



## ASIA FOCUS

# LA MALAISIE, UN ACTEUR MARITIME QUI S'IGNORE AU CŒUR DE L'ASEAN

---

**Benjamin Blandin** / Doctorant  
à l'Institut catholique de Paris

Avril 2023



## PRÉSENTATION DE L'AUTEUR



**Benjamin Blandin** / Doctorant à l'Institut catholique de Paris

**Benjamin Blandin** est doctorant à l'Institut catholique de Paris, diplômé de l'Institut français de géopolitique (IFG, Paris 8) et de l'Institut supérieur de l'armement et de la défense (ISAD, Paris 2), auditeur de l'IHEDN (SN ESM 5), du CESM et du RNS-NG.

---

Cet article est issu d'une intervention de l'auteur lors de la journée d'étude « Dénis d'accès en Indo-Pacifique » organisée au sein de l'Institut catholique de Paris le 23 juin 2022.

---

## PRÉSENTATION DE LA COLLECTION ASIA FOCUS

La collection « Asia Focus » propose des analyses, des entretiens avec des experts ou des acteurs, ou des notes sur des travaux majeurs produits par des spécialistes de la région. Son objectif est d'approfondir la réflexion sur des sujets d'actualité et d'offrir des éléments de compréhension sur les enjeux actuels en Asie. Les dynamiques politiques, sécuritaires, économiques, culturelles ou sociétales sont ainsi privilégiées.

Collection sous la direction de **Barthélémy Courmont**, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférences à l'Université catholique de Lille, et **Emmanuel Lincot**, chercheur associé à l'IRIS, professeur à l'Institut Catholique de Paris et sinologue. Elle s'inscrit dans le cadre du Programme Asie-Pacifique de l'IRIS.

---



PROGRAMME  
**ASIE-PACIFIQUE**

Par son poids économique, démographique et la persistance d'une multitude de défis politiques, stratégiques et sécuritaires, l'Asie-Pacifique fait l'objet de toutes les attentions. Le programme Asie-Pacifique de l'IRIS et son réseau de chercheurs reconnu à l'échelle nationale et internationale se donnent pour objectif de décrypter les grandes dynamiques régionales, tout en analysant de manière précise les différents pays qui la composent et les enjeux auxquels ils sont confrontés.

Les champs d'intervention de ce programme sont multiples : animation du débat stratégique ; réalisation d'études, rapports et notes de consultance ; organisation de conférences, colloques, séminaires ; formation sur mesure.

Ce programme est dirigé par **Barthélémy Courmont**, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférences à l'Université catholique de Lille

Dans le cadre des contentieux maritimes en mer de Chine méridionale, les pays riverains de l'ASEAN<sup>1</sup> s'opposent entre eux ainsi qu'avec la Chine et les autorités de Taiwan. Ces deux derniers acteurs ayant pour point commun d'avoir une prétention commune sur la quasi-totalité de cet espace maritime. La presse se fait ainsi régulièrement l'écho d'incidents maritimes entre navires de pêche, notamment, vietnamiens et philippins, et navires de la marine, de la garde-côtes et de la milice maritime chinois.

La Malaisie, de son côté, paraît moins impactée et les altercations semblent moins fréquentes et moins conséquentes, tant pour ses activités de pêche que d'exploitation des hydrocarbures dans sa zone économique exclusive (ZEE). Une situation enviable qui semble due à une habitude, de longue date, des autorités de ne pas médiatiser les différends avec la Chine et de les régler par des négociations à l'abri des regards. Cependant, le pays qui dispose d'une ligne de côte de 4600 kilomètres de long pour une ZEE, revendiquée, de 334 000 kilomètres carrés, fait face à de nombreux défis que nous allons aborder.

## LA MALAISIE, UN PAYS CENTRAL POUR L'ASIE DU SUD-EST

On parle beaucoup du détroit de Malacca<sup>2</sup>, notamment dans le cadre des tensions qui opposent la Chine aux États-Unis, du canal de Kra<sup>3</sup> ou du corridor<sup>4</sup> birman qui permettraient de le contourner, mais les pays qui bordent ce même détroit, l'Indonésie, Singapour et la Malaisie ne semblent pas susciter le même intérêt. Il est vrai que ces dernières années, la Malaisie a été plus médiatisée pour le scandale 1MDB<sup>5</sup> et son instabilité politique (cinq Premiers ministres<sup>6</sup> en cinq ans, de 2018 à 2022) que pour ses atouts géostratégiques.

Pourtant, la Malaisie dispose d'un positionnement géographique absolument unique, au cœur de l'Asie du Sud-Est, sur les routes stratégiques de l'Indo-Pacifique, à un carrefour de peuples, de civilisations, mais aussi de voies maritimes internationales cruciales pour les échanges économiques mondiaux. Du point de vue de sa géographie, une des particularités de la Malaisie est d'avoir un territoire divisé en deux parties, la Malaisie péninsulaire et la Malaisie insulaire, avec à l'ouest et au sud les détroits de Malacca et de Singapour, et à l'est la mer de

<sup>1</sup> ASEAN : Association of South East Asian Nations (Association des pays d'Asie du Sud-Est)

<sup>2</sup> Et notamment du « dilemme de Malacca » pour la Chine

<sup>3</sup> Projet de canal qui serait creusé dans la partie la plus étroite du sud de la Thaïlande, de sorte à contourner les détroits de Singapour et de Malacca

<sup>4</sup> Le corridor économique sino-birman comprend un oléoduc, un gazoduc, une voie de chemin de fer ainsi qu'une autoroute entre la région chinoise du Yunnan et le port

<sup>5</sup> Scandale politico-financier survenu en Malaisie et impliquant le Premier Ministre Najib Razak

<sup>6</sup> Najib Razak (2009-2018), Dr Mahathir Muhamad (2018-2020), Muhyiddin Yassin (2020-2021), Ismail Sabri Yaakob (2021-2022), Anwar Ibrahim (2022-)

Chine méridionale, la mer de Sulu et la mer des Célèbes. À proximité, la mer d'Andaman, la mer de Java et le golfe de Thaïlande. Au-delà, les océans Indien et Pacifique.

La Malaisie compte d'ailleurs de nombreux voisins dont Singapour, l'Indonésie, la Thaïlande, les Philippines, le Vietnam et Brunei, avec qui les relations sont relativement apaisées même si des contentieux maritimes secondaires demeurent<sup>7</sup>. On pourrait penser que cet état des lieux omet la Chine, mais au sens de la Convention des Nations unies pour le droit de la mer<sup>8</sup>, les travaux de poldérisation entrepris sur des récifs coralliens et leur militarisation par la Chine ne changent pas leur nature. Les récifs, atolls, bancs de sable et rochers ne peuvent en effet pas changer de nature et être reconnus a posteriori comme des îles et ne peuvent donc pas générer de zone économique exclusive (tout au plus une mer territoriale de 12 Nm s'ils sont découverts à marée haute). Du point de vue même du droit maritime international, cela signifie qu'il n'existe pas de frontière maritime entre la Malaisie et la Chine, dont le point le plus méridional internationalement reconnu est l'île de Hainan<sup>9</sup>. Cela ne veut pas dire que la présence chinoise, *via* sa marine, sa garde-côtes, sa milice maritime ou ses flottes de pêche ne se fait pas sentir, mais jusqu'à maintenant la Malaisie a plutôt fait profil bas, préférant régler les disputes sans exposition médiatique, du fait de l'importance qu'occupe la Chine en tant que partenaire commercial (IDE, flux commerciaux, tourisme).

## UN PAYS PRINCIPALEMENT CONTINENTAL CONFRONTÉ À DE NOMBREUX DÉFIS MARITIMES

Au fil des décennies, la mer est progressivement devenue une dimension de plus en plus stratégique pour la Malaisie. Tout d'abord, suite à la formation de la Malaysia en 1965 avec l'intégration à la *Malaya* coloniale des *Straits Settlements*<sup>10</sup> dont Singapour ainsi que des territoires de Sabah et de Sarawak. Ensuite, grâce à la découverte et à la mise en exploitation des gisements de pétrole en mer de Chine méridionale par Petronas. À cela s'ajoute l'augmentation continue du trafic maritime dans les détroits et enfin l'augmentation des besoins en calories due à l'évolution des pratiques alimentaires et à l'accroissement de la population.

<sup>7</sup> Contentieux sur Pulau Perak et Pulau Jarak dans le détroit de Malacca, et sur Pulau Sipadan et Pulau Ligitan dans la mer des Célèbes avec l'Indonésie, contentieux sur Pulau Pasir et Pulau Batu Puteh (Pedra Branca), Pulau Tekong et Tuas avec Singapour, contentieux dormant avec les Philippines sur l'est de Bornéo, contentieux sur Amboyna Cay, Barque Canada Reef,

<sup>8</sup> La CNUDM ou UNCLOS en anglais

<sup>9</sup> Selon les autorités chinoises, le point le plus méridional du pays est *James Shoal*, un haut-fond (banc) submergé à 22 m de profondeur situé à environ 83 km des côtes de l'île de Bornéo. La Chine justifie la présence continue de ses navires sur la base de recherches liées à la disparition du MH370 de la *Malaysian Airlines*

<sup>10</sup> Anciennes colonies britanniques comprenant les territoires de Penang, Singapour, Malacca et Labuan

En parallèle de cette évolution sont apparues des menaces nouvelles et multispectrales sur l'ensemble des espaces maritimes contrôlés par la Malaisie ou dans les espaces adjacents contrôlés par ses voisins. Qu'il s'agisse du contrôle de la navigation et de la sécurité des navires dans la zone des détroits (MARSEC), de la délimitation des frontières avec ses voisins<sup>11</sup>, de la protection de ses activités d'exploitation pétrolière et de pêche en mer de Chine méridionale, du phénomène de piraterie et de petite criminalité en mer dans les détroits, jusqu'à des actes de terrorisme islamiste (Abu Sayyaf, MILF) en mer de Sulu et en mer des Célèbes. On le voit, les motifs d'assurer une surveillance de sa ZEE ne manquent pas et requièrent des moyens importants que la Malaisie a du mal à mobiliser.

## UN DISPOSITIF NAVAL DÉSÉQUILBRÉ

Pour répondre à ces défis, la marine malaisienne dispose en effet de moyens limités, partiellement modernisés et éclatés entre quatre quartiers généraux de régions maritimes et deux quartiers généraux pour la marine. Officiellement, la marine compte 15 000 hommes et femmes dans ses rangs, mais ces effectifs sont répartis entre 14 bases et installations disséminées sur l'ensemble du territoire (sept en Malaisie péninsulaire<sup>12</sup>, sept sur les côtes de Bornéo<sup>13</sup>) et cinq stations en mer de Chine méridionale. Les navires, quant à eux, sont partagés entre la *Western fleet* dont le quartier général est situé à Lumut, dans l'État de Perak, à l'ouest de la Malaisie et la *Eastern fleet* dont le quartier général est situé Sepanggar à l'est de l'île de Bornéo.

Au total, la marine compte 80 unités réparties sur une quinzaine de classes de navires différentes dont une vingtaine de frégates, corvettes et navires de patrouille offshore, une cinquantaine de vedettes rapides et d'intercepteurs, et une dizaine de navires auxiliaires (guerre des mines, soutien, formation et surveillance hydrographique) ; sans oublier quatre sous-marins, dont deux Scorpènes fabriqués sur place avec l'assistance de Naval Group. Sur l'ensemble de ces navires, seule une trentaine peuvent être considérés comme plus ou moins récents, ce qui ne permet pas de répondre aux besoins en forte croissance. À titre de comparaison, le voisin singapourien, six fois moins peuplé et disposant d'un territoire et d'une

<sup>11</sup> Avec Singapour, sur *Pedra Branca*, *Middle Rocks* et *South Ledge* ainsi que la zone maritime au large du port de TUAS, avec l'Indonésie, au sujet des îles Ligitan et Sipadan dans la mer des Célèbes, avec le Vietnam, en mer de Chine méridionale et avec les Philippines sur l'est de Bornéo

<sup>12</sup> Lumut Naval Base (QG Western Fleet), Tanjung Gelang, Tanjung Gerak, Tanjung Pengelih, Nat. Hydrographic Centre (Pulau Indah), Abu Bakar Base, Sungai Lunchoo

<sup>13</sup> Sepanggar (QG Eastern Fleet et force sous-marine), Labuan, Sandakan, Semporna, Kuching, Bintulu, Tun Sharifah Rodziah Sea Base, Swallow Reef

ZEE<sup>14</sup> bien plus restreints, dispose d'une marine autrement plus moderne et efficace, dotée de six sous-marins, 12 frégates et corvettes, quatre navires de débarquement, quatre navires de guerre des mines et 12 patrouilleurs.

Afin de combler, au moins momentanément, son manque de moyens, la marine malaisienne a pris un ensemble d'initiatives, allant des patrouilles coordonnées avec les marines et garde-côtes des pays voisins (Singapour et l'Indonésie) au fait de confier la mission de garde-côtes tant à sa marine qu'à son agence dédiée, la Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) et à la police maritime, de sorte à mutualiser les moyens et à faire coopérer ses différentes entités de sécurité maritime.

## UN PLAN DE MODERNISATION AMBITIEUX POUR LA MARINE

Un plan ambitieux de modernisation de la flotte, le plan *Fifteen to five*<sup>15</sup> a également été entrepris, visant à optimiser le format de la marine, notamment *via* la diminution du nombre de classes de navires de quinze à cinq, en acquérant de nouveaux navires ou en modernisant des navires plus anciens. Différents exemples peuvent être cités, tels que les navires de patrouille maritime « nouvelle génération » de la classe Kedah, les sous-marins Scorpènes, les frégates de classe Maharaja Lela (basées sur la frégate Gowind 2500), mais le programme dans son ensemble a connu de nombreuses difficultés entre corruption, baisse de crédits et incompétence de certains acteurs industriels locaux. On peut facilement en juger sur la seule base des volumes avec 27 patrouilleurs nouvelle génération (NGPV<sup>16</sup>) prévus mais seulement six commandés, six patrouilleurs de seconde génération (SGPV<sup>17</sup>) commandés, mais la livraison du premier navire retardée de 2018 à 2025, 18 *Littoral Mission Ships* (LMS) prévus mais seulement quatre commandés, et il semble en être de même sur d'autres programmes comme le projet de modernisation des vaisseaux vieillissants (ou *Service Life Extension Program*<sup>18</sup> (SLEP)).

La situation des installations est un peu meilleure, mais les cinq stations créées sur des récifs en mer de Chine méridionale entre 1983 et 1999 (Ardasier Reef, Erica Reef, Investigator Shoal,

<sup>14</sup> ZEE (EEZ en anglais) : Zone économique exclusive, bande de mer ou d'océan d'une largeur de 200 miles nautiques, située entre les eaux territoriales et les eaux internationales, sur laquelle un État dispose de l'exclusivité d'exploitation des ressources.

<sup>15</sup> Ou « *Armada Transformation 15 to 5 plan* » : Littoral Mission Ships (LMS), Multi-Role Support Ships (MRSS), Littoral Combat Ships (LCS), New Generation Patrol Vessels, sous-marins

<sup>16</sup> *New Generation Patrol Vessels* (NGPV) : navires les plus récents, achetés sur étagère ou conçus et coproduits sur place avec l'aide de partenaires industriels internationaux (ex : Naval Group sur les frégates Gowind 2500 et les sous-marins Scorpène)

<sup>17</sup> *Second Generation Patrol Vessels* (SGPV) : navire de patrouille datant des années 70 à 90-2000, principalement commandés à l'étranger

<sup>18</sup> Programme visant à moderniser les navires les plus anciens afin d'en étendre la durée de vie via l'installation d'une motorisation et/ou de capteurs plus récents

Mariveles Reef et Swallow Reef) sont particulièrement modestes et très exposées à une éventuelle attaque adverse. La principale station, Swallow Reef, dispose bien d'une piste d'atterrissage, mais sa longueur, d'à peine plus d'un kilomètre, ne permet pas d'y opérer des avions de chasse, des drones tout au plus.

Par ailleurs, la Chine n'est pas la seule puissance dans le périmètre immédiat de la Malaisie. Si la marine, la garde-côtes et la milice maritime chinois exercent bien une présence et une pression régulière autour de Luconia Shoal notamment, le Vietnam, de son côté, dispose de deux stations dans la ZEE malaisienne, à Canada Reef et Amboyna Cay (à l'ouest de la ZEE du Brunei), en plus d'une station dans la ZEE du Brunei et de 14 stations dans celle des Philippines. Les Philippines, pour leur part, disposent par ailleurs d'une station dans la ZEE malaisienne à Commodore Reef et entretiennent une revendication dormante sur l'Est de Sabah (au Nord-Est de l'île de Bornéo).

## COOPÉRATION DE DÉFENSE, DIPLOMATIE ET DROIT INTERNATIONAL

Face à ces défis, la Malaisie n'est pas sans ressource et le pays a su adroitement compter sur trois domaines, la coopération de défense, la diplomatie et l'approche juridique des contentieux afin de sécuriser son espace maritime et pallier le manque de moyens.

Dans le premier domaine, la Malaisie collabore étroitement avec Singapour et l'Indonésie au sein du Singapore Information Fusion Centre (IFC<sup>19</sup>) et du RECAAP<sup>20</sup> (ou ISC), qui sert également pour la fonction *Regional Maritime Security* (MARSEC<sup>21</sup>). La Malaisie organise ou participe régulièrement à de nombreux exercices navals ; par exemple le *Maritime Training Activity* (MTA) avec la marine américaine, l'exercice *Malapura*<sup>22</sup> avec la marine de Singapour, l'exercice *Bersama Gold*<sup>23</sup> avec les membres du *Five Powers Defense Agreements*<sup>24</sup>

<sup>19</sup> Information Fusion Center de Singapour (IFC) : centre régional de sécurité maritime (ou MARSEC). Sa fonction est de faciliter le partage de l'information et la collaboration entre les principaux acteurs maritimes en vue d'améliorer la sécurité à la mer

<sup>20</sup> *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP ou ISC pour Information Sharing Center) : accord régional et intergouvernemental de partage d'information visant à lutter contre la piraterie et la criminalité en mer en Asie

<sup>21</sup> *MARitime SECurity* (ou MARSEC) : système mis en place suite à la convention SOLAS (*Safety of Life At Sea*) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI, IMO en anglais), comprenant trois niveaux et visant à renforcer la sécurité des navires, des personnels et des installations maritimes

<sup>22</sup> Exercice *Malapura* : exercice naval conjoint aux marines de Singapour et de la Malaisie

<sup>23</sup> Exercice *Bersama Gold* : Exercice naval conjoint aux forces du FPDA, comprenant l'Australie, la Malaisie, la Nouvelle Zélande, Singapour, et le Royaume-Uni

<sup>24</sup> Le *Five Powers Defense Arrangements* (FPDA) : série d'accords de défense mis en place en 1971 entre le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie et Singapour. Cette alliance dispose de deux bases en Asie du Sud-Est, l'une en Malaisie (*Butterworth Air Base*, Penang), la seconde à Singapour (*Sembawang Air & Naval Base*)

(groupe de défense collective dont elle est membre depuis 1971) ou encore l'exercice *Kakadu*, organisé par l'Australie et réunissant 27 nations de l'Indo-Pacifique.

Dans le domaine politique, la Malaisie a adopté depuis son indépendance une stratégie de non-alignement et de neutralité qui se reflète dans sa participation à différents forums et organisations internationales (ASEAN, Commonwealth, Organisation de la conférence islamique, Southeast Asian Nuclear-Weapon-Free Zone Treaty, Mouvement des non-alignés, APEC<sup>25</sup>, Asia Cooperation Dialogue, Asia-Europe Meeting, Nations unies, Indian Ocean Rim Association, Asia-Middle East Dialogue). La Malaisie est par ailleurs signataire du Malaysia-China Comprehensive Strategic Partnership (2013), mais également du Malaysia-US Comprehensive Partnership (2014) tout en participant au projet BRI<sup>26</sup>.

Acteur actif, mais peu médiatique, la Malaisie participe activement depuis 1992, au travers de l'ASEAN, aux négociations avec la Chine sur un « Code de conduite » (*Code of Conduct*<sup>27</sup> ou *CoC*) global et légalement contraignant pour les parties au contentieux en mer de Chine méridionale. De fait, la Malaisie cherche en permanence à équilibrer sa position en fonction du contexte et du niveau de tension régional, de sorte à préserver ses intérêts dans une logique de neutralité. Ce qui ne l'empêche pas de, parfois, affirmer son jeu comme lorsqu'elle a refusé en 2005 de rejoindre le *Joint Maritime Seismic Understanding* (JMSU<sup>28</sup>) signé entre la Chine, le Vietnam et les Philippines.

De même, elle a affirmé son statut de nation maritime au travers de son livre blanc de la défense en 2019. Par ailleurs, le pays a déposé la même année une demande conjointe avec le Vietnam auprès de l'International Seabed Authority<sup>29</sup> pour obtenir l'extension de son plateau continental, occasionnant au passage une offensive diplomatique de la Chine, mais recevant en retour le soutien de ses voisins de l'ASEAN.

La Malaisie a, de surcroît, exploré la dimension légale à au moins trois reprises afin de faire valoir ses droits. Une première fois, avec succès, auprès de la CIJ<sup>30</sup> en 2001 contre l'Indonésie concernant la propriété sur les îles Ligitan et Sipadan<sup>31</sup> dans la mer des Célèbes, une deuxième

<sup>25</sup> Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) : Coopération économique pour l'Asie-Pacifique

<sup>26</sup> *Belt and Road Initiative* (BRI) : également connu sous le vocable de *One Belt One Road* (OBOR) ou « Nouvelles routes de la soie » (terrestres, maritimes, digitale, arctique), l'initiative BRI a été présentée en 2013 par les autorités chinoises et comprend la construction massive d'infrastructures de transport

<sup>27</sup> *Code of Conduct* (CoC) : accord en cours de négociation depuis 1992 entre les pays de l'ASEAN et la Chine et visant à établir des règles communes pour l'exploitation et la répression des activités illégales en mer de Chine méridionale, de sorte à éviter d'éventuelles confrontations entre marines et garde-côtes

<sup>28</sup> Le *Joint Maritime Seismic Understanding* (ou JMSU), accord tripartite signé en 2005 entre la Chine, le Vietnam et les Philippines et visant à l'exploration-exploitation commune des hydrocarbures en mer de Chine méridionale. Cet accord est tombé en désuétude en 2008

<sup>29</sup> Autorité internationale des fonds marins (AIFM, ISA en anglais) : organisme international en charge de l'organisation et du contrôle des activités relatives aux ressources minérales et activités connexes dans la zone internationale des fonds marins

<sup>30</sup> CIJ (ICJ en anglais) : Cour internationale de justice, basée à La Hague, aux Pays-Bas

<sup>31</sup> "*Sovereignty over Ligitan and Sipadan Islands*" (Indonesia v. Malaysia), ICJ, 17 décembre 2002

fois, également avec succès, auprès du tribunal international pour le droit de la mer<sup>32</sup> en 2002 contre Singapour sur l'extension du port de TUAS et la poldérisation de Pulau Tekong<sup>33</sup> dans le détroit de Johor. Enfin il y a eu une troisième tentative, auprès de la CIJ en 2003 sur la propriété de Pedra Branca<sup>34</sup> (Pulau Bathu Puteh), Middle Rocks et South Ledge, *qui s'est* révélée moins heureuse. Seule la propriété de *Middle Rocks* a été clairement octroyée à la Malaisie, Singapour conservant la propriété de Pedra Branca et South Ledge restant indéterminée.

## LA MALAISIE, UN ACTEUR MARITIME QUI S’AFFIRME AU SEIN DE L’ASEAN

Malgré un manque de moyens et une augmentation des menaces, la Malaisie a su avancer à son rythme, avec son propre style de règlement des contentieux, et semble avoir réussi à trouver le juste équilibre pour préserver ses intérêts tout en se gardant bien de rejoindre tel ou tel camp ou de sembler prendre faits et cause pour l'une ou l'autre des puissances majeures de la région. Ces relations, très tendues au cours des années 1960 à 1970 avec certains de ses voisins, sont désormais apaisées dans l'ensemble, notamment avec l'Indonésie et Singapour. Pour autant, si des contentieux persistent avec eux comme avec la Chine, ils ont pu être gérés de sorte à ne pas générer d'impact significatif sur les activités économiques, même au pic des tensions en mer de Chine méridionale, entre 2014 et 2016.

La marine, en phase de modernisation, trop lente sans doute, et impactée par la corruption et l'inefficacité de certains acteurs industriels nationaux, ne semble pas avoir joué un rôle majeur dans l'évolution de la situation. Cependant, la création d'une véritable garde-côtes, la MMEA<sup>35</sup>, associée au projet *Fifteen to five* ainsi qu'à la mise en place d'une force sous-marine sur l'île de Bornéo, a pu contribuer à envoyer certains signaux aux partenaires comme aux compétiteurs de la Malaisie et à démontrer une évolution des mentalités au sein du gouvernement comme dans la marine malaisienne. On constate en tout cas que le pays n'a

---

<sup>32</sup> TIDM (ITLOS en anglais): International Tribunal for the Law of the Sea

<sup>33</sup> Case concerning land reclamation by Singapore in and around the straits of Johor (Malaysia v. Singapore), ITLOS, 8 octobre 2003

<sup>34</sup> Rocher disposant d'un phare et de diverses installations, contrôlé par Singapour, revendiqué par la Malaisie et situé entre les côtes de l'Etat de Johor (Malaisie) et l'île indonésienne de Bintan.

<sup>35</sup> Malaysia Maritime Enforcement Agency (ou MMEA) : agence des garde-côtes de la Malaisie, mise en place en 2006 (annoncée en 2004, renommée *Malaysian Coast Guard* en 2017)

pas connu d'affrontement armé depuis la fin de la *Konfrontasi*<sup>36</sup> avec l'Indonésie en 1966, ce qui est considéré comme une démonstration de l'efficacité de l'*ASEAN way*<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> *Konfrontasi* : conflit de faible intensité survenu entre la Malaisie et l'Indonésie entre 1963 et 1966

<sup>37</sup> Mot d'ordre de l'ASEAN qui comprend une approche informelle et non conflictuelle entre États membres via la consultation et la recherche d'un consensus.

# L'expertise stratégique en toute indépendance



PROGRAMME  
ASIE-PACIFIQUE



2 bis, rue Mercœur - 75011 PARIS / France

+ 33 (0) 1 53 27 60 60

[contact@iris-france.org](mailto:contact@iris-france.org)

[iris-france.org](http://iris-france.org)



L'IRIS, association reconnue d'utilité publique, est l'un des principaux think tanks français spécialisés sur les questions géopolitiques et stratégiques. Il est le seul à présenter la singularité de regrouper un centre de recherche et un lieu d'enseignement délivrant des diplômes, via son école IRIS Sup', ce modèle contribuant à son attractivité nationale et internationale.

L'IRIS est organisé autour de quatre pôles d'activité : la recherche, la publication, la formation et l'organisation d'évènements.