

Le détroit de Makassar dans le jeu géopolitique indonésien

Dr. Eric Frécon
Ecole Navale / Asia Centre

Note d'actualité n°5/8 de l'Observatoire de l'Asie
du Sud-Est, cycle 2017-2018
Octobre 2017

Au carrefour des questions nationales (*Poros Maritim Dunia*) et régionales (*Rebalancing, Belt and Road Initiative*), l'intérêt géopolitique du détroit de Makassar peut sembler évident, autant pour les liaisons nord-sud qu'il permet (sous-marins, commerce), que pour l'articulation ouest-est des démarches en cours. Pourtant, les nombreux projets envisagés peinent toujours à se concrétiser à cause du manque de coordination au sein du ministère de la Défense en particulier et du gouvernement en général. Il est vrai que d'autres zones (Natuna, Sonde, Lombok) attirent l'attention des décideurs indonésiens. Finalement, bien que ce soit une zone plus large qu'il faille envisager, de Java-Est aux Sulu, deux enseignements demeurent, pour l'Indonésie (voire les Javanais) comme pour les marines de passage (telle la France) : accompagner la décentralisation et accepter le progressif déplacement du centre de gravité géopolitique indonésien en cours (plus à l'est et hors de Java ?).

Introduction

1. Atouts géopolitiques indéniables, entre sécurités traditionnelle et non-traditionnelle

- 1.1. Axe Nord-Sud
- 1.2. Axe Est-Ouest

2. De récurrents obstacles indonésiens faute de politique clairement définie

- 2.1. Absence de cap au sein du ministère de la Défense
- 2.2. Une absence de ligne de conduite propice aux rivalités internes et externes

Conclusion

ANNEXES



Introduction

Qu'il s'agisse de frégates basées à Nouméa ainsi que du groupe de l'Ecole d'application des officiers de Marine (EAOM), comme en 2016 : la Marine nationale est amenée à emprunter le détroit de Makassar. Celui-ci s'invite dans les débats stratégiques, au cœur des diplomaties de défense régionales ou extra-régionales, et non plus seulement chez les lecteurs de Conrad ou Wallace. Le naturaliste raconte d'ailleurs comment lors de son passage dans la ville éponyme en 1856, il y craignait déjà les pirates et y croisait de nombreux marchands, en particulier bugis sur leurs *p(h)inisi*, qui filaient vers l'Afrique australe, l'Océanie et les Sulu¹.

Le détroit de Makassar parmi les voies de communications sud-est asiatiques

Longtemps éclipsé par le détroit de Malacca, il a irrigué la face cachée de Kalimantan, à l'est. Aujourd'hui, il se retrouve au carrefour de deux projets nationalement cruciaux : d'une part, la *Belt and Road Initiative* (BRI), le projet chinois des années Xi ; d'autre part, le *Poros Maritim Dunia* (PMD – *Global Maritime Fulcrum/Axis/Pivot*), cher à Joko Widodo.

Dans ce contexte politiquement très propice, il pourrait également se positionner au rang des éléments d'alternatives face au détroit de Malacca : après le projet malaisien de *pipeline* péninsulaire², les travaux sino-malaisiens de l'*East Coast Rail Link* – pour relier est et ouest de la même péninsule malaise – ont été lancés en août dernier ; l'idée du canal à travers l'isthme de Kra a été ravivée – étonnamment le même

1 - Alfred R. Wallace, *The Malay Archipelago*, Boston, Periplus, 2000 (1890), p. 162 et 309.

2 - Mohd Hazmi Mohd Rusli, Rahmat Mohamad, "Malaysia's Trans Peninsular Pipeline Project: Will it Take Off?", *RSIS Commentaries*, 14/010, 16 janvier 2014.

jour et par des acteurs chinois privés et universitaires³ ; les travaux ferroviaires se poursuivent au Laos et il était aussi question d'un gigantesque projet portuaire chinois à Kyaukpyu en Birmanie. En parallèle, et au-delà des risques cycliques de piraterie et banditisme maritime (tant que l'île de Batam n'aura pas répondu au défi de son urbanisation), des questions commencent à être soulevées à propos du détroit de Malacca lui-même : aussi bien à propos de sa possible saturation⁴ et de la difficulté à naviguer pour certains tankers pleins⁵ dans des eaux avec 20 mètres de profondeur, que du risque de collision, souligné par l'accident de l'*USS McCain* en août 2017.

Dès lors, pour à la fois prolonger le « dilemme de Malacca » identifié par Hu Jintao dès 2003 et la politique de décentralisation indonésienne initiée en 1999, tout en anticipant sur de possibles contraintes dans le détroit de Malacca, celui de Makassar se positionne.

Il peut dès à présent faire valoir ses quelque 13 000 navires par an, identifiés par les Philippines en 2017 au large de Sibutu, plus au nord. De tels chiffres ne soutiennent pas la comparaison avec Malacca. Toutefois, ils rendent compte d'une liaison certes spécifique mais importante, entre Australie et Chine (fer) – à surveiller du fait des positions de Canberra vis-à-vis de Pékin, son premier partenaire commercial (importations et exportations).

De plus, le détroit est emprunté par un câble sous-marin national (JaKa2LaDeMa), sachant qu'un projet de câble régional (*Indonesia Global Gateway*) est prévu pour 2018, avec des stops à Makassar et Balikpapan⁶. Cette dernière ville, par ailleurs, abrite l'essentiel des compagnies pétrolières en Indonésie, dont *Total E&P Indonésie* (cf. *infra*)⁷.

Le détroit de Makassar dans la géographie – physique, militaire et criminelle – de l'Indonésie

Ce chenal de 700 kilomètres de long se démarque par sa largeur : entre 120 et 280 km contre 2,2 km au niveau de Batu Berhanti dans le détroit de Singapour. Il est surtout très profond : 1 018 mètres de moyenne et 3 302 mètres au plus bas, avec une large plateforme continentale côté Bornéo, d'où un accès aisé au bassin

3 - David Brewster, "The Kra Canal: Double bypass", *The Interpreter* (Lowy Institute), 7 septembre 2017.

4 - Le trafic maritime a augmenté de 61% dans le détroit entre 1999 et 2007, après avoir doublé entre 1986 et 1992 ; d'après le *Maritime Port of Singapore* (MPA), 141 000 navires pourraient transiter dans le détroit en 2020 alors que la limite de saturation est fixée à 122 640 unités d'après le MIMA ; voir : Joshua Ho, "Cooperative Mechanisms in the Malacca Straits", *International Maritime Security Conference*, Singapore, 14/5/2009 ; MPA, "Carriage Capacity of the Straits of Malacca and Singapore", *Working Paper*, 2009. p. 5.

5 - Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, "Straits of Malacca and Singapore: Ensuring Safe Navigation", *RSIS Commentaries*, 131/2011, 13 septembre 2011.

6 - Entretien par courrier électronique avec Camille Morel, doctorante au CESM, le 26 septembre.

7 - D'abord implanté vers Mahakam et Bontang (où se trouve une usine de liquéfaction) à Kalimantan-Est ; aujourd'hui premier producteur indonésien de gaz. La Total Indonesia Foundation veille à l'installation durable le long du détroit.

de Sulawesi (ou des Célèbes)⁸.

L'organisation militaire qui en découle donne de premiers indices sur les ambitions indonésiennes et sur la compréhension de l'environnement régional.

- Pour l'armée de terre, le détroit est réparti entre deux zones : Kodam (*Komando Darah Militer* – Zone de commandement militaire) VI à Balikpapan et VII à Makassar, preuve du décalage avec la réalité géostratégique du détroit de fait coupé en deux, tirailé entre est et ouest (cf. *infra* - §2.1.).

- Quant à l'armée de l'air, il s'agit du secteur de la défense aérienne nationale II (*Kosekhanudnas II* ou *Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II*) basé à Makassar, avec six stations radars, dont une seule dans le détroit, à Balikpapan ; elle couvre la zone de Java-Est à Sulawesi, ce qui pourrait bien se révéler l'approche la plus pertinente (cf. *infra* – Conclusion). L'armée de l'air dispose de bases à Makassar mais aussi à Balikpapan, Tanjung Redeb et Tarakan plus au nord. A l'escadrille de *Sukhoi* basée à Makassar (à 20 minutes de vol de Tarakan) s'ajoute l'escadrille d'hélicoptères de combats (dont deux *AH64 Apache*) à Tanjung Redeb.

- Dans le cadre de la marine (TNI-AL – *Tentara Negara Indonesia-Angkatan Laut*), le détroit relève de la flotte est, actuellement commandée depuis Surabaya, à Java-Est. A un échelon inférieur, le détroit dépend du Lantamal⁹ de Makassar, bordé au nord par le récent Lantamal de Tarakan. Entre chaque port, la marine dispose de postes :

- au sud de Balikpapan vers Penajam,
- près de Tana Paser,
- au nord près de Samarinda, à Muara Pegah, dans l'estuaire de la Mahakam,
- sur l'île de Maratua, le plus au nord(-est), vers la mer de Sulawesi,
- avec également des installations Sangatta et Berau (commandées par des lieutenants-colonels de la marine).

- Le Bakamla (*Badan Keamanan Laut* – Agence de sûreté maritime), dont le statut reste encore à définir en tant que coordinateur ou rival, dispose de son côté d'une antenne à Tarakan et d'un bureau régional à Manado, au nord, sans aucune présence dans le détroit de Makassar, dès lors délaissé.

- Il est à noter que la base de sous-marins à Palu semble suivre un destin autonome, sans vocation sous-régionale et malgré tout stratégique.

- Enfin, sur la question de la gestion du détroit, terminons en signalant que le détroit porte la voie archipélagique nord-sud numéro 2 (ALKI II – *Alur Laut Kepulauan Indonesia*) depuis Lombok et vers Sibutu/Sulu, entre ALKI I du détroit de la Sonde vers les îles Riau et ALKI III via les mers de Banda et des Moluques (cf. *infra* à propos du statut juridique et Annexe – Cartes 1 et 2)¹⁰.

8 - Mais moins vers les Sulu, plus au nord, au niveau de Sibutu : André Louchet, *La planète océane : précis de géographie maritime*, Paris, Armand Collin, 2014, p. 359-361.

9 - Ou *Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut* – base navale principale ; il en existe une petite quinzaine dans l'archipel. Elles sont généralement commandées par un amiral une étoile.

10 - Les voies de circulation archipélagiques ont été adoptées par l'OMI en 1998 puis validées par décret en 2002. Les navires ne doivent pas s'éloigner de plus de 25 milles nautiques (46,3 km) de ces lignes.

Sur le plan criminel, face à ces déploiements, la situation paraît sous contrôle mais toujours à risque comme en atteste les rapports publiés cette année par le Bureau maritime international, l'*Information Sharing Centre* du ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) et principalement l'*Information Fusion Centre* à Singapour, sur la base navale de Changi¹¹.

Problématique

Fort de ces premiers éléments factuels, l'observateur peut se demander si ce détroit de Makassar offre effectivement un levier géopolitique supplémentaire à l'Indonésie dans le cadre du « Grand jeu » indo-pacifique qui se trame. *A priori*, il le pourrait (1.) mais tout n'est pas non plus mis en œuvre en ce sens, d'où un espoir déçu (2.).



1. Atouts géopolitiques indéniables, entre sécurités traditionnelle et non-traditionnelle

« Chaque Etat a la politique de sa géographie » selon la formule attribuée à Napoléon. En l'espèce, la géographie du détroit permet à l'Indonésie de peser dans plusieurs débats politiques, au sens large : opportunités pour la BRI chinoise et connexion avec le PMD indonésien, au carrefour de préoccupations nationales et internationales. Aussi, *“the government and the military place a greater focus on the area. These have something to do with the changing threat perception and strategic concerns of Jakarta”*¹².

1.1. Axe Nord-Sud

Le long du premier axe nord-sud se greffent des problématiques issues autant de la sécurité traditionnelle que non-traditionnelle ou « humaine » (centrée sur l'individu selon l'ONU).

a. Approche à grande¹³ échelle, principalement pour la sécurité non-traditionnelle

Sans remonter aux sbires du sultanat de Riau-Lingga qui allaient **pirater** jusque-là au XIX^e siècle, il arrivait encore dans les années 2000 que des malfrats viennent des îles Riau pour aller aborder jusque dans le détroit, aux abords des plateformes pétrolières. Il est vrai que la longueur du détroit oblige à passer souvent une nuit en mer, d'où la vulnérabilité accrue. En 2017, à croire les rapports de l'IFC, la situation semble sous contrôle.

Jakarta est attendue sur deux autres volets. D'une 11 - Entretien à Singapour avec un officier de la marine indonésienne en septembre 2017.

12 - Entretien par courrier électronique avec Muhamad Arif (*ASEAN Studies Program*, Habibie Center), le 21 septembre 2017. Voir par ailleurs : “RI to bank on ‘Silk Road’ revival”, *The Jakarta Post*, 24 mai 2017.

13 - Selon la fraction qui indique l'échelle 1/x, soit 1 cm sur la carte pour x cm dans la réalité.

part, au-delà du banditisme maritime¹⁴, qui resterait marginal étant donné le trafic, la contrebande perdure. Les routes régionales ont déjà été identifiées et le détroit conduit précisément au « hub » des Sulu ou du nord de Sulawesi, d'où de possibles actions en amont. Or, il est connu que les terroristes empruntent les mêmes voies que les trafiquants de drogue, animaux sauvages ou rotin – qui transitent encore du détroit de Makassar jusqu'à la Malaisie¹⁵. Le chenal doit donc être surveillé, à l'heure où le transfert de personnel terroriste vers la très hypothétique base arrière de Mindanao inquiète. Sachant des groupuscules en (re)construction aussi bien à Sulawesi que dans les petites îles de la Sonde occidentale, les autorités s'inquiètent du trafic maritime alentours et possiblement convergent vers le Lanao del Sur, Jolo ou Basilan (pour l'entraînement), à moins que des commandos terroristes ne rejoignent, vers le sud, leurs futurs théâtres d'opération (pour l'action)¹⁶. Les précédents transferts au large des îles Riau, depuis les *pelabuhan tikus* (ports-souris, informels), à l'époque de la *Jemaah Islamiyah* voire pour des militants pro-*Daech*, invitent à la vigilance¹⁷.

D'autre part, le détroit de Makassar offre un autre levier, non plus régional ou limitrophe mais national et non plus strictement sécuritaire mais économique. Depuis 1970, des hauts fonds de Balag-Balagan jusqu'aux fosses de Sulawesi, des compagnies exploitent les hydrocarbures des champs de Bekapai, Handil, Sisi-Nubi, Tunu et Tambora.

- *Total* y est basé depuis 1968. La compagnie française a trouvé du gaz dans les eaux de Pulau Laut ; puis, en 2015, *Total Indonesia* a commencé à exploiter le bloc de South Mahakam, un champ situé à 40 minutes à l'est de Balikpapan. Son contrat était en train de venir à son terme. Cet été, la compagnie française a lancé de nouvelles négociations puisque la compagnie indonésienne *Pertamina* avait souhaité prendre le relais. Toutefois, comme *Chevron Pacific* en a fait l'amère expérience dans ce même détroit, l'incertitude et l'instabilité prévalent en matière de discussions et d'attributions de champs d'hydrocarbures¹⁸.

14 - Il ne peut pas être question de piraterie dans des eaux archipélagiques, selon le droit de la mer, même si dans les faits il peut s'agir de détournements et de kidnappings en plus des simples larcins.

15 - Ruslan Sangadji, "Attempt to smuggle rattan foiled in Central Sulawesi", *The Jakarta Post*, 14 août 2017.

16 - Voir déjà par le passé, les arrestations à Makassar et le maquis du Abu Mus'ab Al-Zarqawi Al Indunesi (ou des commandos de l'Est indonésien) à Sulawesi-Central : Kumar Ramakrishna, "The East Indonesia Mujahidin Commandos: New Faces, Same Ideology", *RIS Commentaries*, 17 janvier 2013 ; Eric Frécon, *Problématique du terrorisme islamiste en Asie du Sud-Est*, Paris, DGRIS, hiver 2017, 60 p. (hors annexe).

17 - Sur les inquiétants transferts en mer, entretien avec un haut responsable policier à Singapour en juillet 2017. Sur les réseaux jihadistes à l'échelle locale, voire les travaux de Sayed Fauzan dans les îles Riau (d'où Hambali avait rejoint la Thaïlande) et de Gabriel Facal à Java-Ouest, vers Banten. Manquent des travaux de fonds dans le détroit de Makassar – malgré les témoignages de Nasir Abas (ex-émir de la *Mantiqui III* de la *Jemaah Islamiyah*) et du général Tito Karnavian (actuel chef de la police indonésienne) à propos des liens transfrontaliers dans les Sulu, plus au nord – entretiens informels, respectivement à Singapour (2010) et Jakarta (2007).

18 - John McBeth, "Indonesia dials back its energy prospects", *The Brief*, 26 avril 2017.

- Depuis 2004, *VICO* investit le champ de Badak Field.

- En parallèle, un nouveau contrat a été signé à propos d'une autre concession : il impliquait *Eni*, *ENGIE*, *Saka Energi Muara Bakau* et les Indonésiens de *Pertamina* pour l'exploitation de deux champs 100 km à l'est de Balikpapan dès 2017¹⁹ ; les premières opérations ont fait naître de vifs espoirs pour dynamiser les exploitations dans le détroit, aussi bien dans les champs de Mahakam (anciens) que de Jangkrik (plus récents)²⁰. À défaut de rapides concrétisations, potentiel et convoitises existent.

Dans tous les cas, le gaz est ensuite envoyé vers Senipah, à 70 kilomètres au nord de Balikpapan, à travers des pipelines sous-marins, avant de traverser 150 km à terre jusqu'à Bontang, d'où la production est envoyée vers le Japon, Taiwan et la Corée du Sud.

En résumé, à grande échelle, le détroit présente des intérêts en tant que destination finale ou point de départ, par exemple en ce qui concerne l'exploitation pétrolière. Il est aussi crucial pour le transit, notamment illégal entre les Philippines et les bases arrière – ou postes avancés – des théâtres terroristes dans les îles de la Sonde, de Sulawesi, voire de Bali et Java.

b. Approche à petite échelle, principalement pour la sécurité traditionnelle

Basculons de l'échelle nationale ou pré-frontalière, dans le couloir qui mène au « hall d'entrée » de la mer de Sulawesi, à l'échelle régionale, dans un cadre péri-méditerranéen comparable à Bab el Mandeb et la mer Rouge pour la méditerranée euro-occidentale²¹.

Le trafic y est certes commercial, comme évoqué plus haut : non seulement comme possible voie de délestage par rapport à Malacca – même si l'opération aurait un coût du fait de sa localisation près de 1 000 km plus

19 - Eni, "Eni signs LNG Sale & Purchase Agreements with Pertamina for Jangkrik Field", *Communiqué*, 30 juin 2015 ; "Eni Starts Production from Jangkrik Project Offshore Indonesia", *E&P Mag*, 15 mai 2017. Les exportations indonésiennes de pétrole s'élèvent à 1,925 milliards de barils, contre 1,729 en 2015, dont 51 millions vers l'Inde, 54 vers Singapour, 74 vers la Chine et 94 vers le Japon. Les développements dans ce domaine au large des îles Natuna tardent.

20 - Viriya P. Singgih, "Hopes mount for gas production in Makassar Strait", *The Jakarta Post*, 10 juillet 2017.

21 - Voir les travaux d'Yves Lacoste en général, de François Gipouloux et Denys Lombard dans le cas est-asiatique, en miroir à ceux de Fernand Braudel pour le bassin méditerranéen européen : Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II – 1. La part du milieu*, Paris, Armand Colin (1966, 1990), Première partie – III : Les confins ou la plus grande méditerranée : une Méditerranée aux dimensions de l'histoire.

à l'est et d'un détour de cinq jours²² – mais avant tout pour relier les mines de fer australiennes, au nord-est du pays, à la Chine : 800 millions de tonnes en 2016 (ce qui représenterait 3 200 navires par an, 9 par jour)²³. C'est aussi par ici que passent les ULCC (*Ultra Large Crude Carriers*) qui ne répondent pas aux critères *MalaccaMax* pour les tankers (longueur maximum de 400 mètres, largeur de 59 mètres). Le trafic de gaz et de pétrole n'y est donc pas négligeable (cf. Annexe – Cartes 5 et 5bis).

Mais le trafic y est aussi **militaire**. Hier, il permettait de relier les bases américaines respectivement navales et aériennes de Subic Bay et Clarke aux Philippines. Aujourd'hui, bien que leur présence soit discrète, des *marines* américains sont basés en permanence à Darwin. En parallèle, l'*Enhanced Defense Cooperation Agreement* (EDCA) signé en avril 2014 entre Washington et Manille – et pas totalement remis en cause par Duterte – prévoyait des facilités logistiques pour des bâtiments américains aux Philippines²⁴. De fait, il existe une présence navale américaine permanente aux Philippines. A ce titre, le chenal de Makassar resterait vital pour les actions régionales (cf. Annexe – cartes 3 et 4).

S'agissant de la Chine, le détroit se révèle aussi du premier ordre. Grâce à sa profondeur, il constitue l'une des voies de désenclavement sous-marine depuis le « verrou de Balabac »²⁵.

En surface, on retrouve les spécificités du combat en mers resserrées, lorsque l'Etat littoral, bien que moins pourvu que certaines puissances, joue de sa position pour faire peser un risque depuis les côtes (missiles, avions) sur les bâtiments étrangers de passage²⁶.

Les Indonésiens ne s'y trompent pas puisqu'ils y multiplient les activités militaires :

- mise en place de radars (TDAS – *Tactical decision*

22 - Coût de 600 millions de dollars par an pour le Japon et 270 millions de dollars pour la Corée du Sud pour tout détour par l'est de Bornéo et Lombok, donc Makassar ensuite. Voir à ce sujet les nombreux travaux et calculs effectués essentiellement par les Japonais, soucieux à l'époque des pics de piraterie et banditisme maritime de devoir dérouter leurs approvisionnements depuis leur « artère jugulaire » historique, selon l'expression de Philippe Delmas, *Le bel avenir de la guerre*, Paris, NRF/Gallimard, 1995, 283 p. Plus récemment : Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, "Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits", *RSIS Commentaries*, 024/2012, 10 février 2012; Peter Lee, "China Not Leaving the South China Sea", *The Asia-Pacific Journal*, volume 14, 6:4, 15 mars 2016; Anthony Fensom, "\$5 Trillion Meltdown: What If China Shuts Down the South China Sea?", *The National Interest*, 16 juillet 2016; ERIA, "Sea lane security in the selected EAS countries", in Kimura, S., T. Morikawa, S. Singh (dir.), *Sea Lane Security of Oil and Liquefied Natural Gas in the EAS Region – ERIA Research Project Report 2015*, Jakarta, ERIA, n°14, p. 41-55.

23 - Entretien par courriers électroniques avec Paul Turret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR), le 21 août 2017.

24 - Llanesca T. Panti, "Duterte now wants to befriend America", *The Manila Times*, 29 septembre 2017.

25 - Voir entre autres : Benoît de Tréglodé, « Le verrou de Balabac (Philippines), un nouveau point stratégique en mer de Chine méridionale ? », *IRSEM*, 2 avril 2013.

26 - Ristian A. Supriyanto, "Defence of Narrow Seas in Southeast Asia", *RSIS Commentaries*, 12/184, 3 octobre 2012.

aids) connectés avec ceux civils²⁷,
 - exercice anti-aérien fin juillet 2017²⁸,
 - déploiements (temporaires) de 11 *Sukhoi* supplémentaires à Makassar en août 2017²⁹,
 - conversion de chasseurs de mines à la lutte anti-sous-marine – mais beaucoup attendent encore leurs équipements et sonars. De plus, onze hélicoptères anti-sous-marins AKS sont produits en France par *Airbus Helicopters* en coopération avec *PT Dirgantara* Indonésie afin de rebâtir une escadrille renommée dans les années 1960³⁰.

Jakarta peut aussi s'en remettre au droit et à son statut d'Etat archipélagique, fièrement acquis dans le cadre des négociations pour la Convention des Nations unies pour le droit de la mer (CNUDLM), au point que les diplomates devinrent des héros nationaux. Sans revenir à ce qui relève en Indonésie de l'épopée juridique, ciblons les avancées. Didier Ortolland, à présent sous-directeur au droit de la mer au sein du ministère des Affaires étrangères, précisait ainsi :

« L'Etat archipel peut désigner des voies de circulation pour assurer le « passage continu et rapide » des navires et aéronefs étrangers [...]. » Mais « elles doivent être soumises eu préalable à l'Organisation maritime internationale ». **Cependant**, « la convention de Montego Bay ne mentionne pas de dispositions particulières pour les navires de guerre et les sous-marins qui peuvent donc passer sans autorisation préalable et en immersion pour les sous-marins »³¹.

Article 53 (CNUDLM) : « le passage archipélagique »

1. Dans ses eaux archipélagiques et la mer territoriale adjacente, l'Etat archipel peut désigner des voies de circulation [...] qui permettent le passage continu et rapide des navires ou aéronefs étrangers. [...]

3. On entend par « passage archipélagique » l'exercice sans entrave par les navires et aéronefs, selon leur mode normal de navigation et conformément à la Convention, des droits de navigation et de survol, à seule fin d'un transit continu et rapide entre un point de la haute mer ou d'une zone économique exclusive et un autre point de la haute mer ou d'une zone économique exclusive.

1.2. Axe Est-Ouest

Dr L. Sebastian, de la RSIS (*S. Rajaratnam School of International Studies*) à Singapour, remplaçait au début des années 2000 la traditionnelle distinction Asie du Sud-est continentale *versus* Asie du Sud-est maritime (Indochine *versus* Insulinde) par une opposition ouest-est, avec le Levant comme nouveau front pionnier. Il était sans doute marqué par la géopolitique indonésienne qui part à la conquête de l'Est. Le détroit de Makassar en serait le pivot.

27 - "Begini Keadaan Udara NKRI Sejak Ada 'Sang Helder' Sukhoi...", *Tribun Kaltim*, 31 août 2017.

28 - "Kosekhanudnas II Lacak Pergerakan Pesawat Asing, Sukhoi SU 27/30 Paksa Mendarat di Makassar", *Tribun Makassar*, 25 juillet 2017.

29 - Switzy Sabandar, "TNI AU Tempatkan 11 Pesawat Sukhoi Baru di Makassar", *Liputan 6*, 7 août 2007.

30 - "Awasi Kapal Selam Asing, Pemerintah Pasang Instalasi Sonar Bawah Laut", *Katadata*, 31 juillet 2017.

31 - Ortolland, Pirat, *Atlas géopolitique des espaces maritimes : frontières, énergie*, Paris, Technip, 2010, p. 208-212.

a. Approche à grande échelle, essentiellement pour l'économie

Déjà sous Yudhoyono et dans le prolongement du Triangle de croissance Singapour-Johor-Riau transformé ensuite en **zones économiques spéciales**, des cités portuaires de l'est indonésien ont fait l'objet d'attentions particulières, notamment aux abords du détroit de Makassar. Un décret présidentiel (*Peraturan Presiden*) en 2009 avait désigné huit zones économiques spéciales (*Kawasan Ekonomi Khusus*), dont le *Maloy Batuta Trans Kalimantan* à Kutai Timur (entrée nord-ouest du détroit) ainsi qu'à Palu ; un nouveau décret présidentiel en 2016 a rajouté quatre zones : aucune dans le détroit mais deux en Papouasie occidentale³².

Aujourd'hui le très flou *Poros Maritim Dunia* de Jokowi tente de prendre le relais de ces fragiles têtes-de-pont pour le développement. Hélas, la difficulté à traduire « *Poros* » – successivement par *Fulcrum*, *Axis* ou *Pivot* dans les médias et *think tanks* anglophones indonésiens, selon le sens donné au projet³³ – illustre le flou d'une démarche initiée sur un coin de table de restaurant, la veille d'un débat des présidentielles, sur une idée d'Andi Wijayanto (ex-doctorant sur les questions maritimes à la RSIS, devenu conseiller de Jokowi). Début 2017, le décret présidentiel 16/2017 a tenté de préciser la donne (cf. *infra*) : l'accent fut mis sur les infrastructures en général et dans le *Wild Wild East* indonésien en particulier.

Parmi les principales initiatives, signalons :

- à Balikpapan, le président a inauguré un nouveau port, le *Kariangau Container Terminal*, et réhabilité le vieux port de Semayang,
- au sud-est, un nouveau district a été formé autour d'un port à promouvoir, celui de Batulicin ; il serait le sas vers et depuis les plantations d'huile de palme ainsi que les champs de Tanah Bumbu, Paser et des îles voisines riches en hydrocarbures.

Mais les initiatives viendront surtout des **acteurs locaux** eux-mêmes. Le PMD ne semble en ce sens que réactif. Citons par exemple les propositions de nouvelle capitale (façon Brasilia) à Balikpapan et Penajam Paser Utara à Kalimantan-Est³⁴. Le gouverneur a multiplié les interventions pour signaler leurs atouts. Par contre-coup, il soulignait de fait le poids croissant du détroit de Makassar. Selon le géographe spécialiste de la zone, de Koninck, les villes de la côte ouest sur Kalimantan s'évertuent à faire le lien entre l'intérieur et le détroit, puis l'Indonésie, grâce à leur localisation dans les estuaires, le long des voies fluviales ouest-est.

Il faudra que les autorités gardent en mémoire la donne migratoire. On a déjà vu des tensions régulières entre d'une part des Madurais, voire des Bugis, d'autre part des Dayaks Tausugs. L'équilibre démographique perturbé par cette *transmigrasi*, précisément vers les

32 - Depuis 2014, il a été prévu de construire ou réhabiliter onze ports dans la province de Kalimantan-Nord.

33 - Y. Sulaiman, "Global Maritime Nexus: Towards a Grand Strategy for Indonesia", *RSIS Commentaries*, 23 mars 2017.

34 - "Gubernur Awang Faroek Tawarkan Balikpapan Jadi Ibu Kota RI", *Kabar 24*, 13 juillet 2017.

zones côtières et marécageuses, pousse des milices ethniques à s'entraîner. *Total*, vers Balikpapan, s'en était inquiété³⁵ ; le détroit risque d'être à nouveau le théâtre de telles pressions.

b. Approche à petite échelle, essentiellement pour la diplomatie

Ces démarches nationales et d'aménagement du territoire s'inscrivent dans une démarche plus large. Le « carrefour javanais » (Lombard), ouvert successivement aux influences du nord et de l'ouest (Australiens, Indiens, Chinois, musulmans et Européens), se tournerait de plus en plus vers l'ouest pacifique et le sud australien. La crise est-timoraise des années 1970 annonçait déjà ces nouvelles préoccupations de Jakarta. L'invasion du pays nouvellement indépendant était justifiée avant tout par des considérations géopolitiques, afin de connecter l'archipel nusantarien au monde pacifique ; les Australiens auraient suivi pour protéger leurs approvisionnements tout en lorgnant sur les réserves en hydrocarbures ; quant aux Américains, leur soutien était lié à la sécurité ainsi qu'au passage de leurs sous-marins³⁶.

A présent, l'idée d'« Indopacifique » progresse, dans le sillage des Japonais et Australiens, puis Indiens, en écho au « super complexe de sécurité asiatique » de Barry Buzan. Elle intéresse aussi les Français, présents dans les océans Indien et Pacifique. Quant à l'ASEAN et ses projets de connectivités, elle ne peut non plus rester insensible à ce détroit puisque par définition, un tel bras de mer non seulement relie deux espaces maritimes, mais aussi deux territoires (comme Afrique et Europe à Gibraltar, Asie et Europe dans le Bosphore, etc.). Telle serait alors la fonction strictement géopolitique du détroit de Makassar, entre deux Asie du Sud-est (orientale et occidentale), voire deux océans.

Notons que la nouvelle carte officielle de l'Indonésie illustre ces préoccupations orientales à travers les revendications et frontières redessinées aux abords de Palu.

c. « L'ennemi intime » (Conesa) : la Malaisie

D'un point de vue moins idéologique ou propice au discours, une préoccupation plus directe et concrète pointe. Le détroit de Makassar permet en effet aux bâtiments indonésiens basés à Makassar et Palu de venir surveiller ceux d'en face : non pas de l'auto-proclamé sultan des Sulu – qui, il est vrai, fit débarquer ses troupes à Labuan (Sabah, Malaisie) en 2013 – mais prioritairement de Malaisie, aux abords d'Ambalat. La zone, riche en hydrocarbures, fait encore l'objet sinon de tensions au moins d'attention par les deux capitales. Au gré d'une relation bilatérale complexe, le moindre incident pourrait être repris et amplifié.

Au-delà de ces frictions territoriales, il s'agit pour Jakarta d'éviter les intrusions d'éventuels sous-marins malaisiens basés au nord-ouest du détroit,

35 - Entretien à Jakarta ; voir aussi : Eric Frécon, Alban Sciascia, "East Kalimantan: A New Front for Regional Maritime Security?", *RSIS Commentaries*, 30/2011, 28 février 2011.

36 - Chloé Licitra, *Timor-Oriental (1975-2002) : enjeux maritimes*, Mémoire, 2008-2009, Lyon 3, 64 p.

à Kota Kinabalu. Ce serait l'affront ultime et la marine indonésienne préfère anticiper.

Economiquement ou militairement, idéologiquement ou concrètement, le détroit de Makassar présente des atouts pour Jakarta, à toutes les échelles. Mais sont-ils correctement employés ?



2. De récurrents obstacles indonésiens faute de politique clairement définie

Rodolphe de Koninck le rappelle : le détroit de Makassar abrite des peuples divers et dotés de cultures fortes (Banjar, Bugis, Makassar et Minahasa), auxquelles s'ajoutent des différences religieuses et linguistiques – à la différence de Java, plus homogène. Il s'agit souvent d'ethnies tournées vers l'agriculture, voire la chasse, mais pas la mer à l'exception des Bugis.

- Côté Kalimantan : d'un point de vue de géographie physique, la zone est bordée de marécages et de mangroves tandis que l'intérieur est couvert de forêts, d'où une moindre domestication qu'à Java. Rares sont les villes ayant « pignon-sur-mer ».
- Côté Sulawesi : Makassar est un grand port, ouvert sur l'extérieur et l'arrière-pays, mais la ville reste rebelle par rapport au pouvoir central, comme en témoigne le retour au nom d'origine en 1999³⁷.

Au-delà de ces facteurs géo-historiques guère encourageants, le manque de vision à long terme, à cause de considérations politiques aussi bien au sein du ministère de la Défense que dans le cabinet en général, empêche de concrétiser les espoirs entrevus.

2.1. Absence de cap au sein du ministère de la Défense

Faute d'indications précises – doctrinales, budgétaires, organisationnelles – d'autres secteurs attirent l'attention des états-majors et relèguent le détroit de Makassar au second plan.

a. Incertitude doctrinale, d'un texte officiel à l'autre

Le détroit de Makassar n'offre aucune prise à la réflexion et, *a fortiori*, à la prospective. L'observateur y navigue dans le flou le plus complet. D'un point de vue strictement géopolitique, y aspire-t-on au *sea denial* – à force de batteries côtières, d'escadrilles sur le littoral, de sonars et de radars – ou au *sea control* – contre les pirates et terroristes ? Hélas, les textes officiels indonésiens ne donnent aucune piste précise. Le *Livre blanc* de 2016 s'est révélé trop abscond et doctrinaire. Des lois se sont succédées mais les Indonésiens s'accordent pour ne reconnaître finalement, comme seule référence effective, le *Minimum Essential Forces*

37 - Rodolphe de Koninck, *L'Asie du Sud-est*, Paris, Armand Colin, 2012 (2e édition), p. 142 et p. 170-172.

(MEF) ; c'est ce qu'explique le très écouté Dr Kusnanto Anggoro :

What Jakarta has been doing so far appear to be limited on discursive and declaratory statement of the need for Indonesia to build-up, upgrade, and so on military (naval) facilities in the strait. In reality, anything remains based on previous planning, what so called MEF (defined in 2005 with some minor revisions afterwards). It is to apply until 2024. Perhaps only then Indonesia will have more concrete program³⁸.

Les objectifs ne sont donc pas clairs, pour les forces armées en général et le détroit de Makassar en particulier. Pour ne rien arranger, les moyens budgétaires se révèlent eux aussi fluctuants et incertains. Certes, le budget total de la défense indonésienne pour l'année 2017 est de 8,461 milliards de dollars, après révision annuelle, soit le budget de la défense le plus élevé depuis douze ans. Toutefois, la posture de défense indonésienne de 2014 risque d'être remise en cause, à cause de la faible part du budget de la défense par rapport au PIB : environ 0,89% et 0,88% en 2015 et 2016, très loin des 2,2% planifiés pour 2015³⁹. En découle un flou sur la taille de la sous-marine, avec un impact direct sur la sécurisation du détroit de Makassar. Au-delà des deux sous-marins 209/1 300 mis en service en 1981, modernisés en 2006 et 2012, prévus pour durer jusqu'à 2020, trois autres d'origine sud-coréenne ont été commandés en 2012, l'objectif ultime restant celui de douze unités⁴⁰. Notons que les sous-marins font partis des sept projets prioritaires de la posture de défense de 2014 et que les acquisitions prévues au titre du plan de défense stratégique 2010-2024 prévoient d'allouer 1,6 milliards de dollars à la sous-marine. Au-delà des seuls sous-marins, aucun axe précis ne semble donné vers la lutte anti-sous-marine. Le colonel (marine) et docteur Kresno Buntoro expliquait ainsi que la priorité continuait d'aller vers les patrouilleurs multi-rôles en général, étant donné les moyens à disposition⁴¹.

Enfin, même l'organisation militaire demeure en suspens comme en témoigne le projet d'une flotte centrale, qui se rajouterait aux flottes orientale (basée à Jakarta) et occidentale (à Surabaya). L'idée serait de la positionner à Makassar sur Sulawesi. Sorong, en Papouasie (occidentale), abriterait la force orientale, ce qui confirmerait le glissement vers l'est. Dans ce contexte, Palu abriterait toujours ses sous-marins ; elle devrait être aménagée et faire office de « force

38 - *Lecturer à Universitas Indonesia*, entretien par courrier électronique le 9 septembre 2017.

39 - Voir les courbes qui se croisent sur World Bank, "Military Expenditures – Indonesia" (source SIPRI) : <https://data.worldbank.org/indicator/MS.MIL.XPND.GD.ZS?locations=ID> (consulté en octobre 2017).

40 - Bernard Prézélin, *Flottes de combat 2016*, Rennes, Marines éditions, 2016, p. 754.

41 - Entretien par courrier électronique en septembre-octobre 2017. Pourtant, Hasjim Djalal, le très réputé diplomate et juriste du droit de la mer, rapporterait que de plus en plus de baleines s'échoueraient sur les rives des détroits indonésiens, fort probablement à cause des ondes émises par d'autres mammifères en plongée... et blindés ; voir par exemple : *Whale Stranding Indonesia – Database* (www.whalestrandingindonesia.com, consulté en octobre 2017).

multiplier » du fait de sa localisation⁴². Cependant, le projet initié par l'état-major de la marine reste bloqué au niveau de l'état-major des forces armées. Une fois l'agrément reçu, le ministère de la Défense donnera sa réponse, ce qui laisse encore du temps.

b. Priorités concurrentes, d'une île à un détroit

Au-delà du flou lié à l'organisation des forces, la focale géographique varie considérablement au sein des forces armées indonésiennes, tout d'abord **entre armée de terre et marine**. Pour les premiers, l'ennemi est avant tout intérieur et terrestre. C'est ce dont il ressortait déjà de la nomination de Ryamizard Ryacudu en 2014, un général de la vieille école. Son arrivée avait déçu les libéraux pro-Jokowi. Ensuite, le *Livre blanc* de 2016 a confirmé la tendance au retour vers la « défense totale ». Bien que très vague et finalement décevant par le manque de vision précise, il insistait sur la « menace » intérieure. L'idée suggérée était ainsi de légitimer au mieux l'armée de terre et ses budgets. La très récente phobie communiste, qu'accompagne une chasse aux sorcières démodée, en plus du risque terroriste amplifié par *Daech*, souffle dans le même sens, au détriment de la marine. Si les incidents en mer de Sulu, au nord du détroit, ainsi que les inquiétudes de liaisons maritimes entre foyers, camps et théâtres d'action terroristes, ont pu laisser croire à des initiatives navales jusque dans le détroit de Makassar, il n'en a rien été. Plutôt que des bâtiments en mer, c'est de bases dont il a été question, en particulier celle à Morotai, au nord des Moluques et non vers Makassar ou même Sulawesi.

Plus ennuyeux – pour le développement du détroit de Makassar : le général Gatot Nurmantyo précisait en août 2017 : « la construction [de cette base] s'effectuera étape par étape. La priorité est encore donnée aux îles Natuna, où la construction [d'une base] est en cours »⁴³. Depuis des escarmouches – et mêmes des tirs – en mars-juin 2016 avec des Chinois, l'île principale a fait l'objet de toutes les attentions, comme l'ont illustré le déplacement du président de la République sur un bâtiment de guerre fin juin 2016, suivi par de multiples séjours de hauts fonctionnaires et même par des réunions ministérielles sur une île⁴⁴. Plus récemment, les eaux au nord de l'île jusqu'ici livrées à elle-même, ont été rebaptisées « mer des Natuna du nord », avant que Jakarta ne se rétracte. Si l'île n'est pas revendiquée par la Chine, il n'en va pas de même pour la ZEE (Zone économique exclusive) qui lui est rattachée et qualifiée de « zone de pêche traditionnelle » par Pékin. Des Natuna dépend le statut de l'Indonésie en mer de Chine : Etat neutre et possible médiateur ou Etat partie aux disputes ?

En sus des Natuna, l'Indonésie est en train de réfléchir à un *Vessel Traffic System* (VTS) pour le **détroit de**

42 - Z. Keck, "Indonesia's Submarine Doctrine Explained – Interview with Collin Koh", *The Diplomat*, 19 juillet 2013.

43 - ANN, "Indonesia to build military base near south Philippines", *The Straits Times*, 9 juin 2017, p. A13.

44 - Enquête sur place en août 2016 ; Eric Frécon, « Acteur indonésien en mer de Chine méridionale : une stratégie entre deux eaux », in Éric Mottet, Frédéric Lasserre, Barthélémy Courmont (dir.), *Géopolitique de la mer de Chine méridionale : eaux troubles en Asie du Sud-Est*, Montréal, Presses de l'université du Québec, 2017, 202 p.

la Sonde. Bien que difficile à naviguer à cause des courants, de la faible profondeur et des bancs de sable qui se déplacent, ce court détroit est amené à compter dans le trafic maritime régional. Il est aussi un point de passage de plusieurs câbles internationaux (SEA-ME-WE-3 depuis 1999, entre Europe et Asie, avec un stop à Ancol au nord de Jakarta, JASUKA depuis 2006 avec un stop à Lampung, à Sumatra ; à venir, en 2018, un câble entre Singapour et Australie, avec un stop à Anyer, à Java-Ouest). Pour ces raisons, le détroit fait l'objet d'un suivi scientifique et militaire, avec un projet de sonar profond, selon un système indonésien (sans précision) qui ne nécessite pas un bâtiment sur place en permanence⁴⁵.

Le **détroit de Lombok** pourrait profiter du même type de système d'écoute. Il y est aussi question d'une ville nouvelle, qualifiée de nouveau « *hub* »⁴⁶, voire d'un schéma de système de séparation du trafic (TSS – *Traffic Separation Scheme*)⁴⁷. Si le projet d'ALKI transversale, est-ouest, se concrétise en mer de Java, le détroit deviendrait d'autant plus stratégique.

Enfin, on l'a vu, l'accent est mis par Jakarta vers les Sulu, depuis Tarakan, bien que la ville semble parfois coupée de la capitale tant le discours et les actes varient entre Java et Kalimantan-Nord (la nouvelle province créée en 2012 précisément pour gérer au mieux le secteur – sur le modèle de ce qui a été fait dans les îles Riau, le long du détroit de Malacca).

2.2. Une absence de ligne de conduite propice aux rivalités internes et externes

Face au quasi-vide présidentiel en matière stratégique, tous les acteurs maritimes tentent de placer leurs pions, y compris les puissances de passage.

a. Concurrence et cacophonie à l'heure de fixer l'agenda maritime

L'observateur de la vie politique indonésienne ne sera pas étonné de retrouver à l'échelle gouvernementale le même désordre qui préside aux forces armées.

A la différence du ministre de la Défense, le **ministre-coordonateur pour les Affaires maritimes**, Luhut, cible surtout les pêcheurs illégaux, dans d'autres secteurs, sans donner l'impression de se préoccuper outre mesure des sous-marins étrangers – en particulier de Chine, dont on le dit proche. La ministre en charge de la pêche, Ibu Susi, s'inscrit dans la même dynamique, loin des considérations militaires ou intra-archipélagiques. La **police**, de son côté, poursuit sa montée en puissance sous l'impulsion de son chef Tito Karnavian et du fait des menaces non-traditionnelles. Ce qu'elle propose dans le détroit de Lombok, à savoir un maillage serré pour la surveillance et le renseignement, pourrait être **envisagé dans le détroit de Makassar**⁴⁸. Mais la rivalité

45 - "Awasi Kapal Selam Asing, Pemerintah Pasang Instalasi Sonar Bawah Laut", *Katadata*, 31 juillet 2017.

46 - "Begini Progres Pembangunan Kota Baru Bandar Kayangan di Lombok", *Detik Finance*, 18 mai 2017.

47 - "Kemenhub: alur pelayaran Selat Lombok paling potensial", *Antara*, 8 août 2017.

48 - "Pemantauan Perairan NTB Belum Maksimal, Polair NTB Terapkan Inovasi Mitigasi Lapangan", *Kicknews*, 29 août 2017.

avec l'armée, sur la répartition des tâches, perdure. La **communauté scientifique** quant à elle, susceptible de mobiliser le gouvernement *via think tanks* et relations personnelles – comme avec Andi Widjayanto, visiteur du soir à l'*Istana*, le palais présidentiel – tourne le dos à ces problématiques. Plusieurs chercheurs spécialistes des questions maritimes ont été sollicités : très peu ont répondu ou alors pour avouer l'absence d'éléments à disposition⁴⁹. Cette absence d'intérêt renvoie au manque de consistance du PMD et de documents officiels sur le détroit de Makassar selon Muhamad Arif.

Une **réunion gouvernementale** rassemblant 21 organismes impliqués dans le détroit s'est tenue le 20 octobre 2016 sous l'égide du Bakamla, parfaitement dans son rôle pour tenter de coordonner les actions dans le détroit de Makassar⁵⁰. L'intention était louable mais depuis, aucune initiative concrète n'en est ressortie. Sans surprise, face à ce quasi-vide national, il n'est pas étonnant de voir les puissances étrangères lorgner sur ce chenal qui reste un point de passage obligé, pour le commerce régional, international ainsi que pour les sous-marins.

b. Laisser-aller face aux puissances étrangères

D'après Novi Abdi, correspondant du *Jakarta Post* à Balikpapan, des puissances de divers rangs indiquent leur intérêt stratégique pour le détroit, en particulier dans le cadre de la technologie de défense sous-marine⁵¹.

Dans un premier temps, c'est bien évidemment les grandes puissances – américaine et chinoise – qui se sont positionnées, dans le cadre du *Rebalancing* ou de la BRI. Toutes deux y ont annoncé l'implantation de **radars**. Les Indonésiens demeurent lucides sur les capacités de renseignement au profit des donateurs, par le biais de logiciels et de maintenance.

- Ce furent tout d'abord les Etats-Unis qui lancèrent les démarches, *via* le programme IMSS (*Integrated Maritime Surveillance System*), mis en œuvre depuis 2006 à hauteur de 57 millions de dollars. Toutefois, les radars se sont retrouvés surtout vers Malacca et au nord de Sulawesi, quand Jakarta souhaitait d'autres localisations, notamment vers Makassar. Des installations côtières sont certes en place à l'entrée nord du détroit mais sans être armées. Dès 2009, l'amiral Purdijanto, en charge de la marine, espérait que Washington poursuive ses efforts pour étendre la couverture radar à l'est⁵².

- Comme le montrait l'intervention de l'*USS Rushmore* dans le cadre d'un sauvetage de 65 personnes

49 - Lors du séminaire Ecole navale-UMRAH en Indonésie sur *Law enforcement in archipelagic waters and EEZ* les 18-19 octobre 2017, ni l'ancien chef d'état-major de la marine Marsetio, ni l'ancien chef de la fonction garde-côtes (Bakamla) et actuel conseiller spécial du chef d'état-major de la marine Desi Albert Mamahit, ni le directeur de l'Institut maritime national (NAMARIN) Siswanto Rusdi n'ont évoqué le cas du détroit de Makassar lors des présentations et échanges

50 - "ALKI II Bahas Sinergitas Keamanan dan Keselamatan Laut", *Pos Kota News*, 20 octobre 2016.

51 - Entretiens par courriers électroniques avec Novi Abdi (*Jakarta Post*, à Balikpapan), en octobre-décembre 2017.

52 - Markus Junianto Sihalo, "Government Seeks US help for Radars", *The Jakarta Globe*, 24/8/2009

en 2015, les bâtiments américains empruntent ce détroit, souvent entre océan Indien et océan Pacifique. Or, beaucoup de ces passages se révèlent bien plus efficaces que des installations permanentes pour sonder les fonds.

- Il en va de même pour la Chine qui avait surenchéri avec une offre de 158 millions de radars mais sans que davantage de précisions n'ait été apportées depuis. A écouter un officier indonésien en 2017, il n'y aurait pas de radars chinois dans le détroit de Makassar ; les discussions seraient – encore ! – en cours selon Kresno Buntoro.

Au-delà du domaine militaire, d'autres agences chinoises ou américaines peuvent intervenir.

- Les Etats-Unis et leur département de la justice, *via* l'ICITAP (*International Criminal Investigative Training Assistance Program*), ont préféré opter pour Tarakan, au nord.

- Quant à la Chine, en plus de coopération *via* le *China-Indonesia Maritime Cooperation Committee* et le *China-Indonesia Maritime Cooperation Fund*, il avait été annoncé la mise en place de cinq *Indonesia-China Centers for Ocean and Climate* en 2009, 2012 et 2015, mais aucun dans le détroit de Makassar ; et rien ne devrait changer à court terme. De même, la BRI ne cible que Sumatra-Nord, Kalimantan-Nord et Moluques-Nord. Toutefois, à croire Siswanto Rusdi, à Jakarta :

Many researches are carried out at the Makassar Strait. All conducted jointly by Indonesia and other countries like China, US, etc. The main focus is on the El Nino and La Nina that is theoretically much related to the area. I think it is strategic. The Lombok Strait is also under a score of research activities pertaining to the two issues. I have rumours that within the Navy circle such research activities are considered as intelligence gathering measures. As one of the involved party in the research, the ministry of Maritime affairs and fisheries had withdrawn from them, especially those involving Chinese teams⁵³.

Du fait des tergiversations sino-américaines, des **puissances périphériques** et de second rang pourraient également se positionner dans ce qui n'est pas qu'un détroit marginal puisque, tôt ou tard, une fois passé par Lombok, Balabac ou Sibutu, il faut l'emprunter.

- Le Japon, par exemple, avait déjà positionné des hommes au Bakamla, à Jakarta. Aujourd'hui, ses garde-côtes sont très actifs et, après des initiatives aux Natuna, il pourrait possiblement se pencher sur le détroit de Makassar.

- L'Inde cherchera à se rapprocher ou, au moins, à y faire peser un danger potentiel sur Pékin grâce à ses sous-marins (quinze dont un SNLE) et du fait de l'éloignement de ses missiles balistiques à terre, loin des cibles névralgiques chinoises.

- Il en va de même avec la voisine australe, forte de ses futurs sous-marins français et de ses deux

53 - Entretien par courrier électronique avec Siswanto Rusdi (directeur du NAMARIN), le 5 septembre 2017.

porte-hélicoptères de la classe *Canberra* (long de 230 mètres).

- Singapour enfin, tôt ou tard, cherchera à en savoir davantage sur cette voie de passage concurrente à Malacca, même si ses activités se concentrent pour l'heure vers la mer des Sulu via une probable participation à une version élargie des *Trilateral Maritime Patrols*, une fois que ces dernières seront bien établies.



Conclusion

Ce qui affleure pour la politique de défense et le BRI vaut aussi pour le PMD, même après le décret présidentiel 16/2017 censé le préciser. L'Indonésie **manque de cap précis**. L'ambassadeur-professeur Hasjim Djalal, spécialiste reconnu des questions maritimes indonésiennes, explique : *"I see no specific efforts by Indonesian Authorities to take specific measures to control the SLOC in this area. I believe however that the Indonesian Authorities continue to pay serious efforts to take care of the SLOC"*⁵⁴.

Les projets précèdent les plans plutôt qu'ils n'en découlent, d'où le manque de cohérence. Sans surprise, au carrefour de ces trois dossiers majeurs de la présidence Jokowi (défense, Chine et mer), le détroit de Makassar en pâtit. Comme le résume Evan Laksmana :

Even with a more developed [PMD], as far as the changing geopolitical dynamic in the Indo-Pacific region goes, Indonesia will continue to be the "missing middle" rather than a "force" between the Indian and Pacific Oceans. Finally, as the Sea Policy is effectively a "bureaucratic umbrella" document, it emphasizes connecting *preexisting* policies and programs – rather than proposing new ones – across ministries and agencies. Ultimately, while the Sea Policy regulation and its accompanying document are a significant development in Jokowi's [PMD], whether and under what conditions the doctrine becomes a geopolitical game-changer remains to be seen⁵⁵.

Les événements à venir au *nord* (vers l'hypothétique bastion terroriste ou le passage des sous-marins), au *sud* (montée en puissance régionale de l'Australie ou du trafic maritime des ULCC), à l'*ouest* (nouveaux champs pétrolifères) et à l'*est* (mise en place des flottes centrales et orientales, mines, aménagement du territoire) ne manqueront pas d'impacter un détroit au carrefour d'espaces maritimes (indopacifiques) et territoriaux (indonésiens).

A terme, tout comme la ligne Wallace (qui sépare deux écosystèmes très distincts précisément à travers

54 - Entretien par courriers électroniques avec Hasjim Djalal en novembre 2017.

55 - Evan Laksmana, "Indonesian Sea Policy: Accelerating Jokowi's Global Maritime Fulcrum?", *AMTI*, 23 mars 2017.

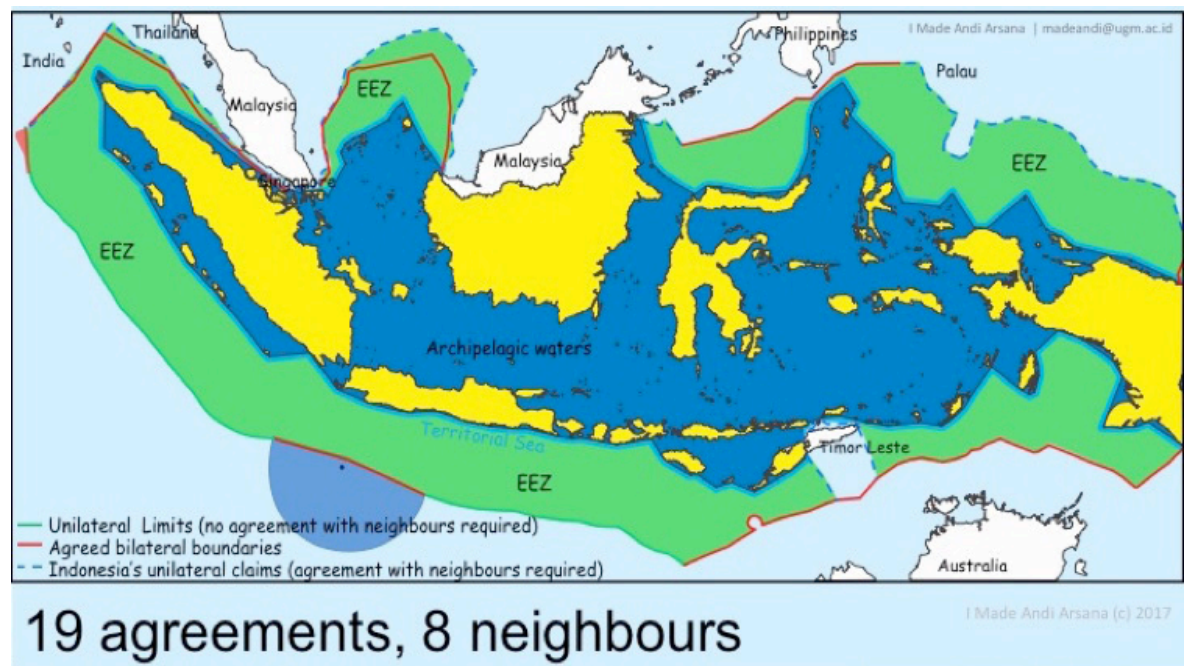
le détroit de Makassar) a été redéfinie en tant que zone-tampon (entre Kalimantan-Est et Moluques), de même, peut-être le géopolitologue doit-il aussi prendre du recul et **considérer un bassin plus vaste** plutôt qu'un seul détroit. Le pivot indopacifique se situerait de Balabac à Lombok (Nord-Sud) et de Surabaya à Mindanao, *via* les hydrocarbures de Balikpapan, les sous-marins de Kota Kinabalu et Palu, jusqu'aux avant-postes de Manado. C'est ainsi que le port de Balikpapan susmentionné (Semayang) abrite également des quais pour la marine ; il fait office de "**hub**" entre les plus grandes installations de Makassar, de Tarakan et de Surabaya, quartier-général de la flotte orientale : toutes les 3-4 semaines, des bâtiments de guerre indonésiens de tous types jettent l'ancre en route vers leurs missions.

Tel est le défi pour des Etats riverains traditionnellement **centralisés** et des marines de passage habituées aux grands ports *javais* : changer de prisme et d'habitudes, au-delà des bases, interlocuteurs et problématiques habituels. Avec l'AEM (Action de l'Etat en mer) et sa tradition militaro-ethnologique, la France dispose en l'espèce d'atouts à (mieux) faire valoir.

Carte 1 : voies de circulation archipélagiques indonésiennes (AKLI), voies maritimes (*Jalur Laut*) et ports (*pelabuhan*) (source : Aaron Walayat, “Exclusive: Stuck In the Middle With You: Indonesia in US-China Relations”, *US-China Perception Monitor*, 11 avril 2016).

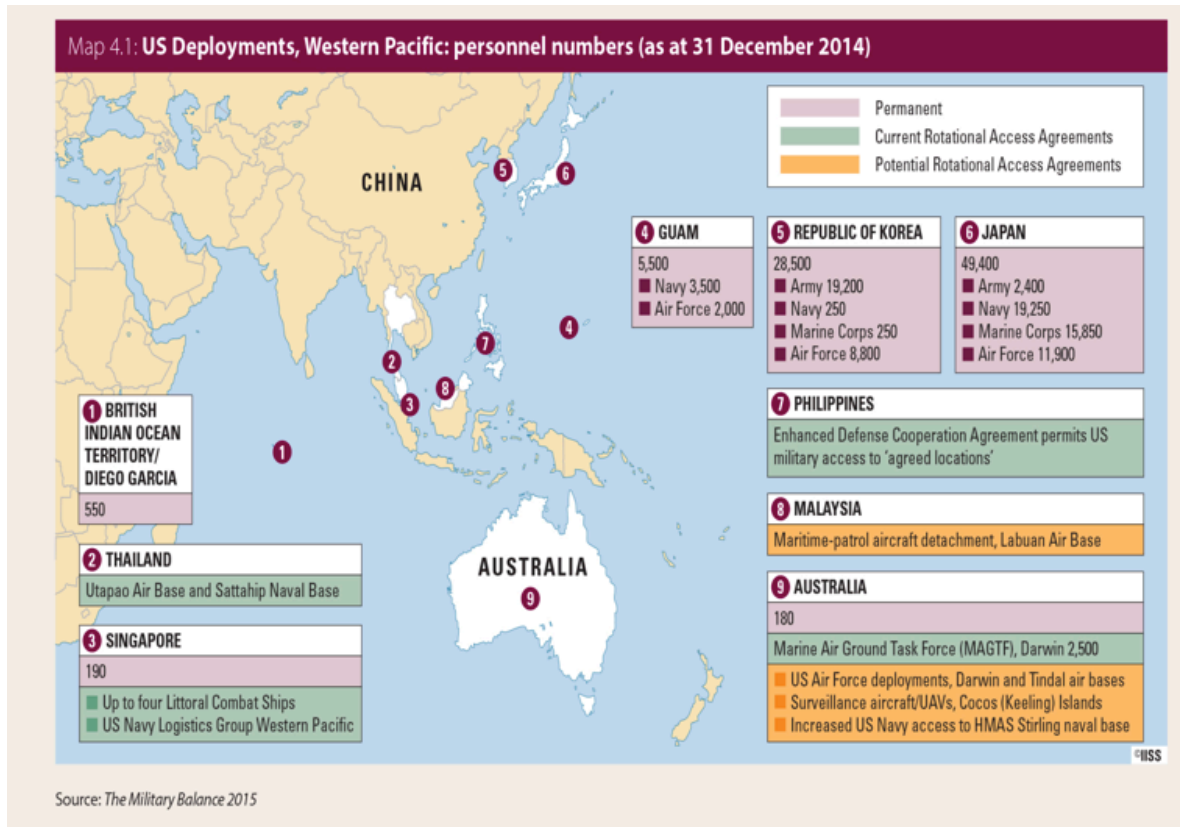


Carte 2 : eaux archipélagiques, eaux territoriales et zones économiques exclusives – en négociation à la sortie du détroit de Makassar (source : I Made Andi Arsana, 2017¹)

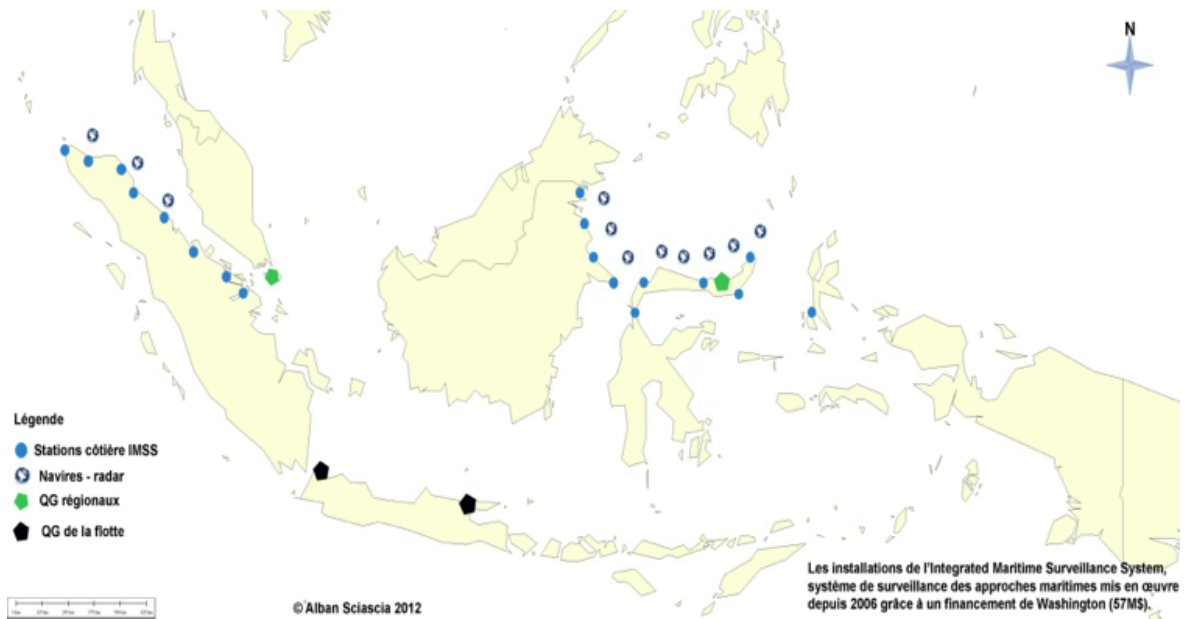


1 - Professeur à UGM, à Yogyakarta ; courriers électroniques en septembre 2017.

Carte 3 : positionnements des forces américaines en Asie orientale (source IISS, 2015)



Carte 4 : installations radars sur financement américain (source : Alban Sciascia, 2012)



Cartes 5 et 5bis : flux de pétrole et gaz liquide naturel en Asie du Sud-est – l'ordre de grandeur reste valable (source : *US Energy Information Administration, 2011*)

Major LNG trade flows in the South China Sea (2011)
trillion cubic feet



Major crude oil trade flows in the South China Sea (2011)
million barrels per day

