Heritage Foundation (USA) publie annuellement avec le Wall Street Journal un indice de la « liberté économique » des pays (100 = maximum).

Singapour (port, soutage, mouillage), le flux de navires est de plus en plus important. Au début des années 2000, le transit annuel était de 50 000 navires, en 2014 les statistiques donnent le chiffre de 79 350 navires (soit 217 par jour). La question de la fluidité de cette voie stratégique se pose si l'on dépasse 100 000 passages annuels. Un accident majeur poserait un problème conséquent même si une coupure momentanée ne serait pas fatale pour les échanges puisque le trafic pourrait être détourné vers l'Est (+5 jours) par le détroit de Lombok³ qui sert aux expéditions australiennes vers le Nord via le détroit de Makassar et la mer de Sulu. La piraterie fait partie du décor maritime régional depuis plusieurs décennies, contrariante mais non perturbatrice pour les flux⁴.

Le détroit de Philips



Photo ISEMAR

Une alternative au détroit de Malacca est évoquée en Thaïlande avec un projet de canal dans l'isthme de Kra (44 km) entre le golfe de Thaïlande et la mer d'Andaman. L'ambition thaïlandaise est de développer une économie portuaire et logistique autour d'un nouveau passage maritime. Aucun projet n'est en cours, mais régulièrement la presse évoque un intérêt chinois. Pour l'instant, la Chine s'est focalisée sur un gazoduc et un oléoduc entre la Birmanie (golfe du Bengale) et la province chinoise du Yunnan via le port de Kyawkphyu. Plus récemment, le canal n'a pas été évoqué dans le concept de soft power industrialo-commercial développé par la Chine sous les noms de "One belt On Road" et "New Silk Road".

En 2003, le président Hu Jintao aurait évoqué selon un journal de Hong Kong le "dilemme de Malacca", c'est-à-dire la dépendance d'une grande partie des approvisionnements chinois à un goulet maritime particulièrement vulnérable. Le Japon l'avait déjà identifié dans les années 80, mais avec la Chine, le volume de marchandises est devenu colossal et la

dimension géopolitique s'est amplifiée avec la position du pays vis-à-vis de ses voisins et des États-Unis.

Le canal de Malacca est ainsi un extraordinaire point de resserrement de l'économie mondiale à un niveau bien supérieur que peuvent l'être Suez ou Panama. Le goulet est sensible pour toutes les économies d'Extrême-Orient. D'Ouest en Est, il s'agit des approvisionnements en matières premières⁵, dans l'autre sens des exportations de produits manufacturés. L'émergence chinoise, mais aussi de la région a accentué l'importance de cette étroite voie maritime.

Le problème est plutôt dans les tensions autour des enjeux de souveraineté et donc de ressources sur les archipels des Paracels (Chine / Vietnam), des Spartley (tous les riverains), les récifs de Scarborough (Chine / Philippines) et le Banc de James (Chine / Malaisie). La lecture très large de la souveraineté chinoise heurte les autres riverains⁶ et contribue à un environnement régional complexe s'ajoutant à celui plus au nord engageant Taiwan, la Corée et le Japon.

L'économie maritime régionale

Une des marques du carrefour maritime réside dans les fonctions portuaires de transbordement. Le port de Singapour a rapidement été identifié par les opérateurs de lignes régulières comme un hub majeur pour les conteneurs à la croisée de plusieurs grandes zones économiques. Les ports malaisiens, proche pour Tanjung Pelapas et éloigné pour Port Klang ont pris aussi une place dans l'offre régionale de transbordement. À l'opposé, tous les autres ports des pays voisins sont uniquement liés à des besoins économiques nationaux même si les volumes sont très conséquents.

Ports à conteneurs en ASE (M d'evp 2014)

Singapour	Singapour	33.7
Malaisie	Klang	10.9
Malaisie	Tanjung Pelapas	8.2
Vietnam	Ho Chi Minh & Cai Mep	6.9
Thaïlande	Laem Chabang	6.5
Indonésie	Jakarta Tanjung Priok	6.5
Indonésie	Surabaya Tanjung Priak	4.3
Philippines	Manille	3.7
Vietnam	Haiphong	2.5
Thaïlande	Bangkok	1.5

Sources : Ports du Monde, *Journal de la Marine Marchande*

³ Le détroit de la Sonde est lui peu profond (20 m) et réputé difficile.

⁴ Il s'agit surtout de vols de valeurs à bord. En 2014, la région a compté 141 attaques (le double de 2010) pour l'essentiel en Indonésie (114) sur des navires au mouillage.

⁵ Pour la seule Chine il s'agit de 100% du soja importé, 90% du pétrole, 50% du fer, 40% du GNL.

⁶ En matière navale, l'Indonésie a une flotte de grosses unités de surface du double de celle de la Malaisie et du Vietnam, du triple des Philippines. Le Vietnam est par contre mieux équipé en sous-marins.

L'autre marché qui s'appuie sur la position de Singapour est le pétrole. L'île s'est positionnée comme une des principales plates-formes mondiales de raffinage et dans la foulée de stockage. Singapour constitue un pôle mondial de stockage et dans sa mouvance des sites apparaissent en Malaisie voisine⁷ et dans les îles indonésiennes proches à l'initiative des stockeurs (Vopak, Oiltanking), des traders (Vitol, Trafigura, Gunvor) et d'acteurs chinois (Unipet, CNPC).

Le port de Ho Chi Minh Ville



Photo ISEMAR

La contribution de l'Asie du Sud Est à l'économie mondiale se fait au travers des matières premières. Si la conteneurisation des ports témoigne que les phénomènes de délocalisation ont changé l'économie de l'Asie du Sud-Est depuis les années 90, la région reste une zone d'exportation de grands pondéreux qui pèsent dans les échanges maritimes internationaux. Le principal fut longtemps le pétrole indonésien qui est désormais dans une phase de déclin. La production est aujourd'hui deux fois moins importante que dans les années 70-80. En 2014, le pays a exporté 11 Mt de pétrole brut, mais en a importé 9 Mt. Les autres exportateurs régionaux sont la Malaisie (12 Mt), le Vietnam (7 Mt) et Brunei (5 Mt). Les importations concernent la Thaïlande (35.5 Mt) et Singapour (35 Mt). L'Asie du Sud-Est est aussi riche en gaz naturel. La Birmanie, le Vietnam, la Thaïlande, la Malaisie, Brunei et l'Indonésie exploitent des ressources gazières (6% de la production mondiale, 5.4% des réserves prouvées) pour la plupart en exploitations offshores. Les exportations concernent les plus gros producteurs (Indonésie 16 Mt, Brunei 6 Mt, Malaisie 5 Mt) et représentent 20% des flux mondiaux de GNL orientés quasi exclusivement vers l'Asie du Nord-Est.

La troisième ressource en énergie de la région est le charbon avec une petite production vietnamienne exportée (7 Mt dont 4 pour la Chine) et la très grande

production de l'Indonésie. Le produit est pour l'essentiel du charbon thermique ainsi que de la lignite. Située pour l'essentiel dans le centre de Sumatra et l'Est de Borneo, la production indonésienne était en 2014 de 390 Mt dont 350 Mt ont été exportés à la fois vers l'Inde, les voisins régionaux et la Chine. La baisse de la demande chinoise de 20% en 2014 est liée à une demande politique de limiter les importations du charbon de mauvaise qualité calorique et polluant produit par certaines mines indonésiennes.

Les productions minérales de l'Asie du Sud-Est ne tiennent pas au fer (une petite production existe en Malaisie), mais à la latérite propre à l'altération des terres dans les zones tropicales. Les ressources principales sont la bauxite et le nickel. Le plus gros producteur est l'Indonésie, mais Jakarta a interdit les exportations de minerais métalliques non transformés au début de 2014 pour forcer la structuration d'industrie domestique, avec à la clé, valeur ajoutée et emploi. Pour l'instant, l'émergence trop lente coûte aujourd'hui des millions de dollars au pays. Les exportations de bauxite de l'Indonésie ont chuté à 2,1 Mt en 2014 contre 55,6 Mt l'année précédente. L'une des conséquences est l'émergence d'une production malaisienne (20 Mt en 2015).

L'autre ressource indonésienne est le nickel. Les Chinois ont développé une fonte de nickel fabriquée sur une base de nickel latéritique. L'interdiction d'exportation de Jakarta a réduit les flux de minerai brut indonésien de 72,8 Mt en 2013 à 47,7 Mt à 2014. Pour ce marché, ce sont les Philippines qui deviennent fournisseur principal de la Chine.

L'Asie du Sud-Est est aussi une grande terre agricole⁸ marquée en termes d'exportation par les pays du riz au Nord et ceux de l'huile de palme au Sud. Quatre producteurs de riz de la région représentaient en 2014 46% des exportations mondiales (Thaïlande 9 Mt, 25%; Vietnam 6.3 Mt, 15%; Birmanie 1.8 Mt, 4%, Cambodge 0.8 Mt, 2%). Pour l'huile de palme, deux pays représentent 91% des exportations (Indonésie 25.3 Mt, 53%; Malaisie 18.1 Mt, 38%). Les Philippines occupent une place différente avec une production massive de bananes, soit 2.2 Mt en 2014 représentant le deuxième fournisseur mondial (16%) derrière l'Équateur.

Les industries maritimes

La maritimité de l'Asie du Sud Est repose sur plusieurs figures sectorielles : les compagnies maritimes, les marins, la manutention portuaire et la construction navale. Pour les armements, on peut citer au Vietnam

⁷ Le groupe minier brésilien Vale a lui installé dans le centre du détroit de Malacca un terminal de stockage de minerai de fer pour le marché asiatique.

⁸ Les flux maritimes sont aussi d'importation de céréales avec des flux régionaux de riz vers l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines. Les blés américain et australien sont importés par l'Indonésie, les Philippines et le Vietnam.

la compagnie d'État multiactivités Vinalines et en Malaisie, dans la mouvance de Petronas, MISC est actif dans le pétrole (12^e armement mondial), le gaz (9^e) ainsi que le supply offshore. Pour les conteneurs, il y a les spécialistes des marchés régionaux, RCL (Thaïlande), Samudra (Indonésie) et X Press (Singapour). Singapour compte encore deux opérateurs importants, PIL et APL NOL (bientôt dans le giron de CMA CGM). À tout cela s'ajoutent les nombreuses compagnies de ferry des archipels philippins et indonésiens.

En termes de registre, Singapour en plus d'être l'une des principales places mondiale du shipping possède aussi le 5^e pavillon mondial. La Malaisie contrôle essentiellement une flotte de tankers et de méthaniers. La flotte indonésienne est riche de ses très nombreux ferries et caboteurs alors que le Vietnam socialiste maîtrise son outil naval. Le Cambodge est un registre libre et qualifié de pavillon de complaisance par l'ITF. Les Philippines ont peu de navires supérieurs à 300 tonnes brutes, les statistiques de Manille indiquent 8 000 unités, dont 60% consacrés au transport des personnes (50 M par an).

Registre (2014) et navigants (2010) en Asie du Sud-Est

pays	navires	TPL	navigants	%monde
Singapour	2 056	101 469		
Indonésie	2 483	12 613	78 000	5%
Malaisie	427	7 371	35 000	2.7%
Vietnam	1 340	6 613	22 000	1.7%
Philippines	807	6 494	81 000	6,2%
Thaïlande	539	4 968	11 000	0.4%
Cambodge	563	1 863	20 000	1.5%
Birmanie	47	248	31 000	2.4%

Navires +300 tonnes brutes, tpl tonnes de port en lourd

Sources : ISL Statistics Yearbook 2014, BIMCO 2010

La région par six de ses pays, compte pas moins d'un quart des 1,3 M de navigants dans le monde. Les Philippines, en 2010, représentaient 81 000 navigants⁹, dont 58 000 officiers, l'ensemble est formé par 95 écoles maritimes. Les Indonésiens étaient alors 78 000 à 80% employés dans des tâches d'exécution. La Malaisie et la Birmanie possèdent des nombres de marins bien supérieurs à ce que représente leur flotte. L'activité portuaire régionale a donné naissance à trois acteurs de manutention portuaire de conteneurs. Le numéro 1 mondial est l'entreprise de Singapour et propriété de l'État (via le fond Temasek) PSA International. Sur la base de son développement domestique, PSA Int. s'est constituée un réseau de

terminaux dans de très nombreux pays (dont Anvers et Gênes en Europe).

Le territoire de Singapour compte un acteur local, la société Portek passée en 2011 dans le giron du grand groupe japonais Mitsui & Co. La spécialité de l'opérateur est le développement dans des ports des pays en voie de développement et émergents. C'est le positionnement aussi du groupe philippin ISTCI. Fondée en 1997, la société contrôle une dizaine de terminaux domestiques et une vingtaine dans le monde. Enfin, si la construction navale de navire tend à être ultra dominée par le trio Chine, Corée, Japon, d'autres pays tendent à exister. Au Vietnam, les besoins nationaux et un développement sur l'industrie lourde ont poussé un secteur qui affiche néanmoins quelques difficultés et accueille les investissements internationaux. A Timor, Dili voit a contrario l'engagement du français Bolloré.

Enfin, si la construction navale de navire tend à être ultra dominée par le trio Chine, Corée, Japon, d'autres pays tendent à exister. Au Vietnam, les besoins nationaux et un développement sur l'industrie lourde ont structuré ses constructeurs. Le pays fournit 1% du marché, mais subit des difficultés structurelles après un démarrage rapide, obligeant l'État à restructurer le secteur. Les Philippines grâce à des investissements coréens (Hanjin), japonais (Tsuneishi) et singapouriens (Keppel) sont devenues le 4^e constructeur mondial avec 3% des commandes et des livraisons. Le troisième pôle régional est Singapour, mais essentiellement sur la fabrication et la maintenance des moyens de l'offshore autour de deux groupes nationaux, SembCorp et Keppel.

L'Asie du Sud-Est forme l'un des grands ensembles de notre monde dont la marque est la multipolarité. La particularité de cette zone est l'absence d'un leadership de l'un des pays et d'une véritable volonté de collaboration via l'ASEAN. Dans ce contexte, la mer est au centre de bien des richesses (ressources et commerce). Le potentiel en pétrole et en gaz de la mer de Chine méridionale est important et la Chine entend exploiter cette ressource quitte à imposer une politique de fait accompli comme le forage 981 de la CNOOC.

L'émergence économique à laquelle aspire toute la zone à besoin d'un contexte géopolitique apaisé auquel la Chine ne contribue pas toujours. Pourtant, la région dont le processus coopératif progresse mais aussi les industries du transport maritime et l'exploitation offshore ont besoin d'un climat apaisé pour faire de cet endroit du monde un espace de prospérité.

Paul TOURET

⁹ Les statistiques philippines indiquent près de 369 000 marins dans le pays en comprenant tous les salariés disponibles pour les métiers de la mer en domestique comme à l'international.