Le détroit de Malacca, corridor commercial

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Le régime des moussons et le rythme du commerce

Le détroit de Malacca doit son importance aux vents. À l'époque de la marine à voile, la navigation entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale était commandée par les moussons : la mousson du nord-est, qui souffle à peu près de novembre à mars, et la mousson du sud-ouest, qui souffle à peu près de mai à septembre.[1] Un navire venu de l'Inde ou du golfe Persique ne pouvait pas achever le voyage jusqu'en Chine sur une seule mousson. Il faisait route vers l'est avec la mousson du sud-ouest, attendait dans un port du détroit que le vent tourne et repartait à la saison suivante. Il pouvait aussi échanger sa cargaison dans le détroit avec des marchands venus de l'est.

La conséquence était structurelle. Le détroit devint un lieu d'attente, et cette attente créa un marché. Les marchands de l'ouest et ceux de l'est se rencontraient dans ses ports, échangeaient des marchandises, réglaient leurs comptes et se consentaient mutuellement du crédit pour le voyage suivant. Un port du détroit n'avait pas besoin de produire quoi que ce soit de valeur. Il lui fallait offrir un mouillage sûr, de l'eau et des vivres, des entrepôts, un marché aux règles fiables et un souverain qui protégeait

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

les navires dans son port et les taxait avec mesure. En ce sens, les ports du détroit furent dès l'origine des économies de services. Ils vendaient la sécurité, l'information et la possibilité de commercer.

Le rythme des moussons explique aussi la concentration du commerce. Comme chaque navire avait besoin d'un port au bon endroit de la route, les ports se disputaient un nombre limité de positions. Un souverain capable d'attirer le trafic de mousson gagnait des recettes douanières, du prestige et les moyens d'entretenir une flotte. Un port qui perdait ce trafic déclinait rapidement. L'histoire du détroit est donc une histoire de successions : un port dominant après l'autre, chacun remplaçant son prédécesseur dès qu'il offrait une meilleure protection ou de meilleures conditions.

La porte étroite : le détroit de Singapour

À son extrémité sud, le détroit de Malacca se resserre pour former le détroit de Singapour, un chenal entre l'île de Singapour et l'archipel de Riau. En son point le plus étroit, dans le Phillips Channel, le passage ne mesure qu'environ 1,7 mille de large.[2] Tout navire qui relie l'océan Indien à la mer de Chine méridionale par le détroit passe en vue de l'île. La géographie qui faisait du détroit un corridor faisait de l'île une porte.

L'importance de cette position a survécu à tous les changements techniques. Les voiliers du XIVe siècle, les vapeurs du XIXe et les pétroliers du XXIe empruntent tous les mêmes eaux étroites. Selon l'US Energy Information Administration, les flux de pétrole et d'autres liquides transitant par le détroit de Malacca ont atteint 16 millions de barils par jour en 2016.[3] Ce chiffre relève de la partie G de ce livre, qui examine Singapour comme centre du négoce pétrolier et du soutage. Il est mentionné ici parce qu'il montre la permanence du fait sous-jacent : l'île se trouve sur l'un des principaux points de passage obligés du commerce mondial.

Une porte est cependant aussi un lieu de danger. Les eaux étroites, parsemées d'îles et de criques, offraient des conditions idéales à la piraterie, si bien que les ports du détroit n'étaient jamais loin des pillards qui s'attaquaient aux navires de passage.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Qu'un port du détroit de Singapour serve de marché ou de base aux pillards dépendait de l'ordre politique environnant. Le voyageur chinois Wang Dayuan, évoqué plus loin, a décrit les deux visages de l'île au XIVe siècle : une communauté marchande ordonnée sur la colline et un chenal où guettaient les pirates.

Srivijaya, premier État maritime du détroit

La première grande puissance du détroit fut Srivijaya, un royaume maritime centré sur Palembang, dans le sud de Sumatra. Le moine bouddhiste chinois Yijing séjourna six mois à Srivijaya en 671, sur la route de l'Inde. La plus ancienne inscription mentionnant Srivijaya, celle de Kedukan Bukit, est datée du 16 juin 682.[4] Entre la fin du VIIe et le début du XIe siècle, Srivijaya contrôlait les deux passages entre l'Inde et la Chine : le détroit de la Sonde et le détroit de Malacca.[5]

Srivijaya était un État d'un genre nouveau. Sa puissance reposait sur le contrôle des routes maritimes et sur ses relations avec les peuples des côtes et de la mer, parmi lesquels les communautés de nomades marins que les sources ultérieures appellent orang laut, qui armaient ses flottes et surveillaient ses eaux. Sa richesse provenait du commerce de transit et de sa relation privilégiée avec la Chine. Srivijaya entretint des relations commerciales lucratives avec la cour chinoise, de la dynastie Tang à la dynastie Song.[6] Ses souverains envoyaient des missions tributaires à la cour de Chine, qui les reconnaissait comme les intermédiaires légitimes du commerce du Sud. L'accès au marché chinois était le privilège le plus précieux qu'un port du détroit pût détenir.

Le déclin de Srivijaya illustre la vulnérabilité d'un tel système. En 1025, le souverain chola Rajendra Ier, du sud de l'Inde, lança des raids navals contre les ports de Srivijaya. Aucun envoyé srivijayais n'atteignit ensuite la Chine entre 1028 et 1077.[7] Ces raids ne mirent pas fin au commerce maritime dans le détroit. Ils brisèrent le monopole d'un port unique et ouvrirent la voie à une multitude de ports plus petits, chacun cherchant sa part du trafic. L'établissement de l'île de Singapour, qui apparaît dans les sources aux XIIIe et XIVe siècles, appartient à ce monde post-srivijayais.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Le marché chinois et le système tributaire

La demande qui animait le commerce du détroit venait avant tout de Chine. Les marchés chinois absorbaient les épices, les bois aromatiques, les résines, l'étain, l'ivoire et les produits exotiques de l'Asie du Sud-Est et de l'océan Indien, tandis que céramiques, soieries et pièces de cuivre chinoises circulaient dans l'autre sens. Sous les dynasties Song et Yuan, des marchands chinois privés, dont beaucoup venaient du port de Quanzhou au Fujian, commerçaient directement dans les ports du Nanyang, l'« Océan du Sud ».[8]

Le cadre politique de ce commerce était le système tributaire. Les souverains des ports d'Asie du Sud-Est envoyaient à l'empereur de Chine des envoyés chargés de présents, reconnaissaient sa supériorité et recevaient en retour une reconnaissance, des présents de plus grande valeur et, aux périodes où le commerce privé était restreint, le droit de commercer. La reconnaissance par la cour de Chine conférait légitimité et protection. Elle reliait aussi le port au plus grand marché de l'époque. Ce schéma perdura jusqu'au XVe siècle, lorsque les fondateurs de Malacca se servirent de la reconnaissance des Ming pour protéger leur nouveau port contre leurs voisins.

Pour une place financière, la leçon est familière. La valeur d'un port dépendait de son accès au plus grand marché, et cet accès reposait sur la reconnaissance politique de la puissance qui contrôlait ce marché. La relation entre Singapour et la Chine, examinée dans la partie I de ce livre, plonge ses racines dans ce schéma.

Notes

1. Sur le régime des moussons et son effet sur le rythme du commerce dans le détroit, voir Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, vol. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, chapitre 1 ; les mois indiqués sont approximatifs et varient selon les sources. ↩
2. US Energy Information Administration, « The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans », *Today in Energy*, 11

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

août 2017 (« At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide »). ↩

3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 11 août 2017 (« Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day »). ↩
4. Wikipedia, « Srivijaya » (consulté en septembre 2026), citant le récit de Yijing sur son séjour de 671 et l'inscription de Kedukan Bukit datée du 16 juin 682. ↩
5. Wikipedia, « Srivijaya » (consulté en septembre 2026) : le royaume « controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah ». ↩
6. Wikipedia, « Srivijaya » (consulté en septembre 2026) : « their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty ». ↩
7. Wikipedia, « Srivijaya » (consulté en septembre 2026), sur les raids chola de 1025 et l'absence de missions srivijayaises en Chine entre 1028 et 1077. ↩
8. Sur Quanzhou, principal port du commerce maritime des Song et des Yuan, et sur le commerce privé chinois dans le Nanyang, voir Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009. ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.