

Points de friction

5/5

ASIE

Le détroit de Malacca, un goulot tant numérique que maritime

Comme le désormais célèbre détroit d'Ormuz, le détroit de Malacca a le potentiel de faire vaciller le monde. Parce qu'il est une route maritime essentielle au commerce global. Et parce qu'il concentre un nombre record de câbles sous-marins nécessaires au fonctionnement d'internet.

MAUD CARLIER D'ODEIGNE

Je passe désormais mon temps à protéger les gens de celui que j'ai été : un espion de la Central Intelligence Agency (CIA) et de la National Security Agency (NSA) », déclare Edward Snowden dans ses mémoires. En 2013, il dénonçait la mise en place par les Etats-Unis d'un système de surveillance de masse global. Les documents dévoilés par le lanceur d'alerte montrent notamment l'intérêt stratégique des endroits où les câbles sous-marins – ces artères de fibre optique reposant au fond des mers et vitales au bon fonctionnement de l'internet mondial – sont reliés au continent. Le détroit de Malacca est l'une de ces zones.

Situé entre la Malaisie et l'Indonésie, ce détroit fait partie des routes maritimes les plus empruntées au monde. Connectant l'Europe et le Moyen-Orient à l'Asie de l'Est, il est la voie la plus courte entre l'océan Indien et la mer de Chine, ouvrant l'accès au Pacifique. Près d'un quart du commerce maritime mondial en volume y transite. Le détroit abrite trois ports à conteneurs majeurs dont le deuxième plus important de la planète, celui de Singapour.

Risque de « défaillance simultanée »
Pas seulement maritime, le détroit de Malacca est aussi un goulot numérique. Sur les 693 câbles sous-marins qui connectent aujourd'hui le monde, une douzaine traverse le chenal tandis que près d'une quarantaine aboutit à Singapour, faisant de la Cité-Etat la station d'atterrissage de câbles la plus dense du globe. Quant au transfert de données, le détroit a « une importance stratégique à l'échelle mondiale », indique Alain De Nève, spécialiste de l'innovation technologique en matière de défense à l'Institut royal supérieur de défense. Même si « dire que tous les câbles qui relient l'Europe à l'Asie passent par ce chenal est exagéré », nuance-t-il aussitôt.

Le goulot numérique formé par le détroit de Malacca, Singapour et les mers adjacentes présente plusieurs risques dont celui d'une « défaillance simultanée », poursuit Alain De Nève. En effet, lorsqu'un câble sous-marin est endommagé ou sectionné – en raison d'un événement naturel ou accidentel – les flux de données sont redirigés vers d'autres câbles et empruntent une route alternative. « Le risque, c'est que plusieurs câbles soient endommagés dans un même corridor. » Dans cette zone, un seul incident pourrait affecter simultanément de nombreux câbles entraînant des problèmes de communication au niveau régional, voire mondial.

Cela s'est produit en décembre 2006, au large de Taïwan – un autre goulot numérique. Un séisme a tranché six des

sept principaux systèmes de câbles reliant l'île au continent, perturbant le trafic internet de plusieurs pays de la région (Chine, Hong Kong, Vietnam, Singapour, Japon et Philippines). Certaines liaisons n'ont été pleinement rétablies qu'après plusieurs semaines.

Cible d'espionnage

Si les catastrophes naturelles et les dommages accidentels sont à craindre, le sabotage volontaire d'un réseau de câbles comme celui de Malacca est peu vraisemblable, selon le spécialiste. « Dans l'espoir d'affecter votre adversaire, cela peut aboutir à vous tirer une balle dans le pied, par effet de ricochet. » Le risque de toucher par mégarde des câbles utiles au pays saboteur est effectivement trop grand.

En revanche, la concentration de câbles dans la station d'atterrissage de Singapour en fait une cible privilégiée pour l'espionnage. « Les cyberattaques sur les systèmes qui connectent les câbles sous-marins aux stations », constituent un deuxième risque majeur. Alain de Nève vulgarise : « La faiblesse d'une concentration comme celle de la station de Singapour, c'est qu'en espionnant une seule station, on obtient énormément de données. »

Seuls quelques Etats – « les Etats-Unis, la Chine, Israël, en Europe peut-être l'Allemagne ou la France » – ont les ressources pour développer des « logiciens espions aussi puissants que discrets ». Mais pour espionner quoi ? Si les renseignements militaires passent principalement par des satellites dédiés, la récolte des données transitant par les câbles sous-marins « peut faire partie d'une stratégie secondaire à la stratégie militaire principale », détaille Alain De

Le détroit de Malacca fait partie des routes maritimes les plus empruntées au monde mais est aussi un goulot numérique. © NATALLIA PERSHAJ.



Nève, car « les satellites ne sont pas capables de transporter des informations en quantité similaire et au même rythme que les câbles en fibre optique ». Mais surtout, cette récolte nourrit le renseignement sur « des activités sociétales, économiques et financières ».

D'après Alain De Nève, la première puissance mondiale ne s'est jamais cachée de son appétit pour l'interception d'informations à caractère commercial : « Quelle que soit l'administration qui était au pouvoir – il ne faut pas croire qu'il y a des méchants et des gentils dans cette affaire –, les Etats-Unis ont toujours mis à profit les capacités de renseignement qu'ils détenaient pour obtenir des données commerciales en vue de certaines négociations ; notamment lorsqu'il y avait des implications industrielles fortes. Les puissances qui détiennent ce type de capacité ne vont pas les utiliser pour des besoins strictement militaires. Toute information, dans tous

les domaines, qui permet de se positionner avec un avantage sur ses concurrents est bonne à récupérer. Il y a une transposition de la logique militaire dans la logique commerciale. »

C'est ainsi que dans la foulée des révélations d'Edward Snowden, l'émission brésilienne *Fantastico*, citée par *The Guardian*, dévoilait que la NSA avait espionné le géant pétrolier Petrobras. Si Washington a directement démenti toute volonté de voler des secrets industriels au profit d'entreprises américaines, les documents de Snowden montraient que l'agence collectait des renseignements auprès d'entreprises stratégiques, dépassant le cadre de sa mission principale de sécurité nationale.

Les Etats-Unis sont-ils en train d'exploiter des données transitant par le détroit de Malacca et aboutissant à la station de Singapour ? Les révélations d'Edward Snowden ont en tout cas montré l'ampleur des capacités américaines d'interception. Pour Alain De Nève, une opération de ce type par Washington est « très probable », au même titre que par Pékin.

Chine Malacca, un détroit stratégique dont Pékin cherche à s'affranchir

M.C.O.

Pour Pékin, le détroit de Malacca est d'abord un passage crucial pour écouler ses marchandises. Le Center for Strategic and International Studies a calculé via des données sur le commerce maritime, que près de 963 milliards de dollars de marchandises chinoises ont transité par ce détroit en 2024, c'est-à-dire 21 % des importations et 14 % des exportations de la Chine sur l'année.

Malacca est ensuite un détroit essentiel à la sécurité des approvisionnements énergétiques chinois. Selon l'Agence américaine d'information sur l'énergie (EIA), en 2025, sur la totalité du pétrole importé transitant par le détroit de Malacca, 48 % étaient destinés à la Chine. Tandis qu'environ 75 % du pétrole importé par Pékin passaient par le détroit.

Dans ce contexte, le géant asiatique multiplie les investissements dans les infrastructures de transport en Asie du Sud-Est. L'entreprise publique China Communications Construction Company est par exemple en train de construire l'East Coast Rail Link (ECRL), une ligne ferroviaire de 665 kilomètres qui doit relier la côte est de la Malaisie au port de Klang, sur sa côte ouest. Si ce type d'investissement chinois a d'abord été bien accueilli par la Malaisie, Kuala Lumpur se méfie aujourd'hui davantage de l'emprise grandissante de Pékin dans la région.

En 2013, Xi Jinping lançait les Nouvelles routes de la soie. Officiellement

destiné à développer les infrastructures et fluidifier les échanges, le projet est aussi analysé comme un moyen pour la Chine de diversifier ses routes commerciales et de réduire certaines de ses dépendances. Parmi elles, celle au détroit de Malacca.

« Des visées hégémoniques »

Des entreprises chinoises se sont par ailleurs montrées intéressées par un plan thaïlandais qui pourrait offrir à Pékin une nouvelle voie maritime cruciale. Relancé en 2020, le projet du *Land Bridge* relierait le golfe de Thaïlande à la mer d'Andaman par quelque 90 kilomètres de routes et de voies ferrées, avec l'ambition affichée par Bangkok de concurrencer le détroit de Malacca. L'agence de presse Reuters rapportait néanmoins en juin que les investisseurs internationaux restent hésitants face au coût du projet – plus de 30 milliards de dollars – et aux enjeux géopolitiques liés, justement, à une éventuelle implication chinoise.

Un passage concurrent comme le *Land Bridge* thaïlandais pourrait modifier lourdement l'économie de la Malaisie, redistribuant les cartes commerciales dans la région. Mais surtout, le déplacement d'une partie des routes maritimes empruntées par la Chine – « dont les visées hégémoniques en Asie du Sud-Est n'échappent à personne », selon la journaliste Emilie Aubry – pourrait perturber l'équilibre des puissances dans une région où Pékin cherche déjà à étendre son influence.