

Note: Cette traduction a été établie par le Greffe à des fins internes et n'a aucun caractère officiel

**COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE**

**AFFAIRE RELATIVE À LA SOUVERAINETÉ SUR PEDRA BRANCA/PULAU BATU  
PUTEH, MIDDLE ROCKS ET SOUTH LEDGE**

**(MALAISIE/SINGAPOUR)**

**CONTRE-MÉMOIRE DE SINGAPOUR**

**VOLUME 3**

**Annexes 24-57**

**25 janvier 2005**

*[Traduction du Greffe]*

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Pages</b>
Annexe 24 Lettre en date du 25 avril 1900 adressée à l'administrateur du gouvernement des Etablissements des détroits par Ibrahim, sultan du Johore .....	1
Annexe 25 Lettre en date du 30 janvier 1928 adressée aux Gouvernements du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Afrique du Sud, de l'Etat libre d'Irlande et de Terre-Neuve par Lovat, secrétaire d'Etat aux dominions.....	2
Annexe 26 Débats du 16 juillet 1928 au Parlement du Royaume-Uni (Chambre des Communes), deuxième lecture du projet de loi (accord) relatif aux eaux territoriales des Etablissements des détroits et du Johor.....	3
Annexe 27 Avis aux navigateurs n° 20 en date du 21 mai 1931, établi par G. Freyberg, <i>Master Attendant</i> des Etablissements des détroits .....	5
Annexe 28 Accord en date du 20 octobre 1945 entre le gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'Etat du Johore («le Traité MacMichael»), reproduit dans Allen, Stockwell & Wright (dir. publ.), <i>A Collection of Treaties and Other Documents Affecting the States of Malaysia, 1761-1963</i> (1981), p. 121 .....	6
Annexe 29 Traité de Johore du 21 janvier 1948, reproduit dans Allen, Stockwell & Wright (dir. publ.), <i>A Collection of Treaties and Other Documents Affecting the States of Malaysia, 1761-1963</i> (1981), p. 124-128 .....	7
Annexe 30 Lettre en date du 2 juillet 1948 adressée au préfet de police de Johor par le commissaire de police adjoint de Singapour .....	8
Annexe 31 Note en date du 27 septembre 1948 adressée à R. E. Foulger, commissaire de police de Singapour, par J. C. Barry, commissaire de police adjoint de Singapour, et réponse en date du 29 septembre 1948 adressée à ce dernier par R. E. Foulger, commissaire de police de Singapour.....	9
Annexe 32 Rapport annuel de l'Etat du Johore pour 1949, établi par Dato Wan Idris bin Ibrahim, faisant fonction de Mentri Besar du Johore (extraits).....	11
Annexe 33 Compte rendu d'une réunion tenue le 10 juillet 1952 par le comité spécial nommé par le bureau des affaires rurales de Singapour pour reviser les limites des circonscriptions rurales.....	12
Annexe 34 Compte rendu d'une réunion tenue le 21 août 1952 par le bureau des affaires rurales de Singapour .....	13
Annexe 35 Rapports annuels du service topographique de la Fédération de Malaya pour les années 1954, 1956, 1957, 1958 à 1961 et 1962 (extraits) .....	14
Annexe 36 G. Irwin, <i>Nineteenth Century Borneo: A Study in Diplomatic Rivalry</i> (1955, réimprimé en 1967) (extraits).....	15

Annexe 37	Actes de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (vol. I), documents préparatoires, Genève 24 février-27 avril 1958, Nations Unies, doc. A/CONF.13/6 et Add. 1 (document préparatoire n° 6).....	20
Annexe 38	Débats de l'Assemblée législative de Singapour (1958) sur le projet de loi concernant l'ordonnance portant modification de l'ordonnance relative aux droits de phare .....	22
Annexe 39	H. Marks, <i>The First Contest for Singapore 1819-1824</i> (1959) (extraits).....	24
Annexe 40	Rapport annuel du service topographique de Malaisie Occidentale et de la direction nationale de la cartographie de Malaisie pour les années 1963-1965 (extraits).....	30
Annexe 41	Lettre en date du 18 mars 1966 adressée au département hydrographique de Londres par J. A. L. Pavitt, directeur de la marine de Singapour.....	39
Annexe 42	Lettre en date du 14 septembre 1967 adressée au secrétaire permanent du ministère des affaires étrangères par D. T. Brown, au nom du directeur de la marine de Singapour.....	40
Annexe 43	Rapport annuel du département de la marine de Singapour, 1968 (extraits).....	41
Annexe 44	Accord pétrolier relatif aux terrains off-shore conclu en application de l'article 9 de la loi de 1966 sur l'extraction pétrolière entre le Gouvernement de la Malaisie et la Continental Oil Company of Malaysia, concernant 24 000 milles carrés (approximativement) du plateau continental adjacent à la côte est de la Malaisie occidentale, 16 avril 1968 (extraits supplémentaires).....	43
Annexe 45	Note en date du 27 mai 1968 adressée à l'ingénieur du département de la marine de Singapour par D. T. Brown, directeur de la marine de Singapour.....	46
Annexe 46	Nomenclature toponymique n° 10, Malaisie, Singapour et Brunei, deuxième édition, noms officiels approuvés par la commission américaine des noms géographiques (1970) .....	47
Annexe 47	J. D. Bowman, <i>Petroleum Developments in Far East in 1973, The American Association of Petroleum Geologists Bulletin 2124</i> (1974), vol 58 (extraits).....	53
Annexe 48	<i>Limits in the sea n° 60 — Territorial Sea Boundary : Indonesia-Singapore</i> , géographe du département d'Etat des Etats-Unis, en date du 11 novembre 1974 (extraits).....	55
Annexe 49	Rapports d'enquêtes menées sur Pedra Branca et Middle Rocks entre le 28 juin et le 1 <sup>er</sup> juillet 1977 .....	56
Annexe 50	C. Trocki, <i>Prince of Pirates : The Temenggongs and the Development of Johor and Singapore</i> (1979) (extraits).....	57
Annexe 51	Rapport de l'enquête menée sur Pedra Branca (Horsburgh) du 10 au 12 septembre 1991.....	71
Annexe 52	Note en date du 14 décembre 1993 adressée au haut Commissariat du Royaume-Uni par le ministère des affaires étrangères de Singapour.....	81

Annexe 53	Notes sur la conversation tenue le 14 décembre 1993 au ministère des affaires étrangères de Singapour entre le Haut Commissaire du Royaume-Uni, M. Gordon Duggan, et le vice-secrétaire du ministère des affaires étrangères de Singapour (Asie du Sud-est).....	82
Annexe 54	Note en date du 28 avril 1994 adressée au ministère des affaires étrangères de Singapour par le Royaume-Uni .....	84
Annexe 55	N. Nadarajah, <i>Johore and the Origin of British Control 1895-1914</i> (2000) (extraits).....	85
Annexe 56	L. F. Thomaz, «The Image of the Archipelago in Portuguese Cartography of the 16th and Early 17th Centuries», in P. H. Kratoska (dir. publ.), <i>Southeast Asia: Colonial History</i> , vol. 1 (2001) (extraits) .....	86
Annexe 57	Noms géographiques singapouriens et malaisiens, figurant sur le serveur Geonet administré par la commission américaine des noms géographiques (15 juillet 2004) (extraits) .....	88

## ANNEXE 24

### LETTRE EN DATE DU 25 AVRIL 1900 ADRESSÉE À L'ADMINISTRATEUR DU GOUVERNEMENT DES ETABLISSEMENTS DES DÉTROITS PAR IBRAHIM, SULTAN DU JOHORE

Istana Besar

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence, agent de la Couronne 1228-00, en date du 20 février dernier, dans laquelle vous m'informez que l'opportunité d'établir un phare sur Pulau Aor a été portée à votre attention et qu'un comité d'experts a préconisé l'érection, sur la pente orientale la plus proéminente de l'île, d'un feu tournant à une élévation suffisante pour permettre une portée visuelle d'au moins 20 milles, et Votre Excellence désire savoir si mon gouvernement souhaite y ériger lui-même un phare ou autorise le gouvernement des Etablissements des détroits à le faire.

2. En réponse, j'ai l'honneur de déclarer que mon gouvernement n'est pas désireux d'entreprendre lui-même l'érection d'un phare sur Pulau Aor, et que par conséquent je suis disposé, dès qu'il m'en sera fait la demande, à céder à votre gouvernement un emplacement pour l'ouvrage proposé. Mon gouvernement sera également heureux de fournir au gouvernement de Votre Excellence tous les équipements pouvant être escomptés de sa part.

3. Je me permets de suggérer que les dispositions restent les mêmes que celles prévues dans le cas du phare de Pulau Pisang, à savoir la cession par moi-même d'une parcelle de terrain suffisante pour servir les besoins d'un phare, ainsi que d'une route privée ou à usage exclusif menant audit phare depuis la plage, au cas où il n'existerait aucun Kampong ni village de pêcheur là où débute la route.

4. A cet égard, j'ai le plaisir de renvoyer Votre Excellence à ma lettre de la même date concernant le phare de Pulau Pisang, dans laquelle je vous informe que je suis disposé à réparer l'omission qui a eu lieu en 1885, lorsque l'emplacement du phare a été cédé au gouvernement des Etablissements des détroits. Je serais heureux d'exécuter en même temps les formalités de cession nécessaires afférentes à la fois au terrain de Pulau Pisang et à l'emplacement requis sur Pulau Aor, mais dans les deux cas je pense que, au lieu de l'emplacement circulaire d'un rayon de 100 pieds tel que convenu précédemment pour le phare de Pulau Pisang, le terrain devrait être de forme rectangulaire, par exemple carré, et mesurer 180 ou 200 pieds de côté.

5. Je remercie Votre Excellence pour les copies des rapports émanant du comité des experts, que vous avez eu la gentillesse de joindre à votre lettre de réponse.

Veillez agréer, etc.

(Signé) IBRAHIM.

(en caractères malais)

---

**ANNEXE 25**

**LETTRE EN DATE DU 30 JANVIER 1928 ADRESSÉE AUX GOUVERNEMENTS DU CANADA, DE  
L'AUSTRALIE, DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE, DE L'AFRIQUE DU SUD, DE L'ÉTAT LIBRE  
D'IRLANDE ET DE TERRE-NEUVE PAR LOVAT, SECRÉTAIRE D'ÉTAT  
AUX DOMINIONS**

J'ai l'honneur de transmettre, à toutes fins utiles, au gouvernement de Sa Majesté

au Canada,

au Commonwealth d'Australie,

en Nouvelle-Zélande,

dans l'Union d'Afrique du Sud,

dans l'Etat libre d'Irlande,

à Terre-Neuve,

copies d'un accord signé le 19 octobre 1927 par le gouverneur des Etablissements des détroits pour le compte de S. M. le roi et par S. A. le sultan du Johore, relatif à la délimitation entre les Etablissements des détroits et le Johore.

2. Cet accord a pour effet de transformer certaines des îles et eaux qui appartenaient à la colonie des Etablissements des détroits en territoire et eaux territoriales placés sous la protection de Sa Majesté. Eu égard à la situation, il a été notifié au secrétaire d'Etat aux colonies que ledit accord devait être décrit comme ayant été conclu pour le compte de Sa Majesté et qu'il convenait d'obtenir l'approbation parlementaire dudit accord. Un projet de loi entérinant l'approbation du parlement au sujet dudit accord est en cours de rédaction.

3. Cependant, étant donné la position du Johore en tant que territoire placé sous la protection de Sa Majesté, il est estimé que l'accord ne doit pas être considéré comme un traité conclu entre Sa Majesté et le chef d'un Etat étranger. Dès lors, Sa Majesté n'a pas remis les pleins pouvoirs pour sa signature et n'a pris aucune disposition concernant sa ratification par elle-même. En outre, il n'est pas envisagé d'enregistrer l'accord auprès de la Société des Nations sous l'article 18 du pacte.

Veillez agréer, etc.

*(Signé) [Illisible] LOVAT.*

---

**ANNEXE 26**

**DÉBATS DU 16 JUILLET 1928 AU PARLEMENT DU ROYAUME-UNI (CHAMBRE DES COMMUNES),  
DEUXIÈME LECTURE DU PROJET DE LOI (ACCORD) RELATIF AUX EAUX TERRITORIALES DES  
ETABLISSEMENTS DES DÉTROITS ET DU JOHOR**

Ordre de deuxième lecture.

LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT AUX COLONIES (M. Ormsby-Gore) propose : Que le projet de loi soit à présent lu une deuxième fois.

Le projet de loi vise à ratifier un accord qui a été conclu entre le gouvernement du Johor et le gouvernement des Etablissements des détroits à propos des eaux territoriales de l'Etat souverain du Johor et de la colonie britannique des Etablissements des détroits. Interprété strictement, l'ancien traité par lequel la Grande-Bretagne a obtenu la possession de l'île de Singapour, rédigé par sir Stamford Raffles et finalement ratifié en 1824, avait pour effet de revendiquer pour la colonie des Etablissements des détroits, non seulement l'ensemble des eaux de l'île de Singapour, mais encore la totalité des îles qui font réellement partie de l'Etat du Johor. L'une de ces îles se situe à 100 yards du Johor et à 2 ou 3 milles de Singapour. C'est une petite île de 26 acres qui, selon le traité de 1824, était considérée comme faisant partie de la colonie des Etablissements des détroits, mais qui, selon la justice et l'équité, et selon l'intention, devrait faire partie de l'Etat du Johor. En outre, des problèmes sont apparus au sujet des accords de surveillance. Selon le traité initial de 1824, l'Etat du Johor n'avait aucune juridiction en la matière, ce qui entraînait des frictions perpétuelles, lorsque la police des Etablissements des détroits arrêtait des personnes qui étaient des sujets du Johor, et non des sujets britanniques, dans ce qui constituait visiblement les eaux du Johor. Aussi, le gouverneur précédent a pris des dispositions pour qu'un nouveau traité soit rédigé, afin de redéfinir la ligne de démarcation entre l'Etat du Johor et les Etablissements des détroits. Ces dispositions ont été mises en œuvre, l'actuel gouverneur a réalisé un levé final, et l'affaire requiert à présent l'approbation parlementaire. Il s'agit d'une cession des droits acquis par sir Stamford Raffles en 1824, bien avant que les présentes considérations d'ordre pratique ne se fassent jour, mais la rectification de l'erreur et le traçage d'une ligne de démarcation formelle entre l'Etat du Johor et nous-mêmes sont parfaitement en accord avec les droits de l'Etat du Johor.

M. KELLY : Je propose de supprimer le mot «à présent» et d'ajouter les mots «dans un délai de trois mois à compter de ce jour» à la fin de la question.

Je désirerais que le ministre responsable me communique la superficie du territoire restitué au sultan du Johor. Je ne souhaite pas examiner en détail la question de Singapour dans son ensemble, mais il serait intéressant de savoir dans quelle mesure les considérations d'ordre militaire ou naval, concernant ces îles, sont impliquées dans le projet. S'il est un aspect qui justifie une proposition de rejet pour ce projet de loi, c'est l'absence d'informations à cet égard. La petite carte qui a été placée dans le salon de thé ne donne aucune indication claire quant aux intentions du gouvernement. Il serait souhaitable d'avoir davantage de renseignements relatifs à la construction de ce pont ou de cette chaussée entre Singapour et le Johor continental. L'ensemble du projet est difficile à saisir, et le service concerné porte la responsabilité de la mauvaise compréhension de cette affaire au sein des honorables membres, en raison de son incapacité à nous fournir des cartes et des informations adéquates. L'une des observations faites par le sous-secrétaire concerne la difficulté d'assurer la surveillance de ces eaux, mais je pense que la même difficulté se fera jour à l'avenir. Vous proposez de tracer une ligne de division, et je présume qu'il existera alors un double système de surveillance : du côté du Johor, et du côté de Singapour. Je doute que le tracé d'une telle ligne imaginaire facilitera un tant soit peu la surveillance de ces eaux. Ma proposition de rejet se fonde sur l'absence d'information et sur le fait qu'il ne nous apparaît pas clairement s'il est



prévu l'érection d'autres équipements à cet emplacement. Une personne récemment revenue de cette partie du monde m'a fait savoir qu'un autre pays était en possession d'un grand pan de ce territoire, qui lui a été donné à bail. Le cas échéant, nous devrions en être informés en tout état de cause. En l'absence d'une telle information, je propose le rejet du projet de loi.

M. MARDY JONES : Je propose d'appuyer l'amendement, et ce afin que nous puissions obtenir du gouvernement les informations nécessaires sur cette affaire.

M. ORMSBY-GORE : Je suis très heureux de pouvoir fournir les informations demandées. Ce projet de loi n'a aucun lien avec la chaussée qui a été achevée il y a quelque temps, dans le but d'établir des communications routières et ferroviaires entre le continent et l'île de Singapour à des fins commerciales. Concernant les îles en question, je pense qu'elles sont au nombre de trois. Toutes sont inhabitées, mais l'une d'entre elles, la plus vaste, présente une certaine importance sur le plan économique, puisqu'elle possède une carrière de matériaux d'empierrement. Sa superficie totale couvre quelque 26 acres, un rood. Si le projet de loi est adopté, ces petites îles seront reconnues comme appartenant à l'Etat du Johor. La suggestion selon laquelle une autre puissance étrangère envisage d'utiliser ces îles à des fins militaires ou autres, ou détient un quelconque bail ou exerce une quelconque autre influence sur ces îles, n'est en aucun cas fondée. En outre, en ce qui concerne la question de la surveillance, j'espère que l'époque de la contrebande de caoutchouc est bel et bien révolue mais, dans le cas contraire, mieux vaut laisser à la police du Johor le soin de prendre en charge les sujets du Johor et à la police des Etablissements des détroits celui de prendre en charge les sujets des Etablissements des détroits.

---

ANNEXE 27

AVIS AUX NAVIGATEURS N° 20 EN DATE DU 21 MAI 1931, ÉTABLI PAR G. FREYBERG, MASTER  
ATTENDANT DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS

Détroit de Singapour, entrée est – Middle Channel

Ilot de South Lima — Informations supplémentaires relatives au phare devant être établi

Ancien avis : n° 19 de 1931 (PRELIMINAIRE) ; annulé par les présentes.

Date : le ou aux environs du 21 mai 1931 ; sans autre avis.

Emplacement : sur le côté nord du canal au sommet de l'îlot de South Lima, à une distance de  
[illisible] 0,8 milles 28 [illisible] degrés du phare d'Horsburgh (Pedra Branca).  
Lat. 1° 22' N, long. [illisible] 18'E (approx.)

Caractéristique : feu blanc à éclat toutes les trois secondes, soit :  
flash 0,3 s., éclipse 2,7 s.

Hauteur : 65 pieds

Visibilité : 10 milles

Puissance : non mentionnée

Remarques : le phare n'est pas gardé et est entretenu par l'Etat du Johore.

Autorité : Superintendant de marine, Johore Bahru.

Ceci confirmant le télégramme du 21/05/931

---

ANNEXE 28

ACCORD EN DATE DU 20 OCTOBRE 1945 ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ AU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET L'ETAT DU JOHORE («LE TRAITÉ MACMICHAEL»), REPRODUIT DANS ALLEN, STOCKWELL & WRIGHT (DIR. PUBL.), A COLLECTION OF TREATIES AND OTHER DOCUMENTS AFFECTING THE STATES OF MALAYSIA, 1761-1963 (1981), p. 121

TRAITE DE JOHORE en date du 20 octobre 1945  
Traité MacMichael<sup>1</sup>

Accord entre le gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et l'Etat du Johore.

Considérant que des accords réciproques sont en vigueur entre Sa Majesté britannique et S. A. le sultan de l'Etat et territoire du Johore ;

Et considérant qu'il est souhaitable de prendre des mesures en vue d'assurer l'évolution constitutionnelle des Etats malais placés sous la protection de Sa Majesté et de pourvoir au futur gouvernement de l'Etat et territoire du Johore ;

Par les présentes, il est convenu, entre sir Harold MacMichael, G. C. M. G., D. S. O., représentant spécial du gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour le compte de Sa Majesté, et S. A. sir Ibrahim, G. C. M. G., G. B. E., sultan de l'Etat et territoire du Johore pour lui-même, ses héritiers et successeurs, ce qui suit :

1. S. A. le sultan consent à ce que Sa Majesté détiennent les pleins pouvoirs et exerce sa juridiction sur l'Etat et territoire du Johore.
2. Sauf dans la mesure où les accords en vigueur contredisent le présent Accord ou les futures dispositions constitutionnelles pour l'Union malaise telles qu'elles sont susceptibles d'être approuvées par Sa Majesté, lesdits accords restent pleinement en vigueur et conservent tous leurs effets.

Signé ce jour le 20 octobre 1945

(Signé) H. A. MACMICHAEL,

représentant spécial du Gouvernement  
britannique en Malaisie.

(Signé) IBRAHIM,

sultan de l'Etat et territoire du Johore.

Témoin H. T. BOURDILLON.

Témoins H. AMAD.  
A. KADIR.

---

<sup>1</sup> Note de bas de page, voir p. 122

ANNEXE 29

**TRAITÉ DE JOHORE DU 21 JANVIER 1948, REPRODUIT DANS ALLEN, STOCKWELL & WRIGHT (DIR. PUBL.), A COLLECTION OF TREATIES AND OTHER DOCUMENTS AFFECTING THE STATES OF MALAYSIA, 1761-1963 (1981), P. 124-128**

TRAITE DE JOHORE en date du 21 octobre 1948  
Accord d'Etat annulant le Traité MacMichael<sup>1</sup>

Accord conclu le vingt et un janvier 1948, entre sir Gerard Edward James GENT, K. C. M. G., D. S. O., O. B. E., M. C., pour le compte de Sa Majesté, et Son Altesse IBRAHIM Ibni Almarhum sultan ABU BAKAR, D. K., S. P. M. J., G. C. M. G., K. B. E. (mil.), G. B. E., G. C. O. C. (I), sultan de l'Etat et territoire du JOHORE pour lui-même et ses successeurs :

.....

**P. 277**

Souveraineté de 15. Les prérogatives, pouvoirs et juridictions de Son Altesse dans l'Etat de Johore seront ceux que possédaient S. A. le sultan de Johor au premier décembre 1941, sous réserve néanmoins des dispositions de l'accord relatif à la fédération et du présent accord.

Langue de l'Accord 16. Cet Accord est formulé à la fois en anglais et en malais, mais aux fins de l'interprétation seule la version anglaise fait foi.

En foi de quoi M. GERARD EDWARD JAMES GENT, K. C. M. G., D. S. O., O. B. E., M. C., a apposé aux présentes sa signature et son sceau pour le compte de Sa Majesté, et S. A. Ibrahim Ibni Almarhum sultan Abu Bakar, D. K., S. P. M. J., G. C. M. G., K. B. E. (mil.), G. B. E., G. C. O. C. (I), etc. sultan du Johore, a apposé aux présentes sa signature et son sceau, le jour et l'année susmentionnés.

(Signé) et sceau G. E. J. GENT,  
pour le compte de Sa Majesté.

(Signé) et sceau IBRAHIM,  
sultan de l'Etat et territoire du Johore.

Témoin A. T. NEWBOULT.

Témoins ONN JAAFFAR, Idris Bin  
IBRAHIM, Abdullah B. ESA, E. E. F. PRETTY.

\_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Note de bas de page, voir p. 128, provenance : *Statutory Instruments for 1948*, I, i, n° 108, The Federation of Malaya Order in Council, 1948.

**ANNEXE 30**

**LETTRE EN DATE DU 2 JUILLET 1948 ADRESSÉE AU PRÉFET DE POLICE DE JOHOR PAR LE  
COMMISSAIRE DE POLICE ADJOINT DE SINGAPOUR**

Lors d'une réunion du comité de défense ce matin, il a été décidé d'imposer un couvre-feu dans le détroit de Johor entre l'île de Singapour et le continent, le long de la ligne frontière entre le Johor et Singapour, à partir de Terawag, à l'ouest de l'île de Singapour, jusqu'à un point situé au nord d'une ligne tracée entre Changi Point et Penngarang. Le couvre-feu n'est pas encore entré en vigueur.

.....

\_\_\_\_\_

ANNEXE 31

**NOTE EN DATE DU 27 SEPTEMBRE 1948 ADRESSÉE À R. E. FOULGER, COMMISSAIRE DE POLICE DE SINGAPOUR, PAR J. C. BARRY, COMMISSAIRE DE POLICE ADJOINT DE SINGAPOUR, ET RÉPONSE EN DATE DU 29 SEPTEMBRE 1948 ADRESSÉE À CE DERNIER PAR R. E. FOULGER, COMMISSAIRE DE POLICE DE SINGAPOUR**

C. P.

**Couvre-feu sur le détroit du Johore**

En raison des divergences d'opinion considérables à cet égard, je vous saurais gré de vous prononcer quant à savoir si ceci doit ou non faire l'objet d'une application stricte avec le minimum absolu d'exceptions.

2. Lorsque le comité de liaison en matière de défense a décidé qu'il convenait d'imposer un couvre-feu dans le but d'arrêter la circulation nocturne à travers le détroit, il a été déclaré par le colonel Little (qui est bien placé pour le savoir) qu'il y avait peu d'activités de pêche dans le détroit durant la nuit et qu'une interdiction totale ne causerait pas un grave préjudice.

3. Depuis, aucun élément ne m'a amené à penser autrement, et nous disposons de :

- a) preuves incontestables que les pêcheurs de Tuas faisaient passer de la littérature et des passagers communistes à travers le détroit durant la nuit ;
- b) preuves incontestables qu'il y a tout juste quelques nuits des sampans ont introduit du tabac à Singapour en traversant le détroit au cours de la nuit et, peut-être même, des communistes. Le 25 septembre 1948, le caporal de Seletar a saisi un sampan faisant passer du tabac dont les droits se montaient à 445 \$, le responsable étant un agent des douanes malaises du Johore.

4. De leur propre initiative, les officiers responsables de «F» et «G» ont délivré des permis de circulation pendant le couvre-feu aux pêcheurs de Ponggol, Loyang (près d'Ubin) et Penggerang (près de Tekong). Lorsque le chef d'état-major a rendu visite au Comité de village de Bedoh il y a quelques temps, l'officier responsable de «F» lui a signalé qu'il avait délivré de tels permis, et le chef d'état-major l'a félicité de cette initiative. Le chef d'état-major est toutefois revenu récemment de permission et ignore peut-être les raisons de ce couvre-feu.

5. Le C. A. «X» a déclaré qu'il convenait de délivrer des permis de sortie de nuit aux pêcheurs, et considère que leurs griefs seraient justifiés s'ils se voyaient refuser ces permis. Il effectuera un contrôle de sécurité pour toutes les demandes déposées auprès du C. I. D.

6. Mon opinion personnelle est que le couvre-feu devrait être appliqué en bonne et due forme ou ne pas être appliqué du tout, et qu'un seul permis devrait être délivré, à savoir aux tongkangs (barges) transportant des pierres à Changi Airfield depuis Ubin, et qui sont tributaires des marées.

Le contrôle de sécurité du C. I. D. se résume à «inconnu du C. I. D.» ; aussi, si les pêcheurs de Tuas et de Seletar mentionnés au paragraphe 3 ci-dessus avaient déposé une demande de permis, ils auraient été déclarés «inconnus du C. I. D.» et l'auraient donc obtenu.

Exp. : J. C. Barry

27.09.1948

C. A.

Il s'agit d'une affaire dans laquelle nous devons adopter une position ferme ou ne pas appliquer de couvre-feu du tout.

2. La première partie de votre paragraphe 6 concerne un cas dans lequel il est possible de faire une exception.

3. Avant de prendre des mesures rigoureuses concernant tout autre permis, je souhaiterais avoir l'assurance qu'il n'existe aucune autre exception, et savoir en outre pourquoi «F» et «G» ont délivré des permis aux pêcheurs et, du coup, connaître la réponse qu'ils feront aux autres pêcheurs.

4. Je désirerais connaître les commentaires de l'officier de marine responsable.

5. Il me semble que si un homme souhaite aller pêcher la nuit, il doit partir avant le couvre-feu et rester dehors toute la nuit ; dans le cas contraire, nous gaspillons notre temps et notre énergie en imposant un couvre-feu, et, aspect nettement plus important, donnons à l'ennemi l'occasion de débarquer des communistes, des armes et de la littérature.

6. «F» et «G» ont-ils conscience du fait que, d'après certaines sources, l'ennemi a récemment procédé à une rapide reconnaissance de Serangoon et Ponggol en vue d'y débarquer des armes ?

Exp. : R. E. Foulger  
29.09.1948

---

**ANNEXE 32**

**RAPPORT ANNUEL DE L'ÉTAT DU JOHORE POUR 1949, ÉTABLI PAR DATO WAN IDRIS  
BIN IBRAHIM, FAISANT FONCTION DE MENTRI BESAR DU JOHORE (EXTRAITS)**

.....

En 1784, après d'incessantes intrigues entre les chefs malais et bugis, les Hollandais reconnurent le sultan de Lingga en tant que dirigeant de l'empire du Johore, délogèrent les Bugis de Riau et y installèrent un résident avec une garnison. Le sultan malais et le vice-roi bugis acceptèrent les fonctions de princes tributaires, mais l'ancien empire se trouvait dans un état de déliquescence, le bendahara et le *temenggong* étant pour ainsi dire les chefs territoriaux de Pahang et du Johore, respectivement.

Telle était la situation lorsque les Britanniques, en vertu de traités conclus en 1819 et 1824, obtinrent la cession totale de l'île de Singapour. Des visiteurs font ressortir l'aspect déserté du Johore de l'époque : en 1847, Johore Lama se composait de 25 huttes, et ce n'est qu'en 1855 que la capitale fut transférée à son emplacement actuel de Johore Bahru.

.....

---



**ANNEXE 33**

**COMPTE RENDU D'UNE RÉUNION TENUE LE 10 JUILLET 1952 PAR LE COMITÉ SPÉCIAL NOMMÉ  
PAR LE BUREAU DES AFFAIRES RURALES DE SINGAPOUR POUR REVISER LES LIMITES DES  
CIRCONSCRIPTIONS RURALES**

[Annexe non traduite.]

---

**ANNEXE 34**

**COMPTE RENDU D'UNE RÉUNION TENUE LE 21 AOÛT 1952 PAR LE BUREAU DES AFFAIRES  
RURALES DE SINGAPOUR**

[Annexe non traduite.]

---

ANNEXE 35

RAPPORTS ANNUELS DU SERVICE TOPOGRAPHIQUE DE LA FÉDÉRATION DE MALAYA POUR LES ANNÉES 1954, 1956, 1957, 1958 À 1961 ET 1962 (EXTRAITS)

.....

P. 297

**Quadrillage national**

30. Les cartes topographiques publiées comportent l'un des deux quadrillages de référence à cent yards : *a*) le quadrillage du Johore et de Singapour situées à l'est d'une longitude de 102 °45' et au sud d'une latitude de 2 °45', ou *b*) le quadrillage de la Malaya pour le reste du pays. Il est inutile ici d'examiner les raisons relatives à l'introduction, il y a de nombreuses années, de ces deux quadrillages entièrement distincts. Quoi qu'il en soit, ils se révèlent extrêmement peu commodes et il a été décidé de leur substituer un nouveau quadrillage national pour l'ensemble de la Malaya et, lorsque celui-ci aura été établi, de supprimer les anciens quadrillages existants. Parallèlement, il a également été décidé d'adopter une projection entièrement nouvelle pour toutes les cartes de la Malaya autres que celles du levé cadastral. Cette nouvelle projection est orthomorphique, le méridien central étant oblique à 324 ° afin d'être conforme à l'axe géographique général du pays. Les calculs nécessaires ont été effectués et plusieurs cartes de l'utilisation du sol des Etablissements/des Etats basées sur la nouvelle projection et comportant le nouveau quadrillage national ont déjà fait l'objet d'une publication. L'altération linéaire maximale de cette nouvelle projection est d'environ 1 pour 6600, contre 1 pour 2000 dans le cas de l'ancienne projection.

31. Ce changement a été mis à profit pour modifier le tableau d'assemblage topographique. Les feuilles existantes couvrent un quart de degré de latitude et un quart de degré de longitude, chaque feuille étant approximativement carrée avec des côtés d'environ 17 pouces et couvrant environ 300 milles carrés. Dans la nouvelle série, les feuilles ne sont pas délimitées par des lignes de latitude et de longitude, mais par des lignes de quadrillage fort pratiques. Chacune des feuilles sera approximativement 50 % plus large que celles de l'ancienne série, couvrant ainsi environ 470 milles carrés. Chaque feuille d'un mille de la nouvelle série sera accompagnée de six feuilles à 1/25 000 couvrant la même superficie, à l'intention des utilisateurs qui préfèrent ou requièrent une échelle supérieure. Les annexes à ce rapport présentent les tableaux d'assemblage des ancienne et nouvelle séries.

---

ANNEXE 36

**G. IRWIN, *NINETEENTH CENTURY BORNEO: A STUDY IN DIPLOMATIC RIVALRY* (1955, RÉIMPRIMÉ EN 1967) (EXTRAITS)**

**Bornéo au XIX<sup>e</sup> siècle  
Etude d'une rivalité diplomatique**

Le destin de Singapour fut défini par l'article XII de ce traité. Dans sa version définitive, cet article disposait :

«S. M. le roi des Pays-Bas se désiste des objections qui ont été faites contre l'occupation de l'île de Singapour par les sujets de S. M. britannique.

Cependant S. M. britannique promet qu'il ne sera pas formé d'établissement britannique dans les îles de Carimon ou dans les îles de Battam, Bintang, Lingin ou dans aucune des autres îles situées au sud du détroit de Singapour, et qu'aucun traité ne sera conclu sous l'autorité britannique avec les chefs de ces îles.»<sup>247</sup>

En ce qui concerne Singapour, l'article était assez clair. En revanche, la question vitale pour l'avenir de Bornéo était de déterminer quelle était précisément la signification de l'expression «ou dans aucune des autres îles situées au sud du détroit de Singapour» ?

A strictement parler, les seuls territoires des Indes orientales ne se trouvant pas «au sud de Singapour» étaient le nord-ouest de Sumatra — les Britanniques acceptèrent d'ailleurs dans un autre article du même traité d'abandonner ces terres —, un peu moins de la moitié de Bornéo, les pointes nord de Célèbes et Halmahera, ainsi que la petite île de Morotai. L'intention de l'article XII du traité de 1824 était-elle donc d'interdire à la Grande-Bretagne de coloniser et de conclure des traités dans tout l'archipel indien ?

Telle fut sans doute l'opinion de nombreux observateurs contemporains. T. J. Newbold, par exemple, l'un des premiers historiens des établissements britanniques en Malaisie, regretta en 1839 que

«le petit membre de phrase complet «aucune des autres îles situées au sud du détroit de Singapour» nous prive politiquement des territoires les plus riches de Bornéo, des mines d'étain de Banca, des îles de Billiton, Madura, Bali, Lombok, Sumbawa, Flores et pratiquement de l'ensemble de Célèbes, sans compter la perte d'Achin et le reste de Sumatra».<sup>148</sup>

Six ans plus tard, le ministre néerlandais des colonies de l'époque, J. C. Baud, émettait une opinion semblable. Suite au traité de 1824, il écrivit «l'Angleterre ne peut pas s'établir sur aucune des îles situées au sud du 1° 30' de latitude nord, correspondant au détroit de Singapour, ni conclure des traités avec leurs dirigeants»<sup>149</sup>. De nombreux écrivains néerlandais contemporains partageaient cette position. Ainsi, H. T. Colenbrander écrivit : «Suite au traité de 1824, le seul territoire des

---

<sup>147</sup> Le texte complet du traité de 1824 est fourni par sir William G. Maxwell et W. S. Gibson, *Treaties and Engagements affecting the Malay States and Borneo*, p. 8-12.

<sup>148</sup> T. J. Newbold, *Political and Statistical Account of the British Settlements in the Straits of Malacca*, vol. i, p. 17. Le publiciste, John Anderson, recopia directement ce passage de Newbold et le reproduisit l'année suivante dans *Acheen... with Incidental Notices of the Traae in the Eastern Seas and the Aggressions of the Dutch*, p. 3.

<sup>149</sup> Lettre de J. C. Baud au roi, 30 août 1845, N° 302, très secret. *Buit. Zaken*, n° 3133.

Indes où l'Angleterre pouvait établir son autorité politique était le Nord-Bornéo»,<sup>150</sup> tandis que B. H. M. Vlekke, décrivant les dispositions du traité dans son livre *Nusantara*<sup>151</sup> notait : «De plus, les Britanniques promirent de ne pas s'ingérer davantage dans les affaires de Sumatra *ou d'aucune des autres îles de l'archipel.*»

Par ailleurs, d'aucuns ont suggéré que le membre de phrase «îles au sud du détroit de Singapour» doit être compris de façon plus restrictive, si l'on considère que ses auteurs avaient pour intention qu'elle ne concerne que la zone immédiate entourant le détroit lui-même. Ceux qui partagent cette opinion soulignent que le but de l'article XII était de délimiter les territoires auxquels faisait référence le terme «Singapour» et non pas de découper l'archipel entier en deux parties, l'une néerlandaise et l'autre britannique. Laquelle de ces interprétations est correcte ? Il faut chercher la réponse dans les documents de la conférence ayant réuni les hommes qui ont rédigé le traité, à savoir Canning, Fagel et Falck.

A l'approche de l'issue des pourparlers de Londres de 1823-1824, Falck élaborait un «projet de proposition» reprenant les principales propositions des Néerlandais. Deux articles spéciaux étaient annexés au corps principal de ce projet, dont le deuxième contenait cette recommandation fondamentale

«Les parties contractantes s'engagent à accepter que leurs possessions respectives aux Indes orientales sont séparées par une «ligne de démarcation», qui commence à l'entrée du détroit de Malacca, au niveau du parallèle de Kedah (6° de latitude nord) et termine à la fin du détroit de Singapour. D'où il en résulte que cette île se trouve au nord et les îles de Carimon, Battam, Bintang et Riau au sud...»<sup>152</sup>

Stamford Raffles fut le premier à suggérer l'établissement d'une telle ligne imaginaire délimitant les zones de l'archipel oriental auxquelles aspiraient les Britanniques et les Néerlandais<sup>153</sup>. Au cours des conversations de 1820, l'idée fut relancée par les Néerlandais cette-fois. Le plan d'Elout prévoyait alors que l'ensemble de Bornéo se trouverait du côté néerlandais [de la ligne], ainsi que l'île de Balambangan et d'autres territoires du Nord-Bornéo, qui avaient autrefois appartenu à la Compagnie anglaise des Indes orientales<sup>154</sup>. L'idée fut cependant abandonnée, principalement parce que les Néerlandais craignaient que les Britanniques n'aient pas l'intention de se retirer totalement de Sumatra s'ils étaient exclus trop formellement et avec trop d'insistance de Bornéo.

Or, une proposition semblable vit le jour dans le cadre des conversations de Gloucester Lodge, avec cependant une différence de taille : la nouvelle ligne de démarcation devait se terminer juste à l'est de Singapour et ne devait pas s'étendre aussi loin que Bornéo. L'intention du ministre Falck lorsqu'il fit cette nouvelle suggestion n'est pas claire. Un membre de son équipe, Hora Siccama, décrivit de nombreuses années plus tard l'allégresse dont fit preuve Falck un jour lorsqu'il rentra chez lui à l'issue d'une séance avec Canning et Wynn et la déclaration qu'il fit alors «un principe essentiel a été convenu» : les Pays-Bas devaient céder à l'Angleterre toutes leurs possessions sur le continent indien et en contre-partie «la Grande-Bretagne devait se retirer des îles». Ensuite, pour illustrer ses propos, Falck dessina sur la carte une ligne qui s'étendait «de la pointe nord de Sumatra, à travers le détroit de Malacca, autour de Johore puis jusqu'au nord». Lorsqu'on lui demanda si cela signifiait que Bornéo se trouvait au-dessous de la ligne, Falck répondit

---

<sup>150</sup> *Koloniale geschiedenis*, Deel i, p. 329.

<sup>151</sup> P. 264 ; les italiques sont de l'auteur.

<sup>152</sup> Smulders, *op. cit.*, p. 54-55.

<sup>153</sup> Voir p. 53-54 ci-dessus.

<sup>154</sup> Conseil des ministres du roi, 5 novembre 1845. *Buit. Zaken*, n° 3133.

«Effectivement mais il est probable que nous ne l'ayons pas dans le cadre du traité ; les ministres anglais auront déjà assez de problèmes en l'état des choses au Parlement. La question sera sans aucun doute soulevée plus tard — ce sera alors le moment d'affirmer nos droits. A l'heure actuelle, il nous suffit que les Britanniques ne souhaitent pas étendre plus loin les possessions de la Compagnie des Indes orientales et qu'ils espèrent se prémunir une bonne fois pour toutes contre des conflits entre nos deux gouvernements.»<sup>155</sup>

Convaincu d'avoir atteint, avec ses collègues britanniques, un «accord oral reposant sur l'honneur» au sujet de Bornéo, Falck devint d'autant plus soucieux que la proposition de division de l'archipel ne soit la cause de problèmes inutiles. Le 9 janvier, lorsque Canning lui demanda d'être plus précis à propos des limites de la ligne de démarcation, Falck expliqua à nouveau qu'elle était «supposée terminer après être passée entre Singapour et Riau»<sup>156</sup>. Un peu plus tard au cours de la même conversation, il «se défendit de toute intention de rendre la ligne plus longue qu'elle ne l'était dans sa note ; une telle mesure provoquerait la jalousie de certaines puissances ; il s'opposa à l'inclusion de Bornéo ; une ligne traversant ce territoire était susceptible de déboucher sur des conflits»<sup>157</sup>.

Cette position valut à Falck le soutien résolu des directeurs de la Compagnie des Indes orientales, qui avaient leurs propres raisons de préférer que la ligne de démarcation, quelle qu'elle fût, n'affectât pas Bornéo. Pendant la saison de la mousson de nord-est, les navires de la Compagnie à destination de la Chine devaient souvent emprunter le dénommé «Couloir oriental» qui les menait au sud de Bornéo puis à travers le détroit de Macassar ou le Couloir de Djailolo avant de remonter vers le nord et d'atteindre la Chine. Ces deux parcours traversaient le centre d'une zone où, d'après la proposition originale de Falck, les Pays-Bas seraient les seuls à détenir le droit d'établir des établissements. Ce qui, remarquèrent les directeurs, serait «extrêmement dangereux en temps de guerre»<sup>158</sup>.

Les plénipotentiaires britanniques et néerlandais convinrent, par conséquent, que la ligne de démarcation proposée n'inclurait pas Bornéo et ne devrait pas s'étendre au-delà du détroit de Singapour. Mais dans ce cas, se demandèrent-ils, quel était l'avantage d'avoir une ligne de démarcation ? Si l'unique objectif de celle-ci était de fournir une frontière anglo-néerlandaise dans la zone du détroit, il était plus efficace de dresser la liste des îles concernées et de les accorder soit à la Compagnie anglaise des Indes orientales soit à la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Une telle méthode aurait pour avantage d'éviter que le traité n'inclue toute suggestion, — susceptible d'être très mal perçue par certaines puissances étrangères — que les Néerlandais et les Britanniques se partageaient l'archipel à deux.

Cette réflexion fut reprise dans les projets de propositions datant du 1<sup>er</sup> février 1824 qui furent soumis pour approbation aux départements gouvernementaux appropriés de La Haye et Londres. La section de ce projet qui devint finalement l'article XII du traité final était libellée comme suit :

«S. M. le roi des Pays-Bas renonce à toute objection face à l'occupation de l'île de Singapour par les troupes et les sujets de la Grande-Bretagne.

---

<sup>155</sup> Lettre de O. W. Hora Siccama à Jhr. Mr. P. J. Elout van Soeterwoude, 26 octobre 1858 (P. J. Elout van Soeterwoude, *Bijdragen tot de geschiedenis der onderhandelingen met Engeland, betreffende de overzeesche bezittingen 1820-1824*, p. 311-312).

<sup>156</sup> Documents néerlandais «A», n° 30.

<sup>157</sup> *Ibid.*

<sup>158</sup> Lettre du comité secret à Wynn, 2 janvier 1824. Documents néerlandais «A», n° 31.

S. M. britannique, par ailleurs, s'engage personnellement à garantir qu'aucun établissement britannique ne sera formé sur aucune des autres îles appartenant à l'ancien royaume de Johore et qu'aucun traité ne sera conclu par l'autorité britannique avec les chefs et les habitants desdits territoires.»<sup>159</sup>

Dans une note jointe à l'intention du Gouvernement néerlandais, Fagel et Falck expliquaient qu'ils jugeaient nécessaire le deuxième paragraphe de cet article «afin d'empêcher toute revendication future des Anglais visant à former des connections avec les îles de Lingin, Riau et les Carimons ou exercer une influence sur celles-ci». Revenant sur ce point à La Haye, C. Th. Elout, en tant que conseiller du ministre des colonies, remarqua que, en vue d'éviter toute confusion, il était sans doute préférable de remplacer «aucune des autres îles appartenant à l'ancien royaume de Johore» par «aucune des autres îles situées sur ces territoires»<sup>160</sup>.

Voilà une preuve déterminante que les Néerlandais n'essayaient pas, par le biais de l'article XII du traité de 1824, d'obtenir autre chose que le tracé des limites locales des droits britanniques et néerlandais dans la zone immédiate entourant Singapour. Si la rédaction de Falck ou l'amendement avancé par Elout avaient été acceptés, d'innombrables malentendus et de récriminations auraient été évités au cours des années qui suivirent. Mais les deux suggestions furent rejetées au profit de la formulation vague et totalement insatisfaisante «aucune des autres îles situées au sud du détroit de Singapour».

Il est difficile de comprendre pourquoi une telle modification fut jugée nécessaire. Sans doute la raison fut-elle qu'au cours de la rédaction finale du traité, quelqu'un suggéra l'inclusion de l'une de ces formules «qui couvrent tout», particulièrement affectionnées des avocats, qui sont utilisées pour se prémunir contre toute omission imprévue dans les listes d'articles défendus. Un esprit juridique peut, par exemple, considérer un listage tel que les îles «Carimon, Battam, Bintang, Linging» comme étant en soi insuffisamment complet puisqu'il y a de nombreuses autres îles dans le détroit de Singapour et près de celui-ci, dont certaines n'ont pas été citées. Force est de reconnaître que le libellé de la proposition de Falck, «autres îles appartenant à l'ancien royaume de Johore», n'était pas assez concret puisque personne ne pouvait prétendre être capable de définir exactement les limites de l'ancien Sultanat de Johor. Quant à la proposition d'Elout, «les îles restantes se situant sur ces territoires», si son intention était suffisamment claire, elle souffrait cependant d'une rédaction trop vague qui aurait pu entraîner de futures arguties juridiques.

Quoi qu'il en soit, le libellé de l'article XII du traité de 1824 fut modifié et dans les traités, comme dans tout document juridique, le mot écrit prévaut. Dorénavant, le Gouvernement britannique était frappé de l'interdiction, qu'il avait l'obligation solennelle de respecter, de toute tentative de former des établissements sur les «îles situées au sud du détroit de Singapour». Peu de temps s'écoula avant que la signification exacte de ces mots ne fut mise à l'épreuve.

Pendant que les négociations qui devaient conduire au traité de 1824 avaient lieu à Londres, les autorités néerlandaises d'Asie renforçaient leur mainmise à Bornéo. Des résidents avaient été installés à Bandjermasin, sur la côte sud, et à Pontianak et Sambas, à l'ouest (ainsi que des assistants résidents à Mampawa et à Landak) ; en 1825 ces officiers, aidés par des commissaires du gouvernement envoyés de Java, avaient persuadé tous les principaux princes indigènes des deux zones de reconnaître la souveraineté des Pays-Bas. A l'ouest, les tentatives d'assujettir les communautés minières chinoises indépendantes avaient été moins fructueuses mais les autorités de Batavia avaient bon espoir qu'elles seraient bientôt disposées à se soumettre à l'administration néerlandaise.

---

<sup>159</sup> «Project-tractaat van 1 Februari 1824», lettre de Fagel et Falck à Ridder Reinhold (ministre néerlandais des affaires étrangères), 1<sup>er</sup> février 1824. *Kol.*, 1845, n° 442, très secret.

<sup>160</sup> Note du 12 février, n° 18. («Diverse stukken over Borneo», *ibid.*) Elout van Soeterwoude, *op. cit.*, p. 205. Van der Kemp, «Londensch tractaat», p. 171-172.

Cependant, en 1825, la guerre éclata à Java. En raison des lourdes charges financières que ce conflit imposa au gouvernement et de la situation économique précaire due aux politiques monétaires imprudentes menées par le gouverneur général van der Capellen<sup>161</sup>, toute expansion supplémentaire à Bornéo était hors de question. Au cours des cinq années qui suivirent, toutes les ressources, humaines et matérielles, disponibles durent être consacrées à la guerre de Java. Aux îles extérieures, la politique du successeur de van der Capellen, le commissaire général du Bus, consista à se cramponner aux acquis et à s'abstenir de mener toute action qui pourrait entraîner des frais excessifs pour le gouvernement.

---

---

<sup>161</sup> G. Gonggrijp, *Schets ener economische geschiedenis van Nederlands-Indie*, p. 90-91.



ACTES DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER (VOL. I),  
DOCUMENTS PRÉPARATOIRES, GENÈVE 24 FÉVRIER-27 AVRIL 1958, NATIONS UNIES,  
DOC. ACONF.13/6 ET ADD. 1 (DOCUMENT PRÉPARATOIRE N° 6)

## BRÈVE ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE ET HYDROGRAPHIQUE DES DÉTROITS QUI CONSTITUENT DES VOIES DE PASSAGE INTERNATIONALES

PAR LE CAPITAINE DE FRÉGATE R. H. KENNEDY

(Document préparatoire n° 6) \*

[Texte original en anglais]

[23 octobre 1957]

### TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION .....	115
1. Déroit de Bab el-Mandeb .....	116
2. Déroit de Gibraltar .....	116
3. Déroit de Zanzibar .....	117
4. Bouches du Serpent .....	117
5. Bouches du Dragon .....	118
6. Déroit de Sainte-Lucie .....	119
7. Déroit entre Sainte-Lucie et Saint-Vincent .....	120
8. Déroit de la Dominique .....	120
9. Déroit entre la Dominique et la Guadeloupe .....	120
10. Déroit de Magellan .....	121
11. Déroit de Juan de Fuca .....	123
12. Déroit de Chosen .....	124
13. Déroit de Haï-Nan .....	125
14. Déroit de Palk .....	126
15. Déroit de Malacca .....	126
16. Déroit d'Ombai .....	127
17. Déroit de la Sonde .....	128
18. Déroit de San Bernardino .....	129
19. Déroit de Surigao .....	130
20. Déroit d'Hormus .....	130
21. Canal Saint-Georges (archipel Bismarck) .....	131
22. Déroit de Cook .....	132
23. Déroit de Foveaux .....	133
24. Chenal Kaiwi .....	134
25. Pas de Calais .....	134
26. Canal de Minorque .....	135
27. Déroit de Messine .....	137
28. Déroit de Bonifacio .....	137
29. Dardanelles, mer de Marmara et Bosphore .....	138
30. Déroit de Cérigo .....	141
31. Déroit de Scarpanto .....	142
32. Sund .....	142
33. Déroit de Singapour .....	144
Annexes: cartes	

### INTRODUCTION

Dans l'étude ci-après de certains détroits qui constituent des voies de passage pour le trafic international, on a joint un croquis de chaque détroit qui en montre les caractéristiques essentielles et en facilite l'identification. Afin de permettre le cas échéant une étude plus détaillée, on a indiqué en référence les cartes marines et les instructions nautiques (*Pilots*) pertinentes. Il s'agit des cartes et instructions nautiques publiées par le service hydrographique de l'Amirauté britannique. Il ne faut pas oublier que lorsque l'on consulte les instructions nautiques, on ne doit pas oublier de se reporter au supplément le plus récent.

Dans les exposés, le mille est le mille marin, longueur égale à une minute de latitude.

Il n'a pas été tenu compte des différentes largeurs de mer territoriale que revendiquent actuellement les Etats. Lorsqu'il est question de la haute mer dans les descriptions, on a considéré que la largeur maximum revendiquée pour la mer territoriale était de 12 milles. Dans l'hypothèse où la largeur serait inférieure, la haute mer empiéterait sur le détroit et le sens du texte peut en être modifié. Le fait d'indiquer qu'un détroit relie la haute mer qui se trouve à chacune de ses extrémités ne signifie pas nécessairement qu'il n'y a pas de passage en haute mer à travers le détroit.

Selon les directives données, l'étude devait porter sur les détroits d'une largeur de 26 milles au maximum. Certains détroits ont une largeur supérieure à leur extrémité, et, de ce fait, on n'a pris en considération que la partie du détroit dont la largeur ne dépassait pas cette dimension. Toutefois, dans certains cas, les détroits qui rentrent dans ces limites s'élargissent brusquement à leur extrémité vers la haute mer; la zone considérée a donc été celle qui est située entre les intersections d'arcs de 12 milles dont le centre est situé sur la côte des Etats opposés, à chacune des extrémités des détroits.

Les remarques générales qui suivent peuvent également faciliter la compréhension de la présente étude:

1. Dans l'étude des détroits, on a décrit les sèches si elles se trouvent à moins de 12 milles de la côte de la terre ferme ou d'un rocher de terre émergée, afin d'en tenir compte pour l'extension des limites de la mer territoriale. On est parti de l'hypothèse d'une largeur maximum de la mer territoriale de 12 milles. Si les

\* Ce document a été préparé à la demande du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies mais ne représente pas nécessairement l'opinion du Secrétariat en cette matière.

*Sur la rive occidentale :*

Middelgrund Fort, à près de 2  $\frac{1}{2}$  milles à l'est de l'extrémité nord de Copenhague;

Flak Fort, à environ 4 milles à l'est de Copenhague, et à 2 milles au nord de Saltholm;

un certain nombre de petits rochers à proximité de l'extrémité nord de Saltholm, et quelques autres à l'est et au sud-est de l'extrémité sud-est de cette île. Le plus éloigné est à 1  $\frac{1}{2}$  mille de la côte.

*Sur la rive orientale :*

Un petit rocher à près de 1 mille au sud de Landskrona;

un certain nombre de petits rochers se suivant jusqu'à un mille du rivage au large de la côte nord-est d'une baie ou échancrure de la côte au nord-est de Falsterbo Udde;

un groupe de petits rochers situés entre  $\frac{3}{4}$  et 1  $\frac{3}{4}$  mille au sud de Falsterbo Udde.

**33. Détroit de Singapour (annexe: cartes nos 35 et 36)**

Références: Cartes marines nos 2403, 1353.

*Malacca Strait Pilot*, 3<sup>e</sup> éd., 1946.

Aux fins de la présente étude, on considérera le détroit de Singapour, qui sépare les îles indonésiennes au large de la côte de Sumatra des côtes méridionales de Johore et de l'île de Singapour comme le prolongement de l'extrémité sud du détroit de Malacca, s'étendant entre l'intersection aux entrées nord-ouest et est du détroit d'arcs d'un rayon de 12 milles tracés à partir des rives opposées. Le détroit est un passage obligé pour les navires en trafic international et il réunit la haute mer du détroit de Malacca à celle de la mer de Chine méridionale. Le détroit de Durian, le détroit de Sugi, le détroit de Chombol et le détroit de Riouw mènent tous en direction du sud-ouest vers la mer de Chine méridionale entre les îles de la Sonde sur la rive sud du détroit de Singapour.

2. L'extrémité occidentale du détroit peut être considérée comme l'intersection d'arcs d'un rayon de 12 milles ayant leur centre sur Tokong Belanda, rocher émergé situé à 3 milles environ au nord-ouest de Groot Karimun et sur l'île Pisang, à près de 19 milles au nord: l'extrémité orientale est l'intersection d'arcs identiques ayant pour centre d'une part la laisse de basse mer du cap Berakit et d'autre part la sèche la plus orientale du groupe de rochers émergés et de sèches sur lequel est construit le phare de Horsburgh dont le gouvernement de Singapour assure le fonctionnement. Ce groupe est situé à 7 milles au nord de l'île Bintan et à environ 5  $\frac{3}{4}$  milles à l'est-sud-est du récif Stork, récif couvrant et découvrant à deux milles au large de la côte de Johore.

3. La longueur du détroit entre les limites décrites ci-dessus est d'à peu près 75 milles.

a) A l'entrée occidentale le détroit se resserre tout d'abord et sa largeur est de 7  $\frac{3}{4}$  milles entre l'île Iju et l'île Kukub. Les distances dans le détroit sont calculées à partir de la ligne joignant ces îles.

b) A six milles à l'intérieur du détroit, la largeur est de 8  $\frac{3}{4}$  milles, mais elle s'accroît rapidement, avec les entrées des détroits de Durian, de Sugi et de Chombo au sud et les abords ouest du détroit de Johore au nord

c) A 17 milles à l'intérieur, le chenal principal n'a plus que 4 milles entre le récif sur lequel reposent l'îlot Nipa et l'îlot Paivai, à 6  $\frac{1}{2}$  milles au sud de l'île de Singapour.

d) A 22 milles, la largeur est un peu inférieure à 3 milles entre l'île Takong et l'îlot que surmonte le phare Raffles.

e) Sur une étendue de dix milles, la largeur est, dans l'ensemble de 2  $\frac{1}{2}$  milles à 3 milles entre les îlots et les sèches de l'île Batam au sud et de l'île de Singapour au nord.

f) A environ 41 milles de l'entrée, le détroit a 8 milles de large entre l'île Batam et l'île de Singapour; puis il s'élargit avec l'entrée est du détroit de Johore et l'embouchure du Johore pour reprendre à peu près la même largeur sur une nouvelle étendue de 7 milles.

g) A partir de cette distance le détroit s'élargit avec l'entrée du détroit de Riouw qui se trouve sur la rive sud et sa largeur sur une longueur d'environ 9 milles est de 12 milles à peu près entre l'île Bintan et la côte sud-est de Johore.

h) Vers l'extrémité orientale, le détroit est séparé en deux par le groupe de rochers qui supportent le phare Horsburgh. Le chenal du sud a 5  $\frac{1}{2}$  milles de large entre la côte nord de l'île Bintan et une sèche située à 1  $\frac{1}{2}$  mille au sud-ouest du groupe Horsburgh et 9  $\frac{1}{2}$  milles de large entre ce groupe et le cap Berakit. Le chenal du milieu, au nord, a 5  $\frac{3}{4}$  milles de large entre le groupe de rochers Horsburgh et une sèche à 2 milles de la pointe sud-est de Johore.

4. Le principal chenal du détroit s'étend entre le territoire de l'Indonésie et celui de la Malaisie et de Singapour; il est relativement profond; la sonde accuse des fonds variant entre 10 et 30 brasses, mais il y a quelques hauts-fonds. Il est bien balisé de jour et de nuit. Les deux côtés du détroit sont marqués d'un certain nombre de récifs couvrant et découvrant, mais ils sont à peu de distance de terres toujours émergées. La marée monte de 3 mètres; le courant qu'elle crée peut être violent avec de nombreux raz et tourbillons. Des grains violents réduisent souvent la visibilité.

5. Les ports dans le détroit sont au nord: Singapour, doté d'une rade et de quais munis de toutes les installations modernes; il peut recevoir des navires calant 11 mètres; l'île Bukom et l'île Sebarok, à 5 milles au sud-ouest de Singapour, qui ont des installations pour le chargement et le déchargement du pétrole, et le long des quais des eaux profondes de 15 mètres et 12 mètres respectivement. Sur la rive sud se trouve l'île Sambo, à 9  $\frac{1}{2}$  milles environ à l'est du phare Raffles, qui est doté d'installations pour la manutention du pétrole et possède des quais en eau profonde de 10 mètres; Tandjong Uban, dans l'entrée du détroit de Riouw, avec des eaux profondes de 13 mètres.

6. La navigation serait possible des deux côtés d'une ligne médiane sur toute la longueur du détroit.

**ANNEXE 38**

**DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DE SINGAPOUR (1958) SUR LE PROJET DE LOI  
CONCERNANT L'ORDONNANCE PORTANT MODIFICATION DE  
L'ORDONNANCE RELATIVE AUX DROITS DE PHARE**

.....  
Ordre de deuxième lecture.

10h57

J. M. JUMABHOY (le ministre du commerce et de l'industrie) : M. le président, sir, je propose : que le projet de loi soit à présent lu une deuxième fois.

Monsieur, depuis quinze mois l'application de l'ordonnance de 1957 relative aux droits de phare a montré la nécessité d'apporter à cette ordonnance certaines modifications, qui sont proposées dans le présent projet de loi. Toutes ces modifications ont été approuvées par l'association des armateurs de Singapour.

La définition des «eaux de la colonie» figurant à l'article 2 de l'ordonnance est supprimée par le paragraphe 2 du présent projet. Cette définition vise les eaux territoriales à l'exclusion des eaux portuaires. Cette suppression s'explique par le fait que dorénavant, comme le montre le paragraphe 3 du projet, l'intention est que les droits de phares soient payés par des navires faisant escale au port ou dans un lieu de la colonie, et non par ceux qui sont en transit dans les eaux de la colonie et n'y font pas escale. La suppression de cette définition permettrait également au conseil des droits de phare de consacrer les fonds provenant des droits de phares à l'entretien des feux et des aides à la navigation dans les limites du port et à l'entretien du phare de Pulau Pisang, qui ne se trouve pas dans les eaux territoriales.

Le paragraphe 3 du projet de loi, sir, abroge et réadopte l'article 3 de l'ordonnance. Le paragraphe 1) du nouvel article proposé 3 stipule que les droits de phare seront acquittés, ainsi que je l'ai mentionné précédemment, par les navires faisant escale au port au cours d'un voyage, à l'exception des navires exemptés par le paragraphe 2) du même article, par exemple pour le soutage et l'approvisionnement, pour le chargement et le déchargement de cargaisons et pour l'embarquement ou le débarquement de passagers. Par implication nécessaire, les navires se trouvant en transit dans les eaux de la colonie mais ne faisant pas escale au port, c'est-à-dire ne faisant pas relâche pour l'une quelconque des raisons que je viens d'énumérer, ne seront pas soumis au paiement des droits de phare.

Le paragraphe 2) du nouvel article proposé 3 accorde une exemption générale de paiement des droits de phare aux catégories de bateaux suivantes :

- les navires faisant relâche en raison des intempéries ou à des fins de réparations ou pour cause de dégâts ;
- les navires appartenant au gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni ou au Gouvernement de Singapour ou à un gouvernement du Commonwealth ou étranger, si lesdits navires ne transportent ni cargaison ni passagers contre fret ou paiement du passage ;
- les navires de moins de quinze tonnes ;
- les bateaux de pêche ; et

— les voiliers indigènes.

Le paragraphe 4 du projet de loi donne effet à l'intention, que j'ai mentionnée plus tôt, de permettre au conseil des droits de phare d'apporter des aides à la navigation dans les limites portuaires et à Pulau Pisang, qui ne se trouve pas dans nos eaux territoriales.

La clause 5 modifie la grille de l'ordonnance de manière à permettre, pour les navires faisant escale plus de dix fois par an, un prélèvement global non remboursable de 20 cents par tonne par an, au gré de leurs propriétaires, représentants ou capitaines. Cet amendement supprime une anomalie existante en ce sens que, au point correspondant de la grille en l'état actuel des choses, les navires immatriculés à Singapour effectuant de longs voyages outre-mer et faisant escale une ou deux fois par an doivent payer autant que des navires immatriculés à Singapour pour la navigation côtière faisant escale plus fréquemment, et payer plus encore que les navires ne figurant pas sur notre registre qui effectuent le même nombre d'escales au port. Ce projet de loi n'impliquera pas le gouvernement dans quelque dépense supplémentaire que ce soit.

Sir, je propose de déposer l'amendement.

Question posée et approuvée.

En conséquence, le projet de loi est lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité réunissant toute l'Assemblée.

L'Assemblée se transforme incontinent en comité sur le projet de loi. [*J. M. Jumabhoy*]

Le projet de loi est examiné en comité.

11h02

[Le président, assurant la présidence]

Il est ordonné que les *clauses 1 et 2* restent partie intégrante du projet de loi.

*Clause 3*

J. M. JUMABHOY : M. le président, sir, je propose :

A la page 2, lignes 14 et 15, de supprimer «réparations ou pour cause de dégâts» et d'insérer «réparations d'urgence concernant des dégâts occasionnés en haute mer».

Cet amendement, sir, est nécessaire afin de préciser que les navires ne s'arrêtant que pour des réparations d'urgence, au cas où ils auraient subi des dégâts dus aux intempéries en haute mer, seront exemptés des droits de phare.

*Amendement approuvé.*

Il est ordonné que la *clause 3*, telle qu'amendée, reste partie intégrante du projet de loi.

Il est ordonné que les *clauses 4 et 5* restent partie intégrante du projet de loi.

Projet de loi rapporté avec un amendement ; lu pour la troisième fois et adopté.

ANNEXE 39

**H. MARKS, *THE FIRST CONTEST FOR SINGAPORE 1819-1824* (1959) (EXTRAITS)**

.....

Avisés officiellement de la raison de l'absence de Farquhar au moment de leur arrivée, les commissaires prirent neuf jours pour déposer leur protestation (31 octobre 1818). Ils accusèrent réception des copies des traités que Farquhar leur avait envoyées, mais maintinrent que «cette communication nous apparaît quelque peu étrange, étant donné que les accords passés avec le sultan de Riouw contiennent plusieurs articles que celui-ci n'était pas en droit de signer sans en avoir notifié au préalable le gouvernement des Pays-Bas». Selon eux, le Major avait ignoré la relation qui existait entre le sultan et leur gouvernement, et ils entreprirent fort courtoisement de l'en informer brièvement de la manière suivante :

Que l'ensemble du royaume de Riouw, du Johore et du Pahang, après s'être révolté et avoir commis nombre d'actions hostiles à notre encontre, a été entièrement soumis et conquis par la force des armes par la Compagnie [néerlandaise] des Indes orientales en 1784 et, par l'accord du 2 novembre 1784, donné en tant que fief féodal à S. A. le prince Alsoe, Padoeka Sri sultan Mahmoed et ses ministres, et que dans le même accord ledit sultan s'est déclaré lui-même, ainsi que ses descendants, officiellement vassaux de la Hollande...

Au vu du fait que depuis cette époque aucun événement susceptible de rendre nul ledit traité ne s'est produit, nous vous prions instamment, sir, de faire part officiellement de cette information concernant cette affaire à votre gouvernement, afin d'éviter une période de quiproquo susceptible de devenir la cause de nombreux désaccords entre nos gouvernements.

Pour notre part, nous sommes dans l'obligation, en notre qualité de commissaires, de vous informer, sir, que nous ne pouvons pas autoriser le sultan de Riouw, du Johore, du Pahang etc. à céder la moindre partie du territoire de Riouw, du Johore, du Pahang etc. ou des îles voisines qui faisaient partie de l'ancien royaume du Johore et de Riouw<sup>27</sup>.

Farquhar répondit immédiatement (le 1 novembre 1818). Il attira l'attention sur la prise de Malacca par la Grande-Bretagne en 1795, et sur «les mesures qui furent adoptées à l'époque pour assurer la mise en œuvre entière et complète de l'indépendance absolue du Sultan Mohammed à Riouw, Lingen, etc. et sur le fait que le contrôle exclusif et les possessions héréditaires lui furent garanties par un serment de l'autorité britannique. Aucune circonstance», ajouta-t-il, copiant ainsi la déclaration des Hollandais, «n'est survenue depuis qui soit susceptible de rendre caduque une telle négociation définitive ; il apparaîtra donc clairement à Vos Excellences que toutes références aux dispositions relatives à l'ancienne Compagnie néerlandaise (qui a cessé d'exister depuis longtemps) n'ont aucun lien avec les sujets actuels...»<sup>28</sup>. Enfin, Farquhar attira l'attention de Ses Excellences sur le quatrième article du traité standard en matière d'alliance commerciale que lui et Cracroft avait négocié, «dans lequel il est expressément stipulé que ce dernier [à savoir, le sultan du Johore, du Pahang etc.] ne renouvellera aucun traité caduc ou interrompu avec d'autres pays, dont les dispositions peuvent dans une certaine mesure exclure ou entraver la liberté du commerce des sujets britanniques»<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> *Ibid.* [Van der Kemp, « De Singapoorsche Papieroorlog »], p. 448-449.

<sup>28</sup> La Compagnie, moribonde pendant plusieurs années, vit sa charte expirer le 31 décembre 1799.

<sup>29</sup> Van der Kemp, «De Singapoorsche Papieroorlog», p. 449-451.

Farquhar avait communiqué ses traités à Wolterbeek et Timmerman Thijssen sur ordre de Bannerman. Le gouverneur de l'île du Prince-de-Galles se félicita des fruits que portèrent les négociations de Cracroft et Farquhar, et considéra ses mesures préventives «non pas motivées par une ambition déplacée, ni une perspective d'agrandissement injustifié», mais visant uniquement à garantir la liberté du commerce dans les Etats malais voisins, et justifiées par les «mesures de force et de violence» déployées par les Hollandais lors de la prise de contrôle de Pontianak<sup>30</sup>, là où l'Equateur rencontre la côte occidentale de Bornéo. Dans une communication aux autorités de Calcutta, Bannerman dépeignit une situation potentiellement critique :

L'extraordinaire prise du lieu [Pontianak] par le Gouvernement néerlandais à Java, contrairement à la volonté de son monarque<sup>31</sup>, prouvera indubitablement à Son Honneur au Conseil...

### P. 39

Lorsque j'arrivai au large de Singapour, je reçus la visite du Tumungung, qui me dépeignit la conduite récente des Hollandais, et déclara qu'étant donné que les Hollandais avaient traité avec une autorité incompétente, il nous était encore donné de nous établir dans cette division de l'empire, en vertu de l'autorisation du souverain légitime. Ledit souverain ne tarda pas à faire son apparition et, bien qu'il ne soit pas encore officiellement installé dans ses fonctions, nous le reconnurent en cette qualité, le Bandahara et le Tumungung l'ayant accepté en tant que souverain. Par ailleurs, nous découvrîmes par bonheur à Singapour un havre plus pratique, et un port plus imposant que Rhio lui-même, et comme aucune autorité européenne n'avait jamais mis pied sur l'île et que la terre était la propriété du Tumungung, nous n'hésitâmes pas à prendre des dispositions pour l'occupation du port et à nous établir en attendant la réponse du Bengale. Je viens tout juste de recevoir des lettres de Lord Hastings, faisant part de son entière approbation quant à mon compte rendu, et de l'assurance qu'il est trop conscient de l'importance de cette position, et de la nécessité de manifester son opposition aux empiètements des Hollandais, pour ne pas se montrer fort intéressé par le succès de cet établissement<sup>68</sup>.

Les Hollandais n'étaient pas les seuls à avoir «considéré le sultan de Ligen comme le souverain légitime du Johore». Le 19 août 1818, soit moins de six mois auparavant, le major Farquhar avait signé un traité avec Son Altesse Jaffir Rajah Mudah de Rhio, identifié en tant qu'agent de son neveu, S. M. sri Sultan Abdul Rachman Shaw, roi du Johore, du Pahang et de leurs dépendances, y compris sa résidence, Lingen (voir plus haut p. 24). Plus embarrassant encore, Raffles lui-même (en 1813) avait reconnu Abdul Rachman en tant que souverain du Johore, du Pahang et de toutes leurs dépendances. Toutefois, celui-ci ainsi que son oncle, Rajah Mooda de Rhio, se trouvaient désormais sous la surveillance des Hollandais. Abdul Rachman, était le cadet du dernier sultan — décédé en 1812 —, mais né d'une mère plus distinguée. Son frère aîné, Tenku Husain, vivait paisiblement à Riouw. C'est de ce même frère aîné que Raffles se souvint et, revenant sur la reconnaissance préalable incontestée d'Abdul Rachman, il décida, pour citer sir Richard Winstedt, l'illustre historien britannique de la Malaisie, «d'installer Tenku Husain en tant que sultan légitime de l'ancien empire du Johore. Manifestement, le Temenggong l'encouragea et apparemment le...

---

<sup>30</sup> Les commissaires généraux avaient nommé J. van Boekholz commissaire afin de rétablir l'autorité néerlandaise à Pontianak. Il arriva sur les lieux le 18 juillet. Farquhar se présenta aussitôt. Le 10 août, le drapeau néerlandais fut hissé. J. J. Meinsma, *Geschiedenis van de Nederlandsche Oost-Indische Bezittingen*, vol. 2, en 3 parties (Delft, 1872-1875), II (1), 153. Voir note 21 ci-dessus.

<sup>31</sup> Le fondement de cette déclaration reste obscur même, ou en particulier, si l'on considère que «son monarque» signifie le chef local de Pontianak.

<sup>68</sup> Lady Raffles, *Memoir*, p. 397-398. La lettre entière couvre les pages 384 à 401.

## P. 189

Une quatrième conférence, de nouveau entre Falck et Wynn, eut lieu à un moment donné entre le 19 et le 24 décembre, à propos de laquelle l'unique compte rendu précise : «Il fut essentiellement question des comptes.» S'il n'y avait la date du 18 décembre 1823 indiquée sur la note de Wynn au Duc de Buckingham, il serait tentant de penser que c'est lors de cette conférence que le président du comité de contrôle «informa Falck de l'obligation religieuse et constitutionnelle dans laquelle nous sommes d'être inactifs à Noël» et trouva le plénipotentiaire néerlandais «bien disposé à observer ladite loi en sa propre personne»<sup>16</sup>.

Le 23 décembre 1823, Falck envoya aux représentants britanniques une note de onze pages portant sur la revendication de son gouvernement sur Singapour. Elle énumérait les déclarations bien connues sur l'unité de l'empire du Johore, sa relation subordonnée à Batavia, et la seule légitimité du sultan Abdul Rahman, rappelant les occasions au cours desquelles Raffles et Farquhar avaient traité avec lui en tant que souverain légitime. Une fois de plus, la dépêche de Van der Capellen en date du 16 décembre 1819 fut invoquée, et une fois de plus l'absence de réfutation de la part des Britanniques fut assimilée à une manière d'éviter une justification légitime. «Mais en dehors de la question de droit émerge celle de l'intérêt et de l'opportunité politiques.» D'un côté, il y avait le préjudice porté aux Pays-Bas et à son vassal, de l'autre l'opinion largement répandue dans l'Empire britannique des Indes et en Angleterre selon laquelle Singapour était essentielle à la sécurité des échanges et du commerce chinois avec l'archipel oriental. En conséquence, «l'idée d'une *indemnité monétaire* avait été suggérée». Etant donné qu'une somme d'argent ne compenserait guère le préjudice moral subi par les Pays-Bas aux yeux des princes malais, un échange territorial semblait préférable, «effectué de manière à fournir une ligne de démarcation entre nos possessions respectives», pour écarter tous futurs différends, sans pour autant exclure les entreprises purement commerciales menées par leurs sujets respectifs. Dans une note parfaitement confidentielle comme celle-ci, selon Falck, il fut proposé d'imaginer une ligne descendant le long du détroit de Malacca, puis courant vers l'est jusqu'au sud de Singapour et au nord de Battam, Bintang ou Rhio. L'ensemble de Sumatra, y compris Bencoolen, deviendrait hollandais, et la Péninsule malaise, dont Malacca, serait réservée aux Britanniques ; «en outre, l'île de Singapour resterait à leur disposition». En conclusion, Falck proposait de traiter les indemnités monétaires comme secondaires par rapport au principe de transfert territorial et ajournait ainsi les considérations détaillées de...

## P. 192

partie de ses possessions, là où la cession ne résulte ni d'une guerre ni d'un traité de paix». Puffendorf et Vattel semblaient contester le droit de porter cession. Lord Eldon ne se considérait pas lui-même comme étant «libre de converser avec ces personnes professionnelles qui, si quelqu'un peut m'éclairer sur le sujet, sont tout particulièrement susceptibles d'aider à le faire, car un document que vous avez placé entre mes mains donnait à entendre une répugnance à attirer l'attention des hommes de loi sur ledit sujet».<sup>22</sup>

Wynn était moins réticent à se mettre en rapport avec des juristes à propos d'autres aspects de la négociation, puisque le 19 décembre 1823 il demanda à Courtenay d'écrire à sir Christopher Robinson, avocat de l'amirauté réputé et «homme de loi éminent auprès du tribunal de l'amirauté», pour lui demander son avis sur certains points alors à l'étude. La réponse de Robinson, en date du 31 décembre, présentait quelque intérêt au regard des revendications britanniques. Il les instruisait que le gouvernement hollandais était fondé à recevoir les recettes à Java depuis l'époque où ses commissaires étaient arrivés sur l'île, puisque le délai de rétrocession découlait «uniquement de la non-arrivée des instructions nécessaires en provenance d'Angleterre». Il rejetait le principe

---

<sup>16</sup> Comptes rendus des Pays-Bas, XXX, n° 53, Buckingham, *Memoirs of the Court of George IV*, II, 20.

<sup>22</sup> Comptes rendus des Pays-Bas, XXX. Pas de numéro, mais se situant entre le n° 17 et le n° 19. Pas de date, à l'exception de : «Chambre des Lords, mardi».

énoncé dans la note verbale de Falck aux termes de laquelle une puissance conquérante ne constituait qu'un palliatif jusqu'à la conclusion d'un traité de paix, et il estimait que les Britanniques pouvaient raisonnablement revendiquer des indemnités pour les améliorations réalisées. «Il me semble que cette question se prête tout particulièrement à un règlement selon les principes de l'équité libérale de part et d'autre, et ne peut se réduire facilement aux strictes règles de droit.»<sup>23</sup>

Après les vacances de Noël, Falck et Wynn se rencontrèrent de nouveau, le 9 janvier 1824, pour la plus longue discussion de toutes les sessions, si l'on en croit le volume du compte rendu. Parlant des cessions souhaitées, Falck mentionna Singapour, sur quoi «M. Williams Wynn lui rappela que nous ne pouvions accepter celle-ci en tant que possession hollandaise». Chacun répéta alors ses lignes bien connues, commençant par l'abandon de 1795 et s'achevant par la déclaration de Falck indiquant que «si Singapour nous était donnée, les Hollandais devraient indemniser le sultan, *peut-être* à hauteur de 4000 ou 5000 par mois». Falck suggéra ensuite de considérer les établissements continentaux comme annulant la somme due à l'Angleterre, la valeur de Singapour et Malacca étant équivalente à celle de Bencoolen et Billiton, et proposa «la possibilité d'un article secret distinct pour la ligne de démarcation». En réponse à une question de Wynn, il expliqua que cette ligne passerait entre Singapour et Rhio avant de prendre fin...

## P. 201

L'opportunité de stipuler une quelconque ligne de démarcation officielle était sujette à caution, et Falck semblait penser qu'une ligne trop étendue exciterait la «jalousie d'autres puissances». Ces quatre mots sont légèrement soulignés, tandis que dans la marge Canning a inscrit d'une écriture à peine lisible :

«Incontestablement, si nous agissons ainsi. Et d'autant plus qu'en ce moment nous sommes engagés dans de difficiles négociations à propos des frontières américaines n. avec la Russie. La situation dans laquelle nous et les Hollandais nous trouvons les uns par rapport aux autres ne représente qu'une partie de nos difficultés ; celle dans laquelle nous nous trouvons face au reste du monde, en tant que maîtres exclusifs de l'Orient, constitue une raison supplémentaire de mettre un terme à nos différents relatifs aussi rapidement que nous le pouvons.»

Courtenay considérait illogique l'argument invoqué quant au risque inhérent à la cession de Sumatra aux Hollandais en temps de guerre : si les Britanniques disposaient de la supériorité navale, quelques établissements hollandais supplémentaires seraient sans importance. Canning était du même avis : «Ce danger n'est vraiment rien. En temps de guerre, nous sommes fautifs si nous ne prenons pas tout en charge nous-mêmes.»

L'évaluation des divers établissements territoriaux fut «l'aspect suivant et le plus difficile». Falck proposa d'échanger Malacca et Singapour contre Bencoolen et Billiton, tandis que pour les possessions continentales il semblait souhaiter un paiement en argent. «Si Singapour était réellement hollandaise», l'échange proposé serait alors équitable, «mais le cas est différent si nous n'admettons pas que les Hollandais ont un droit quelconque sur Singapour», en soutenant l'argument que la Grande-Bretagne pourrait dûment la conserver, de même que Bencoolen. Aux yeux de l'India House, Malacca ne semblait guère constituer un dédommagement en échange de Bencoolen, dont la cession excluait les Britanniques du port de Tappanooly. Dans les ouvrages, cette baie passait pour présenter d'importantes potentialités, «mais celles-ci n'ont jamais été exploitées, et l'appréhension de les voir mises en valeur par les Hollandais, à notre détriment, peut sans doute être rangée parmi les exagérations inhérentes aux moindres aspects de ce sujet». Cent ans d'histoire ont confirmé le jugement péremptoire de Courtenay : la ville principale de cette

---

<sup>23</sup> *Ibid.*, n° 69. Christ. Robinson à Courtenay, Bedford Square, 31 décembre 1823. L'identification de Robinson provient de *DNB*.



baie admirable accueille une population de seulement six mille habitants, et son activité commerciale lors des escales bimensuelles des navires de la Compagnie royale de messagerie des Pays-Bas, qui relie Padang, Penang et Singapour, témoigne de son insignifiance<sup>33</sup>. «Toutefois», ajoutait Courtenay, «il est juste de présenter des estimations élevées lors des négociations», et Canning aurait à trancher sur la valeur des échanges territoriaux et la renonciation aux revendications.

**P. 206**

.....

Deux articles secrets distincts concluaient le projet de Falck. L'un imposait au gouvernement des Pays-Bas, «compte tenu du paiement stipulé à l'article 14», l'obligation de dédommager le sultan Abdul Rahman, et suggérait apparemment de conseiller au sultan la cession non seulement de l'intégralité de l'île de Singapour à la Grande-Bretagne en pleine souveraineté, «mais également de la partie de ses Etats qui se situe sur la péninsule de *Malacca*». Il s'agissait — pour autant que cela signifie quelque chose — du Johore et du Pahang, mais cette suggestion ne suscita pas de critique marginale. L'autre article secret traçait la ligne de démarcation, une idée que Falck avait convenu, avec Wynn, d'abandonner quatre jours auparavant<sup>37</sup>.

Avant même la réunion suivante, Canning parla à Fagel de la phase pécuniaire de cette ébauche, et lorsque la huitième conférence s'ouvrit le 21 janvier 1824 Fagel commença par déclarer qu'il avait fait part à Falck des observations de Canning sur l'article du projet des Pays-Bas afférent au paiement d'argent. Canning lança : «L'article humoristique ?», mais «M. Falck aborda néanmoins le sujet avec le plus grand sérieux.» Canning fixa la dette hollandaise envers les Britanniques à 320 000 £, mais déclara à maintes reprises que si les Hollandais rejetaient ses vues concernant le paiement, il faudrait compter 350 000 £. Menant un combat d'arrière-garde, Falck tenta de soulever la question du dédommagement pour le sultan du Johore, mais Wynn

«fit observer qu'ils revenaient en arrière, puisqu'il avait été convenu de considérer Bencoolen et Billiton comme équivalents à Malacca et aux revendications hollandaises sur Singapour, et que l'indemnisation pécuniaire ne concernait que les possessions continentales. M. Falck acquiesça en partie à cela»,

mais estima qu'un accord avec le sultan constituait une condition préalable au tracé de la ligne de démarcation à laquelle, de toute évidence, il tenait fermement. Fagel tenta de le soutenir en produisant des preuves sur la revendication hollandaise concernant l'opium, qui se révélèrent dénuées de pertinence.

Ainsi qu'il l'avait suggéré dans sa note à Courtenay en date du 17 janvier, Canning s'efforça alors d'amener Falck à proposer des chiffres de sa propre initiative, au lieu de se contenter de formuler des objections quant aux estimations britanniques, et proposa à cette fin quatre en-tête : «Recettes des Etablissements continentaux, ...

**P. 209**

être uniquement une façon différente d'établir la ligne de démarcation». Il approuva l'effort consistant à devancer de futures revendications, mais à la lecture de l'article de Singapour, «M. Falck répéta de manière dubitative les mots «retire ses objections» et hésita quant au cadre [*sic*] de l'article dans son ensemble». Canning proposa la formulation : objections faites «par Sa

---

<sup>33</sup> *Sailing Directions for Malacca Strait and Sumatra*, H. O. Pub 162, 4<sup>e</sup> éd., publié par le service hydrographique sous la direction du secrétaire de la marine (Washington, D. C., 1952), p. 338-340.

<sup>37</sup> Comptes rendus des Pays-Bas, XXXI, n<sup>o</sup> 9, entre les mains du commis de Falck, et n<sup>o</sup> 10, entre les mains du commis de l'India Board, avec notations en marge. Datés du 17 janvier 1824.

Majesté des Pays-Bas, ou pour le compte de Ses alliés». L'article contre le transfert, reprenant une modification ordonnée auparavant par Canning, limitait son application à un cas d'abandon, et non de transfert en tant que tel. «L'on expliqua qu'il visait à parer au cas potentiel de l'abandon d'un des établissements par les Hollandais par exemple, et à son occupation par les Américains.» Si cette alerte formulée de manière réitérée de crainte que, dans les années 1820, les Américains ne s'approprient des biens immobiliers inoccupés en Asie du Sud-Est, apparaît après coup pour le moins prématurée, il convient de se rappeler les statistiques commerciales, d'après lesquelles le drapeau américain à Batavia ne le cédait qu'au pavillon britannique, tandis qu'en 1818 le nombre des navires américains partant de Batavia pour gagner les Pays-Bas n'était que deux fois inférieur au total cumulé des bateaux britanniques et hollandais (voir ci-dessus p. 156). En tout état de cause, Fagel et Falck ne s'opposèrent pas à l'article du projet britannique.

Falck fit observer — amèrement ou d'un ton songeur, le compte rendu ne le dit pas — que si l'article contre les nouveaux établissements non approuvés avait été en vigueur six ou sept ans plus tôt, «cela aurait évité bien des maux». L'article afférent au paiement d'argent, qui avait fait auparavant l'objet d'un débat, bien que peu concluant, fut passé sous silence et l'attention se porta sur le projet des Pays-Bas. Il fut convenu de transférer au projet britannique l'article accordant un certain temps pour déménager aux résidents des établissements cédés. «Lorsque le secrétaire arriva au 14<sup>e</sup> article (relatif au paiement d'argent par l'Angleterre), M. Canning exprima le souhait que l'article soit passé sous silence sans aucune déclaration.» On réunit certains détails et les plénipotentiaires britanniques acceptèrent d'examiner le premier article secret de Falck. «Le second article distinct établissant la ligne de démarcation fut ignoré, puisqu'il était devenu inutile. M. Canning souleva certaines objections quant aux articles *secrets* d'une manière générale.» La conférence s'acheva avec la décision concertée d'une nouvelle réunion le samedi 24 janvier, «qui, ainsi que l'espérait le baron Fagel, serait un jour de libéralité»<sup>40</sup>. A la fin de cette huitième conférence, il ressortait clairement que les négociations avaient désormais franchi le cap le plus difficile et prenaient le chemin de l'aboutissement.

---

<sup>40</sup> *Ibid.*, XXX, n° 57 [sic]. Huitième conférence, Foreign Office, 21 janvier 1824. Quatre dernières pages (non numérotées).

## ANNEXE 40

### RAPPORT ANNUEL DU SERVICE TOPOGRAPHIQUE DE MALAISIE OCCIDENTALE ET DE LA DIRECTION NATIONALE DE LA CARTOGRAPHIE DE MALAISIE POUR LES ANNÉES 1963-1965 (EXTRAITS)

La période considérée fut une période particulièrement importante, aussi bien du point de vue national que de celui du présent service. C'est en septembre 1963 qu'une nouvelle nation appelée MALAISIE vit le jour, par la réunion conjointe de la Fédération indépendante de Malaya, des colonies britanniques de Singapour, du Sarawak et du Nord-Bornéo britannique. La formation de la Malaisie s'accompagna des ajustements habituels en matière d'administration et d'attributions et, pour le service topographique, ceux-ci se traduisirent par la prise de nouvelles responsabilités. Ainsi, si les levés cadastraux restaient une responsabilité fédérale pour les Etats constituant la Fédération de Malaya et l'Etat de Singapour, pour le Sarawak et le Sabah (nouvelle appellation du Nord-Bornéo britannique) ils incombaient à l'Etat. Le comité intergouvernemental convint toutefois que le gouvernement fédéral devait se charger des levés géodésiques et de la cartographie topographique pour l'ensemble de la Malaisie.

#### Formation de la direction nationale de la cartographie

2. En 1965, le gouvernement approuva la création d'une direction nationale de la cartographie de Malaisie, avec les mandats suivants :

- a) Nommer le directeur des services cartographiques des Etats de Malaisie directeur national de la cartographie de Malaisie.
- b) Emettre des avis sur la cartographie auprès du gouvernement de Malaisie, et mettre en œuvre les politiques telles qu'ordonnées par le gouvernement.
- c) Réaliser des levés topographiques et géodésiques, ainsi que produire et tenir à jour les cartes topographiques et les plans des villes des territoires de Malaisie, à des échelles laissées à l'appréciation du Comité national de la cartographie. Et
- d) En tant que directeur honoraire des levés militaires, obtenir et fournir des cartes à destination des forces armées de Malaisie.

3. De concert avec ce qui précède, un comité national de la cartographie fut institué, constitué des membres suivants :

- a) le directeur national de la cartographie de Malaisie — *Président* ;
- b) le directeur *de* l'aménagement du territoire et des levés de Sabah ;
- c) le directeur *de* l'aménagement du territoire et des levés de Sarawak ;
- d) le représentant du ministère de la défense ;
- e) le représentant du ministère du territoire et des mines (qui était, à l'époque, le ministère du développement rural) ; et
- f) le directeur *adjoint* de la levé pour les forces terrestres d'Extrême Orient.

4. Les mandats de ce comité national de la cartographie étaient les suivants :

- a) Emettre des avis auprès du directeur national de la cartographie sur des affaires concernant les orientations en matière de cartographie. Et
- b) Emettre des avis sur les priorités cartographiques auprès du directeur national de la cartographie.

5. Bien que la Direction soit née officiellement en mars 1965, elle avait en fait commencé à fonctionner *de facto* en 1963, immédiatement après la formation de la Malaisie, et le comité national de la cartographie tint sa première réunion en novembre 1963.

6. Il fut demandé aux directeurs de l'aménagement du territoire et des levés du Sabah et du Sarawak qui, avant la création de la Malaisie, effectuaient la cartographie de leurs territoires respectifs, de continuer à réaliser le même genre de cartographie en tant qu'agents de la direction nationale de la cartographie. Les coûts inhérents à ce travail étaient à la charge du gouvernement fédéral.

#### **Aide à la cartographie**

7. Pour réaliser la cartographie de la Malaisie orientale (comprenant les Etats du Sabah et du Sarawak), les deux organisations de cartographie britanniques secondant le pays ont apporté leur aide :

- a) la direction des levés d'outre-mer, qui a fourni son assistance dans le cadre du programme d'aide technique britannique du ministère du Développement d'outre-mer ; et
- b) la Direction des levés militaires du ministère de la défense du Royaume-Uni, dont le concours, apporté par le biais du directeur adjoint de la levé pour les forces terrestres d'Extrême Orient, a essentiellement concerné les opérations militaires des forces britanniques et du Commonwealth en vertu d'obligations conventionnelles.

8. La Direction des levés d'outre-mer a apporté son aide en matière de cartographie topographique de la Malaisie orientale essentiellement pour l'échelle de cartographie standard de 1 : 50 000, et de façon mineure pour des échelles supérieures. La direction des levés militaires a prêté son concours pour la production de cartes aux échelles de 1 : 250 000 et 1 : 50 000, ainsi que pour d'autres à des échelles supérieures.

9. Les contributions versées par la Malaisie relatives à l'assistance fournie par les deux organisations de cartographie britanniques mentionnées ci-dessus se décomposaient comme suit.

- i) Pour l'assistance fournie par la direction des levés d'outre-mer :
  - a) photographie aérienne : la Malaisie a versé une contribution en espèces à hauteur de 15 % du coût des photographies aériennes pour à la fois le Sabah et le Sarawak ;
  - b) levé sur le terrain : la Malaisie a versé une contribution en espèces à hauteur de 15 % pour le travail de terrain réalisé soit au Sabah, soit au Sarawak ; et
  - c) compilation et production cartographiques : la Malaisie a versé une contribution en espèces à hauteur de 15 % du coût de la compilation cartographique pour le Sabah, mais

n'en a versé aucune pour la compilation cartographique pour le Sarawak. Pour le Sarawak, la contribution en espèces à hauteur de 15 % payée à la direction des levés d'outre-mer a été compensée par le travail effectué par le département de l'aménagement du territoire et de la topographie du Sarawak, sous la forme d'interprétation de photos, annotations, vérification altimétrique des compilations, etc. Toutefois, pour ce travail réalisé par le directeur de l'aménagement du territoire et des levés du Sarawak, le gouvernement fédéral a versé au gouvernement de l'Etat du Sarawak une contribution égale à 20 % du total des estimations annuelles du service de l'aménagement du territoire et des levés du Sarawak.

- ii) Pour l'assistance fournie par la Direction des levés militaires, la contribution de la Malaisie a pris la forme de dépenses locales en soutien aux troupes de levé travaillant en Malaisie orientale ; et
- iii) la fourniture des cartes produites par les différentes agences a fait l'objet d'un arrangement distinct.

10. Le service topographique de Singapour – service pan-malais, qui devint un service distinct en 1959, après l'indépendance de la Fédération de Malaya — redevint un service fédéral lors de la création de la Malaisie en septembre 1963. Cette réunification fut toutefois de courte durée, et une rupture se produisit de nouveau, en août 1965, lorsque Singapour se sépara de la Malaisie afin de devenir une République indépendante. Néanmoins, la direction nationale de la cartographie et le service topographique de Singapour coopèrent dans certains domaines, et la direction nationale de la cartographie poursuit l'impression des cartes de Singapour contre paiement.

11. Durant la période considérée, deux accords d'échange cartographique furent signés selon les termes ci-dessous :

- a) avec le directeur des levés militaires du Royaume-Uni, en octobre 1964. Cet accord porte sur l'échange de cartes, tableaux et documents afférents couvrant la Malaisie ; et
- b) avec le service géographique royal thaïlandais, en novembre 1965. Cet accord porte sur l'échange de cartes, d'informations et de documents cartographiques pour la zone couvrant environ 30 milles de part et d'autre de la frontière séparant la Malaisie et la Thaïlande.

12. La «confrontation» indonésienne qui débuta à la création de la Malaisie, en 1963, investit la direction nationale de la cartographie de lourdes responsabilités, mais l'aide fournie de bonne grâce par les deux organisations de cartographie britanniques mentionnées ci-dessus eu pour conséquence d'alléger considérablement ce pesant fardeau. Ce triste épisode s'acheva fort heureusement en 1965.

13. Après la création de la Malaisie, la demande en cartes précises, de la part des autorités militaires aussi bien que civiles, et de la part des membres du public, augmenta considérablement...

.....



			Le chiffre 87 inclut 15 nouvelles feuilles avec courbes de niveau préparées par A. D. Survey
10.	Cartes d'Etat	Div.	
11.	Cartes géologiques	Div.	Tracées par le cadastre géologique
12.	Cartes pédologiques		Tracées par le service des sols
13.	Cartes diverses	Variées	
14.	L. 8 010 et L. 7 010		Impression de quadrillages uniquement

### Annexe C

#### Service topographique

*Géomètre-arpenteur en chef :*

Chong Toong Choong, A. R. I. C. S., B. SC. P. hE. (I. T. C.)

En 1963 et en 1964, le service topographique était financé pour une part réduite par les fonds d'aménagement et pour l'essentiel par les crédits du cadastre, mais en 1965 les crédits du cadastre couvrirent l'ensemble des dépenses en matière de topographie.

#### Dépenses

Les dépenses réelles se répartirent comme suit :

	1963	1964	1965	Total
a) Fonds				
d'aménagement	23 291	152 899	—	176 190
b) Crédits du cadastre	1 205 736	1 310 522	1 353 187	3 868 591
c) Compte en fiducie				
consolidé	—	1393	—	1393
	1 229 027	1 464 814	1 353 187	4 046 174

#### Recettes

Les recettes, telles que présentées ci-dessous, proviennent pour l'essentiel des ventes des épreuves photographiques et des photographies aériennes.

Ventes des épreuves photographiques et des photographies aériennes :

1963	1964	1965	Total
1855	4960	4654	11 469

### Superficies couvertes sur le terrain

Les superficies couvertes sur le terrain étaient les suivantes :

	1963 milles carrées	1964 milles carrées	1965 milles carrées	Total milles carrées
a) Cartographie standard (nouvelle)	531	2445	3943	6919
c) Cartographie standard (révision)	1986	2960	3587	8533
	<u>2517</u>	<u>5405</u>	<u>7530</u>	<u>15 452</u>

### Superficies couvertes par compilation de photogrammétrie aérienne

Les superficies compilées dans le service à partir de photographies aériennes étaient les suivantes :

	1963 milles carrées	1964 milles carrées	1965 milles carrées	Total milles carrées
a) Multiplex				
i) Cartographie standard (nouvelle)	1648	1255	436	3339
ii) Cartographie standard (révision)	100	1232	1268	2600
b) Wild A7, A8's et B8's				
i) Cartographie standard (nouvelle)	1603	1058	470	3131
(ii) Cartographie standard (révision)	211	2028	2029	4448
iii) Projets d'aménagement foncier	17	10	20	47
iv) Cartes de villes	—	14	7	15
v) Divers	—	7	7	14
c) Compilation graphique				
i) Cartographie standard (nouvelle)	328	806	69	1203
ii) Cartographie standard (révision)	2277	1183	1864	5324
iii) Projets d'aménagement foncier	45	—	—	45
v) Divers	—	15	14	19

### Feuilles envoyées a la reproduction

Les feuilles achevées et envoyées à la reproduction étaient les suivantes.

	1963 milles carrées	1964 milles carrées	1965 milles carrées	Total milles carrées
i) Cartographie standard (nouvelle)	829	1876	1973	4678
ii) Cartographie standard (révision)	1170	3586	4121	8877





Perak I	20 et partie de 11, 12 et 19	
Perak II	31, 32 et partie de 42 et 43	
Perak III		
Perak IV	52, 53 et 54	
Kelantan I	7, 13, 14 et partie de 15	(Publication de toutes les feuilles en 1963)
Kelantan II	21, 22 et partie de 23	(Publication de toutes les feuilles en 1963)
Kelantan III	33, 34 et partie de 32, 35	(Envoi des feuilles 34 et 35 à l'impression fin 1964)
Kelantan IV	45, 46 et partie de 47, 57, 58 et 59	
Kelantan V	44 et partie de 43, 55, 56 et 57	
Pahang I	58, 59 et partie de 57, 68 et 69	
Pahang II	70 et partie de 71	
Pahang IV	98, 99 et partie de 106 et 107	(Publication de toutes les feuilles sauf la feuille 107)
Bloc Benom Nord- Ouest Pahang	78 et 79 55, 56, 57 et partie de 67, 68 et 69	(Envoi de la feuille 79 à l'impression fin 1965)
Centre Pahang	87, 88 et partie de 80 et 89	(Envoi de toutes les feuilles à l'impression fin 1965)
Bloc Nord Johore	112, 113, 114, 115, 116, 121, 122, 123 et partie de 106	(Publication de toutes les feuilles en 1963)
Bloc Sud Johore	124 à 133 et partie de 135	(Publication de toutes les feuilles en 1963)

Bloc	117,	(Publication de toutes les feuilles en 1963 ; et pour
Mersing	118 et	la feuille 117 levé et compilation réalisés par A. D.
/Endau	partie	Survey pour un coût total de 87 676 \$. Publication
	de	fin 1963)
	109,	
	110 et	
	119	

---

**ANNEXE 41**

**LETTRE EN DATE DU 18 MARS 1966 ADRESSÉE AU DÉPARTEMENT HYDROGRAPHIQUE DE  
LONDRES PAR J. A. L. PAVITT, DIRECTEUR DE LA MARINE DE SINGAPOUR**

Phare Horsburgh

Dans quelques mois ce département installera une nouvelle lampe dans le phare susmentionné et pour marquer cet événement nous envisageons de publier un document sur l'histoire du phare.

Toutes les archives du département ont disparu durant l'occupation japonaise de Singapour en 1942 et bien que les archives de la bibliothèque nationale contiennent certaines informations, je tente d'en trouver d'autres concernant la nature, l'intensité lumineuse, etc. de la lampe lorsqu'elle a été mise en place en 1851 et du nouvel appareil qui a été installé quelques années plus tard. Nous pensons que la lampe originale a été changée vers la dernière partie du siècle dernier et que le matériel actuel a été installé en 1931.

Je vous serais très reconnaissant pour toute information que vous pourriez me fournir sur celui-ci à partir de vos archives.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. A. L. PAVITT,  
Directeur de la marine.

---

**ANNEXE 42**

**LETTRE EN DATE DU 14 SEPTEMBRE 1967 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE PERMANENT DU  
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES PAR D. T. BROWN, AU NOM DU  
DIRECTEUR DE LA MARINE DE SINGAPOUR**

Eaux territoriales et zone de pêche de Singapour

Je me réfère à la note de la Haute Commission de Singapour à New Delhi référence 4HC/ND/632 :261/3/1/5 en date du 27/07/67 qui m'a été adressée par votre intermédiaire.

A la réception de cette note j'ai demandé les commentaires du directeur du parquet mais remarque qu'il vous a répondu directement. Je n'ai rien à ajouter à sa note (PP. 07/58 du 05/09/67) sauf pour préciser qu'en plus des eaux entourant immédiatement Singapour, on m'a informé que les eaux situées dans un rayon de 3 milles du phare Horsburgh (à l'entrée orientale du détroit de Singapour) peuvent être considérées comme des eaux territoriales de Singapour.

*(Signé)* D. T. BROWN,  
pour le directeur de la marine.

Copie directeur du parquet

A.G.

---

## ANNEXE 43

### RAPPORT ANNUEL DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE DE SINGAPOUR, 1968 (EXTRAITS)

#### Introduction

Le département de la marine de Singapour est composé de l'ancien département de la marine et du service des études maritimes qui étaient distincts jusqu'au milieu de l'année 1967. Par conséquent, ce rapport porte sur la première année complète d'existence du nouveau service. Le départ en retraite de plusieurs cadres supérieurs fin 1967 et début 1968 a ralenti la réorganisation prévue du service étant donné que les agents restants devaient s'occuper des opérations quotidiennes et que certains agents devaient parfois travailler en dehors de leurs horaires habituels. Le recrutement en fin d'année a nettement amélioré la situation et à l'exception des ingénieurs-vérificateurs, tous les postes vacants de la division une étaient pourvus à la fin de l'année. Il faut également mentionner que, pour la première fois, le service a bénéficié de l'assistance technique étrangère dans le cadre du plan Colombo qui a beaucoup contribué à son efficacité.

Le département de la marine est chargé d'appliquer l'ordonnance sur la marine marchande et s'occupe généralement des questions techniques liées au transport maritime, y compris les diverses conventions internationales sur ce sujet. En outre il est responsable de la construction, de l'entretien et de la réparation de l'ensemble des vedettes et autres bateaux appartenant au gouvernement. Ce travail implique la préparation des avant-projets, les appels d'offres et la supervision de la construction. La construction de bateaux dans les chantiers navals locaux pour d'autres gouvernements ou organisations privées peut être supervisée à la demande. Le personnel du département de la marine effectue également des missions pour le compte du conseil des droits de phare et ce rapport comprend des détails sur le fonctionnement et l'entretien des aides à la navigation durant l'année.

Outre les tâches directement liées au département de la marine, le directeur de la marine a été nommé à plusieurs conseils et comités statutaires relatifs aux affaires maritimes. En 1968 il a été président du conseil des droits de phare et de la Seamen's Lodging House Licensing Authority. Il était également membre de l'autorité portuaire de Singapour, du Asian Seamen's Club Committee et du Seafarers' Welfare Board. Le Seafarers' Welfare Board, est chargé, entre autres, du fonctionnement du bateau-école *Singapore* ; en tant que président de son sous-comité de formation, le directeur de la marine assisté des agents du département de la marine est chargé du programme de formation.

Le directeur adjoint de la marine (administration des affaires maritimes) en plus de ses fonctions dans le service au cours de l'année dernière était vice-président du Seamen's Registry Board et membre du comité de pilotage de l'autorité portuaire de Singapour. Le directeur adjoint de la marine (études maritimes) était également membre du Sailors' Institute Committee.

Les chiffres concernant le trafic maritime et les tonnages de cargaisons chargées et déchargées ont été recueillis avec l'aide du département de statistiques. Ces chiffres diffèrent de ceux publiés par l'autorité portuaire de Singapour car sont inclus les bateaux arrivant ou partant d'endroits situés à l'intérieur de la république mais également hors des limites du port de Singapour. Les déplacements des bateaux entre le port et d'autres parties de la république sont également notifiés.

Les examens pour les brevets de compétence prennent de plus en plus de temps au service et celui-ci travaille toute l'année à la préparation des questions et des grilles de notation pour les examens qui ont lieu chaque mois. Les programmes de formation pour les officiers au long cours arrivent à terme et on peut s'attendre à ce que le nombre de brevets délivrés actuellement se

maintienne dans les prochaines années. Toutefois, il faut noter que si les capitaines au petit cabotage continuent à obtenir les meilleurs brevets de cabotage, le nombre de marins se présentant pour les brevets de maître au cabotage et au petit cabotage est décevant. Il faut espérer que les jeunes marins aujourd'hui plus nombreux profiteront de l'occasion d'obtenir des qualifications plus élevées. La hausse encourageante du nombre de brevets d'ingénieur de deuxième classe est là aussi le résultat de programmes de formation à long terme et on peut s'attendre à ce que les brevets d'ingénieur de première classe soient délivrés en grand nombre dans les prochaines années.

Le nombre croissant de bateaux enregistrés à Singapour transparait dans le nombre de dispenses des besoins en personnel qui ont été délivrées, tandis que le niveau d'activité dans les eaux territoriales est indiqué par une hausse du nombre de cargos et de paquebots autorisés. Cependant, la baisse persistante du nombre de voiliers autorisés montre que ce type d'embarcation n'est plus adapté aux besoins actuels.

Le développement des parties occidentales du port et la nécessité de marquer clairement les chenaux d'accès à Jurong ont engendré une masse de travail supplémentaire en raison de l'installation de bouées et de balises prévue les années précédentes. La section des aides à la navigation a également terminé le programme d'électrification du phare cette année.

Le capitaine J. A. L. Pavitt, O.B.E., qui était directeur de la marine depuis le 3 décembre 1959, est parti en congé avant la retraite le 1<sup>er</sup> mars 1968.

D. T. BROWN,  
Directeur de la marine de Singapour.

---

**ANNEXE 44**

**ACCORD PÉTROLIER RELATIF AUX TERRAINS OFF-SHORE CONCLU EN APPLICATION DE  
L'ARTICLE 9 DE LA LOI DE 1966 SUR L'EXTRACTION PÉTROLIÈRE ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE ET LA CONTINENTAL OIL COMPANY  
OF MALAYSIA, CONCERNANT 24 000 MILLES CARRÉS  
(APPROXIMATIVEMENT) DU PLATEAU CONTINENTAL  
ADJACENT À LA CÔTE EST DE LA MALAISIE  
OCCIDENTALE, 16 AVRIL 1968  
(EXTRAITS SUPPLÉMENTAIRES)**

Di-CHETAX DI-JABATAN CHETAK KERAJAAN  
OLEH THOR BENG CHONG A.M.N. PENCHETAK KERAJAAN  
KUALA LUMPUR  
1968

**Partie IV**

**Clauses de cession**

Obligation pour la Compagnie de céder les Terres visées

4. 1) La Compagnie devra :

- i) à l'expiration des cinq (5) années de convention à partir de la date du présent accord, renoncer à ses droits par rapport à toute zone ou toutes zones des terres visées (le cas échéant), qui avec toute zone ou zone(s) par rapport auxquelles ces droits ont déjà été cédés en application de la clause 5 représentent 50 % de la zone contenue à l'origine dans les terres visées ;
- ii) à l'expiration des dix (10) années de convention à partir de la date du présent accord, renoncer à ses droits par rapport à toute zone ou toutes zones des terres visées (le cas échéant), qui avec toute zone ou zone(s) par rapport auxquelles ces droits ont déjà été cédés en application de cette clause et/ou de la clause 5 représentent 75 % de la zone contenue à l'origine dans les terres visées ;

Toutefois si la Compagnie satisfait le ministre, en lui précisant par écrit au moins trois (3) mois civils avant la date d'échéance de toute renonciation prévue par cette sous-clause, qu'en raison de cette renonciation la ou les zone(s) des terres visées conservées par la compagnie seraient trop petites pour permettre un développement efficace, le ministre peut renoncer à son droit sur cette renonciation et toute autre.

- 2) Soumise à la clause 6, la compagnie sera libre de choisir pour la renonciation à ses droits en application de cette clause la ou les zones des terres visées comme elle le décidera.
- 3) La Compagnie doit au moins deux (2) mois civils avant la date d'échéance de renonciation notifier au ministre par écrit la ou les zones des terres visées à rétrocéder.
- 4) Après cette renonciation, si les terres visées conservées ne forment pas une seule entité, la compagnie se verra octroyer des passages d'exploitation sur toutes les terres visées rétrocédées pour la pose, le fonctionnement et l'entretien des tuyaux, lignes téléphoniques et électriques, et



l'intercommunication et le passage entre les terres visées conservées selon les besoins de la compagnie aux fins du présent accord. Cet octroi peut être soumis à un paiement raisonnable et autres stipulations et dispositions pouvant être conclues entre le gouvernement et la compagnie. Lesdits passages d'exploitation ne doivent pas être inclus dans le calcul de la quantité de terres visées retenues.

- 5) Le ministre peut, à sa discrétion et sur demande écrite de la compagnie, re-inclure dans le présent accord à tout moment n'importe quelle partie des terres cédées en application de cette clause ou pour lesquelles tous les droits ont été cédés en application de la clause 5 (droit de la compagnie à céder des portions des terres visées) du présent accord :

Toutefois, si cette reprise fait que l'ensemble des terres visées est supérieur à la quantité autorisée par la sous-clause (I) au moment de cette reprise, la compagnie doit au moment de cette reprise céder d'autres parties des terres visées de sorte que l'ensemble des terres incluses dans l'accord (y compris la ou les zone(s) reprise(s)) n'excède pas la quantité autorisée pour le moment par la sous-clause (I) :

Et sous réserve également qu'aucun droit incompatible avec les droits aux termes du présent accord dans la ou les partie(s) que la compagnie souhaite reprendre n'ait été en même temps accordé à un tiers et au cas où des droits miniers pour des minéraux autres que le pétrole ou tous autres droits ayant précédemment été accordés sur une zone reprise par la compagnie en application de cette sous-clause ne sont pas incompatibles avec les droits d'extraction du pétrole, la compagnie exercera ses droits dans la zone soumise à ces droits de façon à ne pas entraver ou interférer avec les droits et privilèges du détenteur de ces droits.

La Compagnie peut décider d'elle-même de céder des terres visées.

5. Sous réserve de toute obligation imposée par le présent accord et soumis à la clause 6 la compagnie sera autorisée à renoncer à ses droits en ce qui concerne toute zone des terres visées à tout moment pendant la période de l'accord. La compagnie peut effectuer cette renonciation par un préavis d'au moins deux (2) mois civils au gouvernement et prendra effet à partir de l'expiration de ce préavis.

Zones à céder

6. Toute zone des terres visées qui est cédée conformément aux dispositions de cette partie doit être, dans la mesure du raisonnable, au moment de la renonciation, de taille suffisante et de forme pratique, compte tenu des zones adjacentes non soumises alors à des accords pétroliers, pour permettre aux opérations pétrolières d'y être effectués efficacement.

Réduction des terres visées

7. A partir de la date à laquelle toute zone ou toutes zones des terres visées sont cédées conformément aux dispositions de cette partie, cette zone ou ces zones doivent à toutes fins (sauf tel que stipulé dans la clause 4) être réputées ne plus être contenues dans les terres visées. En outre, toute référence aux terres visées doit par la suite (sauf tel que mentionné ci-dessus) signifier uniquement les terres visées telles qu'elles sont après cette renonciation.

Terres incluses par inadvertance dans les terres visées

8. Si, par inadvertance, étaient comprises dans les terres visées une zone ou des zones à l'égard desquelles il pourrait être prouvé par la suite que le gouvernement n'est pas titulaire des droit pétroliers ou n'a pas de titre sur un terrain ou une zone à l'égard desquels les droit pétroliers

ont déjà été concédés à d'autres personnes physiques ou morales, le présent accord sera réputé avoir été modifié par l'exclusion de ces zones ou terrains des terres visées, à compter de la date de la preuve ou de la concession en question.

Etablissement des bornes de délimitation.

9. La compagnie devra, à moins que le ministre ne le décide autrement, effectuer à ses frais les opérations d'arpentage nécessaires pour relier chaque angle et coin de la limite des terres visées aux points topographiques connus tenus à jour par le département de topographie de la Malaisie occidentale. Lorsqu'un angle ou coin est situé à un endroit au-dessus de la marée basse ou lorsqu'une limite traverse un endroit qui est au-dessus de la marée basse, la compagnie peut être tenue aussitôt d'ériger et d'entretenir en permanence d'imposantes bornes de délimitation en brique ou en ciment d'au moins trente centimètres de haut. Ces bornes de délimitation doivent être reliées par arpentage aux points topographiques connus tenus à jour par le département de topographie de Malaisie occidentale de façon à ce que les limites des terres visées puissent être tracées précisément sur le sol. La compagnie devra veiller à ce que la zone démarquée sur le sol soit le plus conforme possible à la zone délimitée sur le plan annexé ici.

---

**ANNEXE 45**

**NOTE EN DATE DU 27 MAI 1968 ADRESSÉE À L'INGÉNIEUR DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE DE SINGAPOUR PAR D. T. BROWN, DIRECTEUR DE LA MARINE DE SINGAPOUR**

Pulau Pisang

Si ce n'est pas déjà le cas, merci de bien vouloir veiller à ce que tout employé se rendant à Pulau Pisang soit en possession de documents de voyage valides et le cas échéant des certificats de santé.

Je pense que nous devons nous préparer à une vérification soudaine par les autorités de Johore et tous les membres du personnel, que ce soit du département de la marine ou du LDB, doivent disposer de l'équipement approprié.

D.T. BROWN,  
Directeur de la marine de Singapour.

---

**ANNEXE 46**

**NOMENCLATURE TOPONYMIQUE N° 10, MALAISIE, SINGAPOUR ET BRUNEI, DEUXIÈME  
ÉDITION, NOMS OFFICIELS APPROUVÉS PAR LA COMMISSION  
AMÉRICAINNE DES NOMS GÉOGRAPHIQUES (1970)**

.....

**Avant-propos**

Cette nomenclature toponymique contient environ 62 000 entrées de lieux et entités géographiques en Malaisie, à Singapour et à Brunei réparties en cinq parties comme suit : Malaisie occidentale 34 150 entrées, Singapour 950 entrées, Sabah 6200 entrées, Sarawak 19 400 entrées et Brunei 1300 entrées (voir table des matières à la fin de cet avant-propos). Les entrées sont constituées des noms officiels approuvés par le Board on Geographic Names et des variantes non approuvées, celles-ci étant renvoyées aux noms officiels. *Les utilisateurs de la nomenclature toponymique doivent toujours faire référence aux entrées principales pour les noms approuvés.*

La Malaisie est composée de la moitié sud de la péninsule malaise et de deux Etats sur la côte nord de Bornéo. Les Etats sur la péninsule forment la région de Malaysia Barat (Malaisie occidentale) ; les Etats de Sarawak et Sabah à Bornéo sont connus sous le nom de Malaysia Timor (Malaisie orientale). La République de Singapour, à l'extrémité sud de la péninsule malaise, était à l'origine un Etat de la Malaisie avant son indépendance en 1965. L'Etat indépendant de Brunei, une enclave côtière dans le nord-est de Sarawak, a été invité à se joindre à la Fédération de Malaisie mais a décliné l'offre, demeurant un protectorat du Royaume-Uni. Tous font partie du Commonwealth britannique.

.....

---

# Singapore

BATU KEKAK, TANJONG	PT	1 25 N	103 58 E	46400	BIN TONG PARK	PPLX	1 19 N	103 48 E	46400
BATU KOYOK, TANJONG	PT	1 24 N	104 02 E	46400	BIOLA, PULAU	ISL	1 10 N	103 45 E	46400
BATU PENGKALAN PAKAU, TANJONG	PT	1 24 N	104 04 E	46400	BLAKANG MATI, PULAU SEE SENTOSA	ISL	1 15 N	103 50 E	46400
BATU PUTEH, PULAU	RKW	1 20 N	104 24 E	46400	BLAKANG MATI, SUNGAI	STM	1 15 N	103 50 E	46400
BEDOK	PPL	1 19 N	103 57 E	46400	BLANGA, TELOK SEE BLANGA BAY WEST	BAY	1 16 N	103 49 E	46400
BEDOK	HLL	1 19 N	103 56 E	46400	BLANGA BAY WEST	BAY	1 16 N	103 49 E	46400
BEDOK, SUNGAI	STMC	1 19 N	103 58 E	46400	BLANGAH, TELOK SEE BLANGA BAY WEST	BAY	1 16 N	103 49 E	46400
BEDOK VILLAGE SEE BEDOK	PPL	1 19 N	103 57 E	46400	BLAYER, TANJONG SEE				
BELAKANGMATI, POELAU SEE SENTOSA	ISL	1 15 N	103 50 E	46400	BERLAYAR, TANJONG	PT	1 16 N	103 48 E	46400
BELALAI, BATU	RKSW	1 26 N	104 04 E	46400	BLUKANG, SUNGAI	STM	1 20 N	103 38 E	46400
BELANG, SUNGAI	STM	1 26 N	104 04 E	46400	BLUKANG, SUNGI SEE BLUKANG, SUNGAI	STM	1 20 N	103 38 E	46400
BELAYAR, TANJONG SEE					BLUKANG, SUNGAI	STM	1 23 N	103 55 E	46400
BERLAYAR, TANJONG	PT	1 16 N	103 48 E	46400	BOEKOM-KETJIL, POELAU SEE				
BENDERA, TELOK	BGHT	1 15 N	103 50 E	46400	BUKUM KECHIL, PULAU	ISL	1 14 N	103 46 E	46400
BENDUL, SUNGAI	CRKT	1 22 N	103 39 E	46400	BOON LAY	PPL	1 20 N	103 42 E	46400
BENOI YANTU, SUNGAI	STM	1 18 N	103 41 E	46400	BOSING, POELAU SEE BUSTING, PULAU	ISL	1 14 N	103 45 E	46400
BENWI	HLL	1 19 N	103 41 E	46400	BRADDELL HEIGHTS ESTATE	PPLX	1 21 N	103 52 E	46400
BEREMBANG, SUNGAI	STM	1 18 N	103 44 E	46400	BRADDELL HILL	HLL	1 20 N	103 51 E	46400
BERHALA, TANJONG SEE					BRANCA, PEDRA SEE				
BERHALA REPING	ISL	1 15 N	103 50 E	46400	BATU PUTEH, PULAU	RKW	1 20 N	104 24 E	46400
BERHALA REPING	ISL	1 15 N	103 50 E	46400	BRANI, PULAU	ISL	1 16 N	103 50 E	46400
BERIH, SUNGAI	STM	1 23 N	103 40 E	46400	BRANI SHOALS	SHOL	1 16 N	103 50 E	46400
BERIH, SUNGI SEE BERIH, SUNGAI	STM	1 23 N	103 40 E	46400	BRICKWORKS ESTATE	PPLX	1 17 N	103 49 E	46400
BERIH, TANJONG SEE SKOPEK, TANJONG	PT	1 23 N	103 40 E	46400	BRIGHT HILL CRESCENT	PPL	1 21 N	103 50 E	46400
BERKAS, PULAU	ISL	1 12 N	103 44 E	46400	BRITISH MALAYA SEE MALAYA	RGN	4 00 N	102 00 E	46400
BERLAYAR, BUKIT	HLL	1 16 N	103 48 E	46400	BRNOCK, BETING	RF	1 26 N	104 03 E	46400
BERLAYAR, TANJONG	PT	1 16 N	103 48 E	46400	BRCMN, BUKIT	HLL	1 20 N	103 50 E	46400
BESAR SEE PUAK BESAR, SUNGAI	CRKT	1 24 N	103 51 E	46400	BUAYA, PULAU	ISL	1 17 N	103 42 E	46400
BESAR, BUKIT	HLL	1 18 N	103 48 E	46400	BUKIT MANDAI VILLAGE	PPL	1 25 N	103 45 E	46400
BESAR, SUNGAI	STM	1 25 N	103 58 E	46400	BUKIT MERAH ESTATE	PPLX	1 17 N	103 49 E	46400
BIAN SAN AND SENG NGIAP ESTATE	ESTA	1 24 N	103 40 E	46400	BUKIT PANJANG	PPL	1 23 N	103 46 E	46400
BIJOU, MOUNT	HLL	1 24 N	103 46 E	46400	BUKIT PANJANG VILLAGE SEE				
					BUKIT PANJANG	PPL	1 23 N	103 46 E	46400

FISHERMAN BANK	SHCL	1 22 N	104 04 E	46400	HABIB ISMAIL, KERAMAT	SHRN	1 21 N	103 46 E	46400
FORT CANNING SEE FORT CANNING HILL	HLL	1 18 N	103 51 E	46400	HABIB NOOR, KERAMAT	SHRN	1 17 N	103 51 E	46400
FORT CANNING HILL	HLL	1 18 N	103 51 E	46400	HAJI ISA, SUNGAI	STM	1 23 N	103 56 E	46400
FRANKEL ESTATE	PPLX	1 19 N	103 55 E	46400	HANTU, PULAU	ISL	1 14 N	103 45 E	46400
FRESHWATER ISLAND SEE BUKUM, PULAU ISL	ISL	1 16 N	103 46 E	46400	HANTU, PULAU	ISL	1 16 N	103 49 E	46400
FUYONG ESTATE	ESTA	1 22 N	103 46 E	46400	HANTU, SUNGAI	STM	1 25 N	103 41 E	46400
					HEAP GUAN SEE HEAP GUAN VILLAGE	PPLX	1 16 N	103 48 E	46400
					HEAP GUAN VILLAGE	PPLX	1 16 N	103 48 E	46400
					HENDERSON SHOAL	SHOL	1 25 N	103 59 E	46400
					HERALD ROCK	RKW	1 26 N	103 41 E	46400
					HOE SAN ESTATE	ESTA	1 23 N	103 41 E	46400
					HOKIAN, TELOK	COVE	1 24 N	104 05 E	46400
GAJA, BATU SEE GAJAI, BATU	RKSW	1 15 N	103 50 E	46400	HOLLAND SEE HOLLAND VILLAGE	PPLX	1 19 N	103 48 E	46400
GAJAH, BATU	RKSW	1 15 N	103 50 E	46400	HOLLAND GROVE PARK	PPLX	1 19 N	103 47 E	46400
GEDONG, SUNGAI	STM	1 25 N	103 40 E	46400	HOLLAND VILLAGE	PPLX	1 19 N	103 48 E	46400
GEDONG, TANJONG	PT	1 25 N	103 40 E	46400					
GELANG, SUNGEI SEE GEYLANG RIVER	STM	1 18 N	103 53 E	46400	HONG KAH	PPL	1 21 N	103 43 E	46400
					HONG KAH VILLAGE SEE HONG KAH	PPL	1 21 N	103 43 E	46400
GENOK, TANJONG	PT	1 26 N	103 57 E	46400	HONG KONG PARK	PPLX	1 20 N	103 47 E	46400
GEYLANG	PPLX	1 19 N	103 53 E	46400	MORSBURGH SEE BATU PUTEH, PULAU	RKW	1 20 N	104 24 E	46400
GEYLANG, SUNGEI SEE GEYLANG RIVER	STM	1 18 N	103 53 E	46400	MORSESHOE REEF	RF	1 27 N	103 41 E	46400
GEYLANG RIVER	STM	1 18 N	103 53 E	46400					
GEYLANG SERAI	PPL	1 19 N	103 54 E	46400	HO TONG JEN ESTATE	ESTA	1 20 N	103 57 E	46400
					HUAT CHOE	PPL	1 20 N	103 42 E	46400
GEYLANG SERAI VILLAGE SEE					HUAT CHOE VILLAGE SEE HUAT CHOE	PPL	1 20 N	103 42 E	46400
GEYLANG SERAI	PPL	1 19 N	103 54 E	46400	HUAE HEIGHTS	PPL	1 21 N	103 46 E	46400
GLENDINNING PASSAGE	CHNM	1 26 N	103 52 E	46400	HUN YEANG	PPL	1 22 N	103 56 E	46400
GONGONG, TANJONG SEE									
PASIR, TANJONG	PT	1 25 N	104 05 E	46400	HUN YEANG VILLAGE SEE HUN YEANG	PPL	1 22 N	103 56 E	46400
GOODWOOD HILL	HLL	1 19 N	103 50 E	46400					
GOVERNMENT HILL SEE									
FORT CANNING HILL	HLL	1 18 N	103 51 E	46400					
GRAVE HILL	HLL	1 20 N	103 50 E	46400					
GUL, TANJONG	PT	1 18 N	103 40 E	46400	INNER HARBOUR SEE INNER ROADS	RDST	1 17 N	103 51 E	46400

PADANG TERBAKAR VILLAGE SEE					
KAMPONG PADANG TERBAKAR	PPL	1 20 N 103 58 E	46400		PASIR RIS SEE KAMPONG PASIR RIS PPL 1 23 N 103 56 E 46400
PAGAR, TANJONG	PT	1 16 N 103 51 E	46400		PASIR RIS VILLAGE SEE PASIR RIS PPL 1 22 N 103 57 E 46400
PALAI, TANJONG SEE BALAI, TANJONG	PT	1 25 N 103 59 E	46400		PAHAI, PULAU ISL 1 12 N 103 43 E 46400
PALAWAN, TERUNBU SEE PELAWAN	RF	1 15 N 103 49 E	46400		PAYA, TEREMBU RF 1 19 N 103 38 E 46400
PALAWAN REEF SEE PELAWAN, TERUNBU	RF	1 15 N 103 49 E	46400		PAYA LEBAR PPL 1 21 N 103 53 E 46400
PANDAN	HLL	1 19 N 103 47 E	46400		PAYA LEBAR AIRPORT SEE
PANDAN, SELAT	STRT	1 16 N 103 44 E	46400		SINGAPORE INTERNATIONAL AIRPORT AIRP 1 42 N 103 55 E 46400
PANDAN, SUNGAI	STM	1 19 N 103 45 E	46400		PAYA LEBAR NORTH HLL 1 20 N 103 53 E 46400
PANDAN KECHIL, BUKIT	HLL	1 17 N 103 48 E	46400		PAYA LEBAR SOUTH HLL 1 20 N 103 53 E 46400
PANDAN KECHIL, SUNGAI	CRKT	1 18 N 103 46 E	46400		PAYAN, SUNGAI SEE POYAN, SUNGAI STM 1 23 N 103 40 E 46400
PANDAN NATURE RESERVE	RESN	1 19 N 103 44 E	46400		PEAK ISLAND SEE TEMBAKUL, PULAU ISL 1 13 N 103 52 E 46400
PANGKONG, TANJONG	PT	1 16 N 103 42 E	46400		PEARLS HILL HLL 1 17 N 103 50 E 46400
PANG SUA, SUNGAI	STM	1 26 N 103 45 E	46400		PEDERA BRANCA HORSBURGH SEE
PANJANG, BUKIT	HLL	1 22 N 103 45 E	46400		BATU PUTEH, PULAU RKN 1 20 N 104 24 E 46400
PANJARA BAY SEE BENDERA, TELOK	BGHT	1 15 N 103 50 E	46400		PEIRCE RESERVOIR RSV 1 22 N 103 49 E 46400
PAPAN, MALANG	RKW	1 24 N 103 59 E	46400		PELAWAN RF 1 15 N 103 49 E 46400
PASIR, SUNGAI	CRKT	1 19 N 103 45 E	46400		PENGGALAN PAKAU, PARIT DTCH 1 24 N 104 05 E 46400
PASIR, SUNGAI	STM	1 17 N 103 42 E	46400		PENG KANG HLL 1 20 N 103 40 E 46400
PASIR, SUNGAI	STM	1 22 N 103 39 E	46400		PENG SIANG, SUNGAI STM 1 24 N 103 44 E 46400
PASIR, SUNGAI	STM	1 25 N 104 05 E	46400		PENJURU, TANJONG PT 1 18 N 103 45 E 46400
PASIR, SUNGAI	STM	1 26 N 103 44 E	46400		PENURU, TANJONG SEE
PASIR, TANJONG	PT	1 25 N 104 05 E	46400		PENJURU, TANJONG PT 1 18 N 103 45 E 46400
PASIR LABA, SUNGAI	CRKT	1 21 N 103 39 E	46400		PENYABONG SEE TEKUKOR, PULAU ISL 1 14 N 103 50 E 46400
PASIR LABA, TANJONG	PT	1 21 N 103 39 E	46400		PENYALAI, TANJONG PT 1 12 N 103 46 E 46400
PASIR PAJANG SEE					PEREMPAN, SUNGAI SEE
PASIR PANJANG VILLAGE	PPLA	1 18 N 103 46 E	46400		PEREMPAN BESAR, SUNGAI STM 1 27 N 103 42 E 46400
PASIR PANJANG SEE					PEREMPAN BESAR, SUNGAI STM 1 27 N 103 42 E 46400
PASIR PANJANG VILLAGE	PPLA	1 18 N 103 46 E	46400		PEREPAT, SUNGAI CRKT 1 18 N 103 45 E 46400
PASIR PANJANG, BUKIT SEE					PEREPAT TINGGI, TANJONG PT 1 17 N 103 41 E 46400
BUONA VISTA	HLL	1 19 N 103 48 E	46400		PERGAM, PULAU ISL 1 24 N 103 40 E 46400
PASIR PANJANG PARK	PPLX	1 17 N 103 48 E	46400		PERGAM, SUNGAI STM 1 24 N 103 40 E 46400
PASIR PANJANG VILLAGE	PPLX	1 18 N 103 46 E	46400		PERPAT MATI, TANJONG PT 1 16 N 103 43 E 46400
PASIR RIS	PPL	1 22 N 103 57 E	46400		PERSEVERANCE ESTATE PPLX 1 19 N 103 54 E 46400
					PESEK, PULAU ISL 1 17 N 103 41 E 46400



PESEK, SUNGAI	STM	1 17 N	103 41 E	46400	PULAU MINYAK	PPLX	1 19 N	103 52 E	46400
PETAI, SUNGAI	STM	1 25 N	103 51 E	46400	PULAU SERAYA, SUNGAI	STM	1 16 N	103 44 E	46400
PETEMIN, TANJONG	PT	1 25 N	104 02 E	46400	PULAU UBIN	PPL	1 24 N	103 58 E	46400
PHILLIP, SELAT SEE PHILLIP CHANNEL	STRT	1 05 N	103 45 E	46400	PULAU UBIN, SUNGAI	STM	1 24 N	103 58 E	46400
PHILLIP, STRAAT SEE PHILLIP CHANNEL	STRT	1 05 N	103 45 E	46400	PULAU UBIN ESTATE	ESTA	1 25 N	103 56 E	46400
PHILLIP CHANNEL	STRT	1 05 N	103 45 E	46400	PULAU UBIN VILLAGE SEE PULAU UBIN	PPL	1 24 N	103 58 E	46400
PHILLIP CHANNEL	STRT	1 05 N	103 45 E	46400	PULO UBIN, SUNGAI SEE				
PHOENIX PARK	PPLX	1 18 N	103 49 E	46400	PULAU UBIN, SUNGAI	STM	1 24 N	103 58 E	46400
PIATU, BUKIT	HLL	1 19 N	103 38 E	46400	PUNGGOL	PPL	1 25 N	103 55 E	46400
PIATU, SUNGAI	STM	1 19 N	103 38 E	46400	PUNGGOL, SUNGAI	STM	1 25 N	103 54 E	46400
PIDARA, TANJONG	PT	1 17 N	103 42 E	46400	PUNGGOL, SUNGI SEE PUNGGOL, SUNGAI	STM	1 25 N	103 54 E	46400
PIERCE RESERVOIR SEE					PUNGGOL, TANJONG	PT	1 25 N	103 55 E	46400
PIERCE RESERVOIR	RSV	1 22 N	103 49 E	46400	PUNGGOL VILLAGE SEE PUNGGOL	PPL	1 25 N	103 55 E	46400
PINANG, SUNGAI	STM	1 23 N	103 54 E	46400	PUTEH, BATU	RKW	1 24 N	103 59 E	46400
PINANG, SUNGAI	STM	1 25 N	103 52 E	46400	PUTRI NARROWS	STRT	1 27 N	103 42 E	46400
PIOTU SEE PIATU, BUKIT	HLL	1 19 N	103 38 E	46400					
PISI, POELAU SEE PESEK, PULAU	ISL	1 17 N	103 41 E	46400	QUEEN ASTRID PARK	PPLX	1 19 N	103 48 E	46400
					QUEENSTOWN	PPLX	1 18 N	103 48 E	46400
PLAYFAIR ESTATE	PPLX	1 20 N	103 53 E	46400					
PLEASANT, MOUNT	HLL	1 20 N	103 50 E	46400					
POH THIAN HOCK SOON HIN ESTATE	ESTA	1 20 N	103 40 E	46400					
POYAN, SUNGAI	STM	1 23 N	103 40 E	46400					
POYAN, SUNGI SEE POYAN, SUNGAI	STM	1 23 N	103 40 E	46400					
PRAWN POND RESERVE	RESN	1 19 N	103 45 E	46400					
PRINCE EDWARD PARK	PPLX	1 18 N	103 46 E	46400					
PRINCE EDWARD POINT	PPLX	1 18 N	103 46 E	46400					
PRINCESS ELIZABETH ESTATE	ESTA	1 22 N	103 46 E	46400					
PUAKA	HLL	1 25 N	103 58 E	46400					
PUAKA, SUNGAI	CKKT	1 24 N	103 57 E	46400					
PUAKA, SUNGAI	STM	1 24 N	103 51 E	46400	RABBIT ISLET SEE BIOLA, PULAU	ISL	1 10 N	103 45 E	46400
PUAK BESAR, SUNGAI	CRKT	1 24 N	103 51 E	46400	RACE COURSE VILLAGE	PPLX	1 20 N	103 48 E	46400
PUBLIC UTILITIES BOARD CATCHMENT AREA	RESN	1 23 N	103 48 E	46400	RAFFLES PARK	PPLX	1 20 N	103 48 E	46400
PULAU DAMAR, SELAT	STRT	1 18 N	103 43 E	46400	RAJAH PRANG CHANNEL	CHNM	1 25 N	104 02 E	46400
					RANGGAN, TANJONG SEE RENGAM, TANJONG	PT	1 26 N	104 03 E	46400

ANNEXE 47

**J. D. BOWMAN, PETROLEUM DEVELOPMENTS IN FAR EAST IN 1973, THE AMERICAN ASSOCIATION OF PETROLEUM GEOLOGISTS BULLETIN 2124 (1974), VOL 58 (EXTRAITS)**

.....

**Malaisie (figure 6 ; tableaux 2,6)**

Le Gouvernement malaisien révisé les lois sur le pétrole avant d'accorder de nouveaux droits d'exploration à la mi-1974. Conoco Malaysia, Esso Exploration Malaysia et Mobil Malaysia disposent de concessions pour des zones maritimes autour de la péninsule malaise. En 1973, chacune de ces compagnies a accepté de convertir ses concessions en contrats de partage de production qui ont été calqués sur les contrats de partage de production indonésiens. Les termes des nouveaux contrats prévoient des périodes d'exploration de dix ans, une restitution de 50 % au bout de cinq ans, et une période d'exploitation de trente ans. 40 % de la production initiale seront utilisés pour couvrir les frais d'exploration et la production restante sera répartie à 65 % pour la Malaisie et 35 % pour la compagnie. Cette répartition passe à 67,5 et 32,5 % lorsque la production atteint 75 000 BPJ (barils par jour). Des primes seront octroyées lorsque la production atteindra les 50 000 et 100 000 BPJ. La Malaisie peut participer à seulement 15 % et augmenter son intérêt plus tard, éventuellement à 51 %.

Conoco a amodié 50 % de sa concession, qui comprenait 43 000 kilomètres carrés, à Broken Hill Proprietary et El Paso Natural Gas ; chacun a pris 25 % d'intérêt dans le bloc. Peu de temps après avoir signé l'accord d'amodiation, le groupe a renoncé à plus de 50 % de ses parts et a conservé 19 000 kilomètres carrés. Esso, conformément à son accord de concession, a abandonné 50 % de ses parts en Malaisie occidentale et a conservé 33 500 kilomètres carrés. Mobil a étendu ses parts de concession au large de la côte ouest de la péninsule malaise de 20 700 à 31 500 kilomètres carrés.

En 1973, Conoco, Esso et Mobil ont mené des programmes sismiques dans les eaux entourant la Malaisie occidentale. Conoco a procédé à deux forages exploratoires et Esso Exploration à trois. Chaque compagnie a fait une découverte pour un taux de réussite de forage exploratoire de 40 % en Malaisie occidentale.

En Malaisie orientale, Oceanic a modifié son accord de concession original avec le gouvernement malaisien en mai 1973 pour un contrat de partage de production. Oceanic Exploration and Development Corporation (une filiale de Oceanic Exploration, Denver) a également réduit à 37,5 % son intérêt dans la zone de contrat de 1 470 kilomètres carrés en amodiant 25 % à Forex Oil Malaysia (une filiale de Forest Oil, Bradford, Pennsylvannie), 25 % à Lone Star Gas Malaysia (une filiale de Lone Star Gas, Dallas) et 12,5 % à Sabah Offshore Oil (une filiale de Fluor Drilling Service, Los Angeles). Forest sera l'exploitant pour le groupe. Shell a également signé un contrat de partage de production avec la Fédération de Malaisie couvrant approximativement 11 650 kilomètres carrés autour des gisements de Samarana et Erb West à Sabah. Les puits de découverte dans les deux gisements ont produit environ 1800 BPJ. Teiseki a également converti ses parts de concession en un contrat de service. Esso a renoncé à 6 630 kilomètres carrés, 50 % de ses parts au large de Sabah.

Aquitaine et Esso ont déclaré des programmes sismiques marins sur respectivement 467 et 322 kilomètres au large de la côte de Sabah. Les rapports de la marine indiquent que Shell a effectivement 5,25 mois de sismique marine au large de la côte de Sarawak.

Le forage en Malaisie orientale a diminué par rapport à 1972. Aquitaine n'a eu aucune activité à l'est du Sabah, et Esso Exploration n'a effectué aucune exploration à Sabah depuis la découverte de Tembungo. Des plates-formes de forage seront construites avant que le gisement de Tembungo ne soit exploité. Shell n'a jamais déclaré d'activité en Malaisie, toutefois des articles de presse indiquent que Takau 3, au large de Sarawak, était une découverte de pétrole. Les essais ont permis d'obtenir au total 2 750 BPJ dans les deux zones. Apparemment, trois puits de développement ont été forés. Teiseki a effectué son premier test de forage en mer, Sebahat 1, au Sabah oriental.

De nouveaux rapports indiquent que Shell, l'unique producteur d'hydrocarbures au nord-ouest de Bornéo, produisait en moyenne 92 000 BPJ en 1973, contre 70 000 BPJ en 1972, ce qui représente une augmentation de 31,4 %. La production provient des gisements de Baram, West Lugong, Bakau et Baronía situés au large de Sarawak. Des oléoducs seront mis en place et en 1975 du brut commencera à couler des gisements de Samarang et Erb West jusqu'au Iles Lauban. La production moyenne finale de ces gisements devrait avoisiner les 150 000 barils. Shell a fermé le gisement Miri l'année dernière, lorsque la production des quatre-vingt-dix puits a chuté à 450 BPJ. Miri 1 a été abandonné et rendu à Sarawak. Découvert en 1910, le puits avait produit 660 000 barils en soixante-trois ans d'existence. Aucun hydrocarbure n'a été produit en Malaisie orientale en 1973.

Shell prévoit de construire une nouvelle usine de GNL à Tanjung Kidurong, Sarawak. Projet commun entre Mitsubishi et Shell, l'installation aura une capacité de 725 millions de pieds cube par jour et devrait être opérationnelle fin 1976 ou début 1977. Le gaz proviendra probablement de la zone «F» de Shell.

.....



**ANNEXE 48**

***LIMITS IN THE SEA N° 60 — TERRITORIAL SEA BOUNDARY : INDONESIA-SINGAPORE,***  
**GÉOGRAPHE DU DÉPARTEMENT D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS, EN DATE**  
**DU 11 NOVEMBRE 1974 (EXTRAITS)**

Cet article fait partie d'une série publiée par le géographe du bureau de l'information et de la recherche du département d'Etat. Le but de la série est d'établir les bases des dispositions nationales pour mesurer la mer territoriale ou la répartition du plateau continental des nations maritimes.

Publié à titre indicatif seulement, ce document de recherche ne vaut pas reconnaissance officielle par le Gouvernement des États-Unis de la ou des ligne(s) représentées sur les cartes marines ni, nécessairement, des principes qui ont pu régir tracé original des lignes. Des copies supplémentaires peuvent être demandées par courrier à The Geographer, Department of State, Washington, D.C. 20520 ou par téléphone (indicatif de zone 202, 632-2021 ou 632-2022).

---

**ANNEXE 49**

**RAPPORTS D'ENQUÊTES MENÉES SUR PEDRA BRANCA ET MIDDLE ROCKS  
ENTRE LE 28 JUIN ET LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 1977**

[Annexe non traduite.]

---

ANNEXE 50

**C. TROCKI, *PRINCE OF PIRATES : THE TEMENGGONGS AND THE DEVELOPMENT OF JOHOR AND SINGAPORE (1979) (EXTRAITS)***

**P. 428**

**1  
Prélude à Singapour  
1784-1819**

Les historiens utilisent le terme «Johor» pour désigner deux Etats différents — l'un ancien et l'autre nouveau. L'ancien Johor est l'empire maritime malais qui succéda à Malacca. Il vit le jour en 1512 lorsque, vaincu, le sultan de Malacca établit une capitale sur le fleuve Johor<sup>3</sup>, et se désagrégea progressivement au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Sir Richard Winstedt fut le premier à le décrire en détail dans *A History of Malaya*<sup>4</sup>. Le Johor moderne occupe la pointe méridionale de la péninsule malaise et il est l'un des onze Etats composant la Fédération de Malaisie. Sa création date du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Comme Winstedt l'a montré dans son «History of Johor»<sup>5</sup>, des liens historiques, géographiques et dynastiques unissent ces deux Etats. A de nombreux égards, l'état de Johor actuel est le successeur de l'empire qui l'a précédé. Si la relation entre l'ancien et le nouveau Johor est indéniable, d'autres Etats malais, dont Pahang, Trengganu, Selangor, Perak et la Résidence de Riau du XIX<sup>e</sup> siècle sont autant en droit de se réclamer héritiers de l'ancien Johor que son homonyme moderne. La limite entre ces deux Etats, pour autant qu'on puisse l'établir, fut la fondation de Singapour par sir Thomas Stamford Raffles en 1819.

Sir Thomas Raffles reçut l'île de Singapour au nom de la Compagnie anglaise des Indes orientales des mains d'un chef connu sous le nom d'Abdul Rahman...

**P. 429**

Newbold proclame que tous ces «petits Etats» étaient soumis au «sultan de Johore», mais il ne précise pas s'il se réfère à Abdul Rahman de Lingga ou à Hussain de Singapour. Dans un article, Winstedt rejoint Newbold et déclare que le sultan Mahmud III nomma Engku Konik *temenggong* de Muar (1801-1830) et que le sultan Hussain de Singapour choisit le successeur de celui-ci en 1830<sup>6</sup>. Cependant, Winstedt, dans «A History of Johor», adopte une position différente : «L'Empire immédiat du *temenggong* de Johor s'étendait de Pontian jusqu'à Sedili Besar en passant par le cap Rumenia. Mais Engku Konik, *temenggong* de Muar de 1801 à 1830, fut nommé par Abdu'r-Rahman, *temenggong* de Johor et de Singapour.»<sup>7</sup>. Cette divergence indique probablement le peu d'importance que revêtaient ces territoires à l'époque.

---

<sup>1</sup> Entre 1512 et 1682, la capitale du royaume de Johor connut une vingtaine d'emplacements différents ; les raisons étaient généralement les attaques des Portugais et des Acehnais ou l'arrivée d'un nouveau dirigeant. De 1513 à 1526, elle était à Bentan (Riau). De 1526 à 1618, elle occupa plusieurs emplacements le long du fleuve Johor. En 1618, elle se trouva à Lingga puis à Tambelan. De 1637 à 1673, elle occupa de nouveau différents endroits le long du fleuve Johor, généralement à Batu Sawar. De 1673 à 1685, ce fut de nouveau le tour de Riau puis, de 1688 à 1700, Kota Tinggi sur le fleuve Johor et, de 1722 à 1819, Riau.

<sup>2</sup> Richard O. Winstedt, *A History of Malaya* (Singapour, 1935). D'abord publié comme *JMBRAS*, vol. 13 (1935), p. 1-270. Toutes les références ont trait à la première publication.

<sup>3</sup> R. O. Winstedt, «A History of Johor 1365-1895 A. D.», *JMBRAS*, vol. 10, point 3 (décembre 1932), p. 1-167, annexes incluses. Dans le même ouvrage, les chapitres 10, 11 et 12 sont consacrés au Johor d'après 1819 (p. 86-120).

<sup>6</sup> Winstedt, «The Temenggongs of Muar», *JMBRAS*, vol. 10 point 1 (1932) p. 31. Voir également l'article de Winstedt in J. H. Moor, *Notices of the Indian Archipelago and Adjacent Countries* (Singapour, 1837), annexe, p. 73-76, «Sketch of the State of Muar».

<sup>7</sup> Winstedt, «A History of Johor», p. 90.

Il est intéressant de noter qu'aucun récit de l'époque (autour des années 1800 à 1830), malais, anglais ou néerlandais, ne dit grand-chose de l'étendue du gouvernement des *temenggongs* dans le Johor continental. Cela tient probablement au fait qu'elle était négligeable. En outre, ni Newbold ni Begbie n'indiquent que le *temenggong* exerçait son autorité sur les îles méridionales. Cependant, des rapports écrits par des Néerlandais et par d'autres officiers coloniaux britanniques établissent un lien entre le *temenggong* et les gens de la mer et les îles proches du littoral.

Quelle que soit la personne exerçant l'autorité légitime sur le continent, il n'en restait pas moins qu'à l'exception de Muar, rien n'était réellement digne d'être gouverné. En 1826, quelques Européens de Singapour remontèrent le fleuve Johor et poussèrent jusqu'à Kota Tinggi où ils ne découvrirent que trois villages<sup>8</sup>. Le récit de la circumnavigation de l'île de Singapour par Crawfurd en 1825 rapporte que tout au long de la côte méridionale de Johor, de Tanjong Ramunia, à l'est, à Kukub, à l'ouest, «la région n'est qu'une vaste forêt désolée dépourvue d'habitations humaines, où il ne semble y avoir aucune trace de civilisation antérieure».

#### P. 430

Vers 1824, les gens de la mer partisans du *temenggong* comptaient de 6000 à 10 000 membres. Ces chiffres tiennent compte de son kampung à Singapour, peuplé par approximativement 1000 personnes, dont 500 Bugis qui avaient fui Riau en 1820, suivant leur chef, Arong Belawa<sup>13</sup>. Outre ces partisans, ou peut-être avec leur aide, le *temenggong* contrôlait l'ensemble de la section occidentale de l'archipel de Riau. Différents rapports de l'époque, mis en présence, font état des partisans du *temenggong* :

**Table 1**  
**Partisans du *temenggong* aux environs de 1823<sup>14</sup>**

Iles	Suku*	Population	Bateaux
Karimon	?	1250	?
Buru	Buru	670	3
Galang	Galang	1300	20
Moro	Moro	560	15
Batam	Trong	?	10
Sugi	Sugi	1600	6
Bulang	Pekaka	1050	?
Timiang	Timiang	1100	30
Singapour	...	1500	?
Johor	...	1000	?
		10 030	84

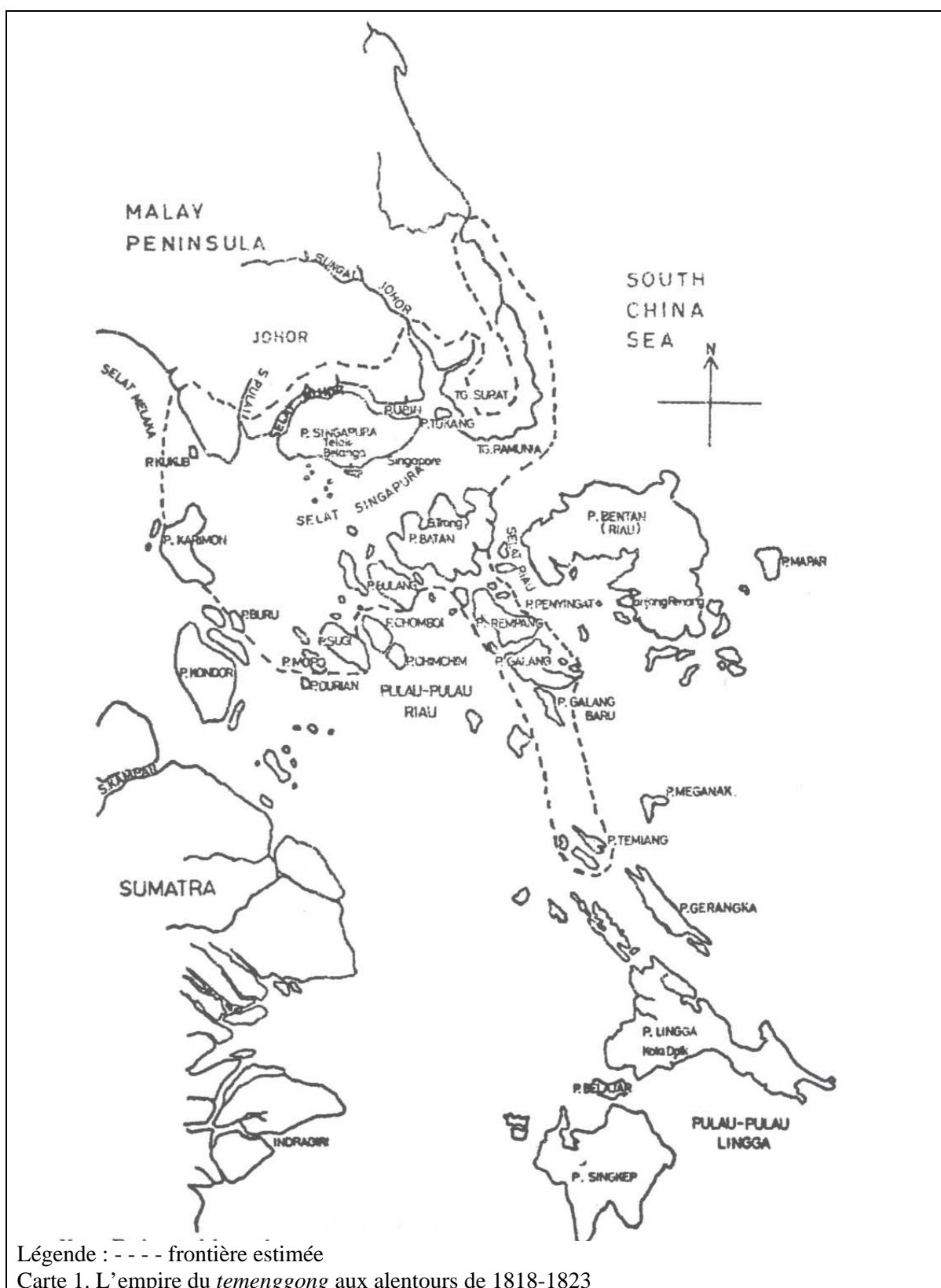
\*Nom des tribus

Ces îles, outre Johor et Singapour, assuraient au *temenggong* une succession de bases stratégiquement placées qui permettaient de contrôler tout le trafic maritime entre le détroit de Malacca et la mer de Chine méridionale (voir la carte 1).

<sup>8</sup> «Trip to the Johore River», *Singapore Chronicle*, août 1826, in Moor, *Notices*, p. 264-268. Le *temenggong* exerça, dans une certaine mesure, son autorité sur le fleuve Johor. L'auteur prétend qu'il s'appropriait de quelques vieux canons de Bukit Seluyut (p. 266). Cependant, il semblerait que les Bugis de Johor Lama étaient soumis à un Suluwatung à Singapour (p. 264).

<sup>13</sup> Il semble qu'Arong Belawa récupéra les partisans d'Engkau Karaeng Talibak (voir p. 43 ci-dessus). Parmi ses épouses se trouvaient une fille de Yang Di-Pertuan Muda Raja Ali (1784-1805) et une fille de Karaeng (Begbie, p. 283-284). Le *Tufhat* rend longuement compte de son expulsion de Riau et prétend qu'il finit par retourner à Riau et fit la paix avec les Néerlandais et Raja Ja'afar (p. 279). Cependant, d'après Gibson-Hill, il fut enterré au cimetière du *temenggong* à Teluk Belanga. C. A. Gibson-Hill, «Singapore, Old Strait and New Harbour», *Memoirs of the Raffles Museum*, n° 3 (décembre 1956), p. 80.

<sup>14</sup> Les chiffres concernant les populations sont extraits de Begbie, *The Malayan Peninsula*, p. 270-272. Les données sur les bateaux proviennent de Presgrave, «Report on Piracy», p. 71. Voir également l'annexe A.





**P. 432**

Riau, où se trouvaient Raja Ja'afar et les Néerlandais, ne lui offrait aucun avenir. Il ne restait que le Johor, où rien cependant ne l'attirait. Singapour, malgré tous ses problèmes, était devenu un port populeux et prospère. Outre le fait qu'il n'avait pas le choix, de nombreuses raisons contraignirent le *temenggong* à y rester.

Si Crawford n'avait pas tout à fait tort de prétendre que Singapour devait son succès aux Britanniques, il semblait ignorer certains faits que ses successeurs se virent forcés d'admettre. Les chefs malais mirent à profit les nombreuses occasions présentées par la dimension et la prospérité de Singapour pour accroître leur richesse et étendre leur pouvoir. Ils avaient accepté, par le biais du traité de 1824, de contribuer à l'éradication de la piraterie ; à eux seuls, les Britanniques ne pouvaient, en aucune manière, surveiller les nombreux canaux et détroits de la région. Autrefois les gens de la mer liés au *temenggong* avaient été chargés de patrouiller ces eaux. Cependant, étant donné qu'ils n'avaient pas le droit d'accepter des cadeaux ni de prélever des taxes portuaires auprès des bateaux indigènes et chinois, qui allait financer la suppression des pirates ? Les rentes versées au sultan et au *temenggong* ne suffisaient pas à rémunérer leurs partisans. Le seul recours à la portée de ceux-ci était de poursuivre leur activité antérieure en indépendants — c'est ainsi qu'ils devinrent pirates.

Il convient de définir le mot *pirates*. Tant que le système politique malais avait été en vigueur dans la région, les activités des gens de la mer avaient été violentes, certes, mais totalement légitimes. Les mers et tout ce qui flottait sur elle appartenaient à ces gens de la mer en vertu d'un droit féodal héréditaire que leur concédait le sultan de Johor. Tant que leur chef détenait un titre valide octroyé par le sultan, leurs activités de «patrouille» liées au commerce constituaient une opération navale légitime.

Cependant, certains groupes d'*orang laut* ne revendiquaient l'autorité d'aucun chef reconnu. Il s'agissait des *perompak* — des vagabonds et des renégats qui comptaient parmi leurs membres des bandes héréditaires de bandits sans domicile fixe<sup>41</sup>. En outre, certains *perompak* formaient temporairement des bandes de hors-la-loi avec le soutien de rajahs déchus et d'aventuriers étrangers. A l'époque, plusieurs groupes étaient désorganisés et, accablés depuis peu de problèmes économiques, traversaient un moment difficile.

**P. 433**

Il est difficile de déterminer exactement combien il avait hérité de son père. En 1825, Ibrahim n'avait que quinze ans. Il était trop jeune pour gérer efficacement les affaires de gouvernement de son père. A partir de 1825, l'état connut une période d'interrègne et de désintégration. Un vide de pouvoir s'installa dans la zone entourant Singapour. Il fallut dix ans au successeur du *temenggong* pour rétablir la situation. De 1826 à 1836, la politique fut mise en sourdine et la «piraterie» régna en maîtresse.

---

<sup>41</sup> Begbie, *The Malayan Peninsula*, p. 271-273. D'après Begbie, certaines suku vivaient en perpétuel vagabondage, tandis que la plupart vivaient plus ou moins sur la terre ferme ou, tout du moins, avaient un pied-à-terre sur les îles d'où elles tiraient leurs noms. Il y avait également les Illanuns, considérés unanimement comme des pirates.

P. 434

### 3 Le *temenggong* de Singapour

1825-1848

Le *temenggong* Daing Ibrahim<sup>1</sup> fut le fondateur du Johor moderne. Cette figure de transition permit à l'ancien état maritime de céder place à un nouvel état tourné vers l'intérieur des terres. Lorsqu'il se retrouva à la tête de la destinée de sa famille, il n'avait que très peu de ressources. S'il voulait survivre en tant que dirigeant, il devait choisir entre deux options qui semblaient s'exclure mutuellement : d'un côté, la voie anglaise et de l'autre côté, celle de ses propres partisans et de la tradition malaise. En d'autres termes, il pouvait être une marionnette ou un pirate. Il choisit un compromis.

En 1826, ses seules ressources tangibles étaient, d'une part, la rente de son père, que le gouvernement des Etablissements des détroits continuait de lui verser et, d'autre part, son *kampung* à Teluk Belanga. N'ayant aucun lieu avec la cour de Riau et le sultan, il ne possédait aucun titre<sup>2</sup>. Il ne fut nommé *temenggong* qu'en 1841. Pendant la période s'écoulant entre le décès d'Abdul Rahman et sa propre arrivée au pouvoir, il fut constamment mis à l'épreuve et testé ; le jeune dirigeant se fraya cependant un chemin dans un monde dangereux et en pleine évolution.

Le décès de son père avait failli entraîner la dissolution du gouvernement du *temenggong*. De nombreux partisans d'Abdul Rahman prirent leur distance et firent cavalier seul ; il est possible que certains d'entre eux aient brièvement rallié Tengku Yahya, le fils du sultan Hussain...

P. 435

En 1835, un rapport publié dans le *Singapore Free Press* accusa le *temenggong* et ses partisans d'avoir réalisé plusieurs actes de piraterie dans la région immédiate :

«Il semblerait qu'un certain nombre de bateaux de pirate dont les équipages sont originaires de Telok Balanga aient rôdé et continuent de le faire dans le détroit, entre celui-ci et Rio, et qu'ils aient commis des atrocités extrêmement téméraires et nombreuses. Dans l'espoir d'attirer l'attention du gouvernement, je vous prie de bien vouloir publier la liste des bateaux ci-dessous dans votre prochain numéro.

Un Pucat parti de Rio approximativement le 1 courant, direction ici, capturé ; équipage (25 ou 26 membres) porté disparu, sans doute assassiné dans sa totalité.»<sup>11</sup>

Le document donne des détails sur quatre autres bateaux supposés avoir été abordés par des pirates de Teluk Belanga.

---

<sup>1</sup> Le *temenggong* Daing Ibrahim (1810-1862), également connu comme Daing Ronggek, Daing Kechil et Tengku Chik, était le fils cadet du *temenggong* Abdul Rahman. L'aîné, Abdullah, était apparemment mentalement déséquilibré (Winstedt, «A History of Johor», p. 91). Winstedt note que Munshi Abdullah l'appelait, à tort, Ganggek et Renggek. Voir également Major Dato Haji Mohamad Said bin Haji Sulaiman, *Hikayat Johor dan Tawarikh Al-Marhum sultan Abu Bakar Johor* (Johor Baharu, 1950), p. 3.

<sup>2</sup> Winstedt, «A History of Johor», p. 91. Winstedt suggère : «Le fait que seize ans se soient écoulés avant qu'Ibrahim ne soit nommé *temenggong* est probablement dû au fait que le sultan Hussain de Singapour hésitait à usurper la prérogative des sultans de Lingga et au fait que suite au décès du sultan Hussain en 1835, Singapour n'eut pas de sultan jusqu'à 1855.»

<sup>11</sup> *SFP*, 12 novembre 1835.

Les subalternes de Bonham suspectaient également le *temenggong* d'être impliqué dans la piraterie. Dans son livre, T. J. Newbold recommandait

«de surveiller discrètement la conduite de l'actuel Tumungong de Johore ; lequel est plus que soupçonné d'être au centre du système de piraterie téméraire qui constitue depuis si longtemps un opprobre pour l'extrémité orientale du détroit. La menace de suspendre le traitement qu'il reçoit gratuitement du gouvernement britannique peut s'avérer utile.»<sup>12</sup>

Les Néerlandais, eux aussi, se montraient soupçonneux à l'égard de l'établissement de Teluk Belanga. En 1836, le résident de Riau

«remarqua que bien que les populations de Rhio et de Lingga étaient aussi affligeantes les unes que les autres, il était de notoriété publique qu'un grand nombre de pirates vivaient en fait à New Harbour et Telok Belanga, des districts de Singapour même — où ils obtenaient d'ailleurs leurs informations et s'approvisionnaient en poudre et en munitions et où ils pouvaient écouler leurs butins sans aucune difficulté.»<sup>13</sup>

Bonham lui-même était au fait que la réputation d'Ibrahim à Singapour s'était plutôt ternie. En 1835, il fit la description suivante du personnage :

«Son père décéda en décembre 1825. Le fils aîné de celui-ci, qui est naturellement idiot [*sic*], lui succéda ... par conséquent, son frère cadet gère la somme mensuelle que nous lui versons... Ce jeune homme a environ 18 ans [en réalité Ibrahim avait 25 ans à l'époque], est désœuvré et totalement analphabète ; d'ailleurs si ce n'étaient ses vêtements et l'allure qu'ils lui donnent, rien ne le différencierait, à l'échelle de la civilisation, du dernier de ses partisans. Je fais ces remarques car une rumeur circule par ici selon laquelle ce jeune homme serait étroitement mêlé à de nombreux actes de piraterie survenus dans la région ... ils [le *temenggong* et le sultan] sont d'ailleurs incapables de maîtriser leurs propres gens, parmi lesquels, bien que je n'en aie aucune preuve tangible pour le démontrer, se trouvent sans aucun doute de nombreuses personnes qui vivent de ce qu'elles obtiennent de cette atroce et abjecte façon.»<sup>14</sup>

Malgré la réputation équivoque du *temenggong*, Bonham décida de réorienter les relations anglo-malaises. En 1836, le *temenggong* accepta d'aider Bonham à éradiquer la piraterie. Ce fut un tournant décisif dans la vie du *temenggong*. Au cours des trente années qui allaient suivre, il fut considéré comme le principal allié malais des Britanniques, non seulement en tant que contrôleur des gens de la mer mais également en tant que négociateur au nom du gouvernement des Etablissements des détroits dans les contacts de celui-ci avec les chefs malais. Pour en arriver là, Bonham suivit son inclination «d'aider la famille du *temenggong* à récupérer et à maintenir l'autorité exercée autrefois par son patriarche».

Pourquoi Bonham agit-il de la sorte ? Tarling y voit une erreur fatale qui mena les Britanniques à adopter une politique d'intervention dans les Etats malais qui s'avéra maladroite<sup>15</sup>. D'autres rapports contemporains suggèrent que Bonham choisit une solution globale pour résoudre

---

<sup>12</sup> Newbold, *Political and Statistical Account*, vol. 1, p. 37.

<sup>13</sup> Walter Makepeace, R. St. J. Braddell et G. E. Brooke, *One Hundred Years of Singapore* (Londres, 1921), p. 383.

<sup>14</sup> SSR, R-3, Lettre de Bonham à Prinsep, 23 avril 1835.

<sup>15</sup> Tarling, *Piracy and Politics*, p. 61.

certains des problèmes chroniques de Singapour. La piraterie était l'un d'entre eux, les impôts également, ainsi que le cycle économique. En 1835 et 1836, ces problèmes convergèrent sur Bonham.

En avril 1835, une réunion publique eut lieu à Singapour et une lettre, adressée au roi et son conseil privé, fut envoyée en Inde, sollicitant l'aide du gouvernement pour éradiquer la piraterie. Le Gouvernement indien y répondit en proposant un plan consistant à appliquer des taxes à Singapour et à financer ainsi les expéditions destinées à supprimer la piraterie<sup>16</sup>. Les marchands de Singapour furent indignés par cette menace au libre-échange et s'assurèrent l'aide de l'Angleterre pour avorter cette proposition. Mary Turnbull rapporte que l'East India and China Association à Londres fit pression sur le conseil d'administration de la Compagnie anglaise des Indes orientales. Par conséquent, le projet d'appliquer des taxes à Singapour fut abandonné et les Etablissements des détroits continuèrent d'être des ports francs, «exemptés non seulement des taxes à l'importation et à l'exportation mais également des taxes au tonnage et des taxes portuaires, des droits de quai et d'ancrage, des taxes de sortie et des droits de timbre». Les marchands de Singapour, capitalistes libéraux jusqu'à la moelle, étaient prêts à tout supporter, y compris la piraterie, plutôt que de payer des taxes. Cette situation se maintint jusqu'à approximativement 1867 et eut pour conséquence de plonger le gouvernement de Singapour dans un état de pauvreté continue, ce qui l'obligea à trouver des moyens pour le moins extraordinaires afin de joindre les deux bouts<sup>17</sup>.

Bonham et le gouvernement des Etablissements des détroits étaient ainsi pris en tenaille entre les marchands de Singapour et la Compagnie anglaise des Indes orientales. Les premiers se plaignaient de la piraterie mais refusaient de contribuer financièrement à son éradication. Leur réticence à payer des taxes en 1835 était sans aucun doute en grande partie due à la crise économique qui sévissait alors. Munshi Abdullah rapporte qu'un krach s'était produit et que de nombreux marchands chinois, qui s'étaient lourdement endettés auprès de collègues européens, avaient fait faillite. En toute logique, les marchands européens durent faire face à des pertes substantielles<sup>18</sup>.

Que la piraterie ait contribué ou pas à la mauvaise situation économique, il est indéniable qu'elle n'aida pas à résoudre le problème. Au début des années 1830, les commerçants malais et *orang laut* n'étaient pas les seuls à être abordés par les pirates ; les navires bugis, chinois et, dans certains cas, européens n'étaient pas épargnés.

C'est ainsi que Bonham se vit contraint de trouver un moyen d'en finir avec la piraterie sans engager aucun frais pour le Gouvernement de Singapour. S'il résolut avec succès ces problèmes majeurs, c'était en grande partie grâce à son supposé sens pratique. Buckley rapporte qu'il connaissait déjà très bien le monde malais en 1836 lorsqu'il fut nommé gouverneur par intérim de Singapour et que «M. Bonham, qui devint ensuite sir George Bonham, était très apprécié des Européens et des indigènes». Il «commença sa vie aux Indes orientales à Bencoolen, dans l'administration. L'être humain n'avait pas de secret pour lui. Homme sensible, il s'employa, lorsqu'il le pouvait, à faire régner la concorde et l'harmonie.»<sup>19</sup>

Nous avons identifié certains des sujets auxquels Bonham consacra le plus de temps, à l'époque. De nombreux Européens voyaient d'un bon œil que Singapour rompe avec la tradition et adopte une politique plus interventionniste et souple. L'un d'entre eux était T. J. Newbold, le subalterne de Bonham<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> Buckley, *An Anecdotal History*, p. 276-277.

<sup>17</sup> C. M. Turnbull, *The Straits Settlements 1826-1867* (Kuala Lumpur, 1972), p. 191.

<sup>18</sup> A. H. Hill, trad., *The Hikayat*, p. 281.

<sup>19</sup> Buckley, *An Anecdotal History*, p. 383.

<sup>20</sup> Newbold, *Political and Statistical Account*, vol. 1, p. 40-46

D'après Tarling, les expéditions de la canonnière *Andromache* en 1836 étaient le signe avant-coureur de la nouvelle politique de Bonham. En mai 1836, le navire arriva à Singapour aux ordres du capitaine Henry Ducie Chads, à qui le Gouvernement indien avait confié la mission de participer à l'éradication de la piraterie et de remettre une proclamation aux chefs malais, les informant du système de lettres de mer qui allait être prochainement appliqué afin d'identifier les bateaux marchands. Les commissaires étaient également investis de l'autorité de prendre directement contact avec les Néerlandais.

En juin 1836, après avoir surpris un certain nombre de pirates dans le port de Singapour, l'*Andromache* mit le cap sur Riau avec Bonham et Chads à son bord. Ils y rencontrèrent Goldman, le résident néerlandais, et l'informèrent de leur projet d'implanter un système de lettres de mer puis déclarèrent que dorénavant ils tiendraient les chefs locaux pour responsables des actes de piraterie commis au sein de leur juridiction. Ils firent également référence à la présumée base de pirates située sur l'île voisine, Galang. Goldman rétorqua que d'après le traité de 1824, les commissaires britanniques n'avaient aucune autorité sur l'archipel de Riau-Lingga et déclara qu'il devait d'abord consulter Batavia avant de pouvoir coopérer avec eux. A la suite de quoi, l'*Andromache* se rendit directement à Galang et anéantit la base de pirates.

Le mois suivant, Bonham et Chads allèrent à Pahang où quelques pirates de «Johor» avaient vendu comme esclaves des prisonniers capturés lors de l'abordage d'une jonque marchande cochinchinoise. Ce fut à ce moment-là que le nom d'Ibrahim fut associé à la campagne anti-piraterie et, sans aucun doute, aux activités de l'*Andromache*. Au sujet de Pahang, Tarling signale que «la force ne pouvant être employée dans cet état péninsulaire, Bonham accepta la proposition du *temenggong* de Johore, Ibrahim, résidant encore à Singapour, qui lui offrait ses bons offices auprès du Bendahara».

D'après Tarling, la relation entretenue avec Ibrahim marqua une rupture définitive avec la politique menée par les autorités des détroits depuis 1824. Le successeur de Bonham, Butterworth, suivit la même voie.

«L'aspect le plus important de cette affaire est le lien étroit existant entre, d'une part, Bonham et Butterworth et, de l'autre, le *temenggong* Ibrahim. Lors de leurs opérations visant à éradiquer la piraterie et le commerce des esclaves, les gouverneurs établirent des «relations» avec les Etats indigènes. Le *temenggong* était le premier des princes réformés et il s'offrit pour entrer en contact avec les autres chefs, concrètement le Bendahara de Pahang, ce qui fut rapidement accepté. L'influence du gouvernement et celle du *temenggong* convergeaient ainsi.»<sup>21</sup>

Si Tarling considère que cette association entraîna des problèmes imprévus pour le gouvernement des détroits, l'on ne peut douter qu'elle s'avéra avantageuse pour le *temenggong* Ibrahim. En 1837, le statut de celui-ci parmi les *orang laut* et les chefs malais de la région s'était visiblement amélioré.

En avril 1837, 270 petits bateaux ayant à leur bord des familles de la *suku* Galang arrivèrent à Singapour pour se réfugier auprès du *temenggong*<sup>22</sup>. Ibrahim demanda au gouvernement la permission de les recevoir et s'engagea à se porter garant d'eux. Si l'on en croit Bonham et que certaines *suku* de Riau s'étaient émancipées de l'emprise du *temenggong*, le raid de l'*Andromache* sur Galang avait eu pour effet de les faire rentrer au bercail. Les gens de Galang avaient une

---

<sup>21</sup> Tarling, *British Policy*, p. 48-55

<sup>22</sup> Tarling, *Piracy and Politics*, p. 102.

excellente réputation parmi les *orang laut*<sup>23</sup>. Il est donc possible que de nombreuses *suku* aient suivi leur exemple et se soient tournées vers le *temenggong* pour lui demander de les protéger, de les soutenir et de devenir leur chef.

Un rapport malais sur l'expédition de l'*Andromache* signale que les commissaires ne limitèrent pas leurs attaques à Galang mais qu'ils descendirent jusqu'aux détroits de Riau en tirant sur tous les *perahus* qui croisaient leur chemin : «Lorsqu'ils quittèrent Galang et mirent les voiles vers Singapour, ils guettaient les embarcations indigènes et dès qu'ils en voyaient une, ils la détruisaient à coups de canon.» Le sultan Muhammad voyagea au même moment de Lingga à Riau en compagnie d'autres chefs. «Lorsqu'ils arrivèrent au détroit de Sambu, ils jetèrent l'ancre pour permettre aux femmes d'aller sur la terre ferme et de prendre un bain. C'est alors qu'ils apprirent qu'une canonnière parcourait la mer en tirant sur tous les *perahus* avec des voiles de nattes.»<sup>24</sup>

Il semble que la crainte des canonnières ait poussé de nombreux gens de la mer à demander la protection d'Ibrahim. Il était le seul chef malais à être légitimement reconnu à Singapour. Le raid sur Galang et d'autres incursions de l'*Andromache*, ainsi que l'arrivée du croiseur à vapeur *Diana* en 1837, sans compter l'implication d'Ibrahim dans les négociations de Pahang, semblent avoir catalysé le prestige du chef de Singapour auprès des chefs malais. Buckley rapporte qu'en juillet 1837 «le rajah de Selangor vint à Singapour sur son propre brick et fut accueilli par la salve de 15 coups de canon. Le sultan de Lingga se rendit à Singapour au même moment et le *Singapore Free Press* remarqua que «deux têtes couronnées» se trouvaient au même endroit mais que toutes deux étaient vivement soupçonnées d'encourager la piraterie.»<sup>25</sup> Le *Tufhat* rend compte de cette visite et signale que des efforts furent faits à cette occasion pour réconcilier les chefs de Riau-Lingga et de Singapour. Le sultan Muhammad<sup>26</sup> était venu chercher la dépouille de sa tante, Raja Maimunah, pour l'enterrer à Riau. Pendant son séjour, il épousa Tengku Ampuan, une demi-sœur d'Ibrahim<sup>27</sup>.

Dorénavant, Ibrahim était en mesure de commencer à jouer un rôle important dans tous les contacts qui allaient s'établir entre le gouvernement des détroits et les chefs malais dans l'ensemble de la région. Pendant le mandat de Bonham, le gouvernement des détroits suivit une politique d'intervention, dans le but de supprimer la piraterie, qui prit la forme de négociations et, occasionnellement, de diplomatie de la canonnière. Si les sources n'en font aucune mention, il est cependant envisageable que le *temenggong* lui-même ait équipé des bateaux de patrouille à cette époque<sup>28</sup>. N'étant pas un homme riche, ses provisions et ses armes étaient sans doute fournies par le gouvernement ou des intermédiaires de celui-ci.

Les sources les plus probables de ce type de fournitures étaient les marchands européens de Singapour. Le fait que deux des principaux marchands de Singapour, James Guthrie et

---

<sup>23</sup> J. T. Thomson, «Description of the Eastern Coast of Johore and Pahang with Adjacent Islands», *JIA*, vol. 5 (1851), p. 143. Thomson témoigne de la réputation de la *suku* Galang parmi les autres groupes d'*orang laut*. Il rapporte une conversation avec des membres de la *suku* Buru :

«à en juger par des expressions qui occasionnellement leur échappèrent, ils semblaient considérer la piraterie comme une activité hautement virile qui leur permettait de revendiquer l'approbation de leurs compagnons. C'est ainsi qu'Attak disait de temps en temps «les orang Gallang (hommes de Gallang) font ceci et cela ou telle est leur coutume». Il semblait penser que ce groupe célèbre méritait grandement d'être imité ; lorsqu'on lui demanda de chanter, il répondit qu'il ne connaissait que des chansons Gallang.»

<sup>24</sup> Le *Tufhat*, p. 330-331

<sup>25</sup> Buckley, *An Anecdotal History*, p. 315.

<sup>26</sup> Le sultan Abdul Rahman était mort en 1830. Son fils, le sultan Muhammad Muzaffar Shah (1803-1841), lui succéda.

<sup>27</sup> Le *Tufhat*, p. 334.

<sup>28</sup> Des années plus tard, il fut prouvé que le *temenggong* avait équipé des patrouilleurs pour éradiquer la piraterie ; voir le *SFP*, 9 juin 1859, qui décrit la capture de certains pirates «Galang» par les hommes du *temenggong*.

William Wemys Ker, choisirent de s'installer à Teluk Belanga en 1837 revêt une importance particulière. D'après les sources, ils achetèrent des terres à Ibrahim et construisirent des maisons près du *kampung* de celui-ci<sup>29</sup>. En ce qui concerne Ker, ce fut là le début d'une association aussi longue que profitable entre sa compagnie et le gouvernement de Johor. La compagnie, Ker, Rawson & Co., qui devint ensuite Paterson & Simons, fut le principal agent européen du gouvernement de Johor tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. La nature exacte de l'association entre Ibrahim et ces marchands dans les premiers temps reste du domaine de la spéculation mais l'on sait que vers 1843 le *temenggong* et Ker faisaient régulièrement des affaires.

Cette année 1837 constitua un grand tournant pour le *temenggong*. L'élément clé et détonateur fut ses liens avec Bonham. Il participa aux négociations sur Pahang et était vraisemblablement soupçonné par les autres Malais d'avoir été mêlé au raid sur Galang. Il devint ainsi un personnage important aux yeux des gens de la mer, ce qui ne fut pas sans préoccuper de nombreux chefs malais. Sa relation avec Bonham l'aidera également à tisser, par la suite, des liens avec la communauté marchande de Singapour. Cette nouvelle structure relationnelle ne garantit pas automatiquement le succès du *temenggong* en tant que dirigeant ; cependant elle lui permit, dans un premier temps, d'avoir accès à un certain type de ressource pour renforcer son influence sur d'autres groupes et, dans un deuxième temps, d'avoir accès à d'autres ressources. Rien de tout cela ne fut obtenu sans lutte. De fait, au cours des vingt-cinq années qui suivirent, la vie d'Ibrahim fut marquée par des conflits et des troubles constants. En 1841, il obtint le premier succès d'une longue série, lorsqu'il fut officiellement reconnu *temenggong* de Johor par le gouverneur Bonham en présence du Bendahara de Pahang.

Cependant, la reconnaissance de la nouvelle fonction du *temenggong* ne dépendait pas seulement des Britanniques. Il convient de noter que le Bendahara Tun Ali de Pahang était présent, signifiant ainsi son acceptation de la nomination. Etant donné qu'il n'y avait plus de sultan reconnu à Singapour, le *temenggong* Ibrahim se rendit à Lingga. Le *Tufhat* écrit :

«après la désignation de Daeng Kechil Ibrahim comme *temenggong* Sri Maharaja, il alla à Lingga pour se présenter au sultan Mahmud Muzaffar Shah et pour rencontrer son «oncle» Raja Ali le Yang Di-Pertuan Muda. Raja Ali était l'époux de la sœur d'Ibrahim, Raja Chik. A son arrivée à Lingga, le sultan Mahmud et Raja Ali lui prodiguèrent les honneurs d'usage lors des rencontres entre rajahs.»<sup>30</sup>

Tarling a analysé en détail le rôle naissant du *temenggong* Ibrahim dans cette phase de l'intervention britannique dans le monde malais. Tout d'abord il commença par négocier avec Pahang pour, finalement, être mêlé à la dispute sur la succession de Pahang et rangea les Britanniques de son côté. Ensemble, ils perdirent cette guerre mais la crédibilité que le *temenggong* avait gagné auprès des gouverneurs anglais de Singapour n'en fut pas pour autant entachée. D'après Tarling, «Trengganu fut désigné comme l'un des Etats se trouvant dans la sphère d'influence du *temenggong*»<sup>31</sup>. Tarling poursuit en décrivant une série de manœuvres subtiles qui sembleraient avoir été menées par Ibrahim. En 1850, le sultan Omar de Trengganu décida soudainement de négocier avec les Néerlandais, pour la plus grande inquiétude des autorités de Singapour. «Cette action était du ressort de la politique indigène et les Néerlandais n'en étaient pas les instigateurs. Elle était sans doute due à l'inquiétude d'Omar face à l'influence croissante du *temenggong* à Pahang et, plus généralement, sur la péninsule, associée comme elle paraissait l'être avec le gouvernement britannique.»

---

<sup>29</sup> C. A. Gibson-Hill, «Singapore : Notes on the History of the Old Strait, 1580-1850», *JMBRAS*, v. 27 pt. 1 (mai 1954), p. 200.

<sup>30</sup> Le *Tufhat*, p. 338.

<sup>31</sup> Tarling, *British Policy*, p. 57-58.

Le *temenggong* eut également un différend avec le successeur du sultan Hussain, Tengku Ali.

En 1852, après avoir décrit une visite du *temenggong*, Church analysa la situation sur la côte orientale. «Dans le voisinage, il y a deux camps, d'un côté les sultans de Lingga et de Trengganu, ainsi que le jeune prince de Johore [Tengku Ali] : de l'autre côté, le Raja Bendahara de Pahang et le *temenggong* Sri Maharaja.»

#### P. 443

A Pahang, la crise de succession prit de l'ampleur et déboucha sur une guerre civile de grande envergure ; le *temenggong* intervint pour soutenir un camp et les sultan Omar et Ali l'autre.

«Cette guerre représentait un grave problème pour le gouvernement des détroits, plus soucieux que jamais de préserver la paix entre les différents Etats. Ses méthodes sont illustrées par l'histoire de ses relations avec Trengganu, qui sont à leur tour liées aux opérations visant à éradiquer la piraterie.»

L'un des ultimes échecs de la politique britannique sur la côte orientale de Malaya eut lieu lorsque Trengganu devint un état tributaire du Siam. Tarling suggère que le responsable de cette issue malheureuse était le *temenggong* «dont l'influence pesait lourdement sur la politique britannique sur la côte orientale»<sup>34</sup>.

On ne peut guère déclarer que le *temenggong* mena une politique étrangère indépendante. Etant donné qu'il maintint sa résidence au sein de la colonie de Singapour, sa liberté d'action fut très limitée et ambiguë. Cependant, Tarling déclare qu'il joua un rôle clé dans la gestion, voire la direction, de la politique britannique envers les Etats malais, qui, dans l'ensemble, semble s'être avérée plutôt malheureuse pour les Anglais. Mais si le *temenggong* essuya des revers, il gagna également certains avantages permanents, dont le moindre ne fut pas la reconnaissance définitive de ses prétentions sur le Johor en 1855.

Jusqu'aux années 1840, le Johor n'avait été qu'une jungle inhospitalière. En tant que ressource, il représentait plus un passif qu'un actif. C'était l'une des raisons pour lesquelles Ibrahim se tourna, dans un premier temps, vers les gens de la mer et la piraterie lorsqu'il fut chargé de rétablir le prestige politique de sa famille. Il réussit à trouver des alliés parmi les Britanniques et à gagner le respect des chefs indigènes, mais ces deux succès ne l'aidèrent pas à résoudre un problème crucial, celui de sa pauvreté. L'une des raisons pour lesquelles Bonham accepta l'aide du *temenggong* était qu'elle était une solution raisonnablement économique à une époque où le gouvernement connaissait des problèmes financiers. L'éradication de la piraterie ne pouvait en aucun cas constituer une rémunération financière pour le *temenggong* et ses partisans. Pour s'assurer que les pirates resteraient inactifs et que le *temenggong* garderait son emprise sur eux, il avait besoin de ressources supplémentaires et le Johor semblait être la seule solution viable. L'agriculture pouvait y être développée sans aucun problème. Cependant, pour cela il fallait de la main d'œuvre et du capital, ce qui faisait défaut au *temenggong*. La chance lui sourit alors. La gutta-percha fut découverte dans les forêts du Johor<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Tarling, *British Policy*, p. 61-63.

<sup>35</sup> Burkhill, *Dictionary*, p. 1623-1625. La gutta-percha (*getah taban*) est la sève ressemblant au latex extraite de plusieurs variétés de *Blanco*, *Palaquim*. Depuis sa découverte, dans les années 1840, elle a essentiellement servi à revêtir les câbles télégraphiques transocéaniques. Elle est également utilisée dans la fabrication d'instruments chirurgicaux et chimiques, de bouchons, de balles de golf et de plombages dentaires. Ordinairement, la gutta-percha est une substance dure, solide et pourtant légèrement élastique. Elle peut cependant être assouplie en étant tout simplement plongée dans de l'eau chaude puis être remoulée. En refroidissant, elle retrouve sa rigidité originale.



L'histoire de la gutta-percha illustre les avantages que son utilisation par les Européens rapportèrent au *temenggong*. Les Malais connaissaient depuis longtemps la gutta-percha et ses remarquables propriétés. Nous savons qu'ils avaient occasionnellement utilisé cette substance semblable au caoutchouc dans la fabrication des manches de leurs hachoirs. Mais ils ne lui voyaient pas une grande utilité. Au cours de la décennie de 1830, quelques Malais entrepreneurs se mirent à fabriquer des fouets pour les bogheis qu'ils vendirent à des Européens de Singapour ; certains de ces fouets furent même rapportés en Angleterre.

En 1832, un chirurgien anglais, William Montgomerie, publia un article sur les propriétés et les potentialités de la gutta-percha. Son étude, cependant, ne rencontra un grand écho qu'en 1843, lorsque la Royal Asiatic Society reconnut le potentiel de la substance dans la fabrication des instruments chirurgicaux et chimiques. Quelques années plus tard, le développement de la télégraphie sous-marine aidant, l'on découvrit que la gutta-percha était la seule substance capable de protéger les câbles sous-marins des éléments environnants<sup>36</sup>.

Ibrahim fut en mesure de tirer profit de cette découverte grâce aux contacts qu'il entretenait avec les marchands européens de Singapour. Son voisin, W. W. Ker, ne fut apparemment pas étranger à sa prise de conscience de la valeur de la gutta-percha<sup>37</sup>. Une source signale que la première expédition commerciale de gutta-percha à destination de l'Angleterre fut réalisée par Ker, Rawson & Co.

#### **P. 445**

Comme on peut le voir sur la carte 3, la plupart des petites rivières se jetant dans le détroit de Johor et certains affluents du Johor étaient utilisés à des fins agricoles.

Dans les années 1860, le Johor était, dans une grande mesure, la création du *temenggong* Ibrahim. Il avait commencé en 1825, sans titre ni biens, en simple héritier de l'autorité de son père sur la communauté de Teluk Belanga. Personne ne s'intéressa à lui jusqu'à approximativement 1834, lorsqu'il fut soupçonné d'être un chef de pirates. A certains égards, sa carrière débuta comme celle de centaines de rajahs malais avant lui — il était un prince déshérité contraint de conquérir un état qu'il réclamait.

Cependant, son champ de bataille était Singapour, alors sous contrôle britannique, et il avait face à lui un pouvoir plus puissant que celui qu'il pouvait escompter obtenir dans ses prétentions les plus folles. Ainsi, en 1836, il prit la seule occasion qui se présenta à lui et s'unit à Bonham contre les pirates. Cette alliance lui permit d'accroître son pouvoir et de gagner la reconnaissance des Européens et des chefs indigènes à Riau et sur la péninsule ; finalement, il obtint son titre en 1841.

Peu après, il commença à créer l'état de Johor. La découverte de la gutta-percha et les problèmes croissants rencontrés par les planteurs chinois de poivre et de gambier à Singapour lui fournirent les moyens et la main-d'œuvre pour implanter l'agriculture sur les terres vides. Il y gouverna de façon très traditionnelle et, apparemment, ne s'occupait que de prélever les taxes et de gérer les monopoles commerciaux. Le *temenggong* ne voyait dans le Johor qu'une simple ressource économique, située en dehors de la sphère de l'administration politique ; celle-ci, d'après lui, était cantonnée à Singapour et au monde malais qui gravitait autour.

---

<sup>36</sup> Deux intéressants récits de l'histoire de la découverte de la gutta-percha sont généralement disponibles. Buckley, *An Anecdotal History*, p. 402-405 et Thomas Oxley, «Gutta Percha», *JIA*, v. 1 (1847), p. 22-29.

<sup>37</sup> W. H. Read, *Play and Politics : Reminiscences of Malaya by an Old Resident*, (London, 1901), p. 14. Read, sans citer de nom, note simplement que le *temenggong* fut averti de la valeur de la gutta-percha par «un marchand de Singapour».

Il n'eut pratiquement pas besoin d'exercer les véritables pouvoirs du gouvernement sur les Chinois. Il se contenta de nommer un Kapitan, suivant l'exemple de Riau, et prit la précaution d'exclure toutes les sociétés secrètes, à l'exception de la Ngee Heng. Le Kapitan et les Kangchus étaient les principaux administrateurs des plantations et y maintenaient la loi et l'ordre nécessaires. Ils étaient également chargés d'encaisser les taxes et de gérer les revenus du *temenggong*.

D'un point de vue strictement pragmatique, le système des Kangchus permit le développement initial de vastes étendues de terres vierges du Johor. En tant que modèle d'organisation économique, politique et sociale, il correspondait à merveille aux ressources et aux exigences de l'époque. Les efforts se concentraient sur deux cultures très demandées tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle — le poivre et le gambier. La culture et la transformation initiale de ces produits agricoles n'exigeaient qu'un minimum de sophistication et d'équipement technologiques. Elles se basaient principalement sur les ressources les plus facilement accessibles de la région : la main-d'œuvre chinoise, les terres inoccupées et les vastes forêts du Johor, ainsi que les nombreuses rivières, petites mais navigables, qui permettaient d'accéder aux plantations.

Au même moment, le capital disponible et les institutions économiques et sociales n'étaient que peu et adéquatement sollicités. Les commerces familiaux chinois de Singapour, les structures chinoises de clans et de sociétés secrètes, ainsi que l'organisation politique malaise du *temenggong* convenaient parfaitement au financement, à la gestion et au contrôle de ce système de production agricole. En outre, ils engrangeaient des bénéfices.

Il serait incorrect, cependant, de prétendre qu'une tâche telle que l'implantation de l'agriculture dans la jungle du Johor aurait pu être entreprise sans la présence des Britanniques à Singapour. Il est douteux qu'une telle initiative eût été lancée en l'absence de l'entrepôt. Comme cela avait été le cas à Riau, cette culture faisait depuis longtemps partie de l'économie de l'entrepôt. Au XIX<sup>e</sup> siècle, Singapour, sous domination britannique, représentait un marché où les produits pouvaient être rassemblés, vendus et exportés. C'était également à Singapour qu'étaient concentrées les ressources financières, les fournitures et la main d'œuvre. Sans l'entrepôt, le développement de l'agriculture commerciale à Johor aurait été impossible.

Singapour dominait depuis longtemps le commerce du poivre et du gambier lorsque le Johor s'ouvrit à l'exploitation agricole. Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, Singapour continua d'être le centre commercial et financier du secteur. Quant au Johor, il était destiné à rester un état qui, bien que politiquement indépendant, était économiquement totalement subordonné à Singapour.

Jusqu'à la fin des années 1850, le Johor fut largement gouverné *in absentia*. Le *temenggong* et ses partisans les plus importants restèrent à Teluk Belanga. Du côté chinois, les marchands et les commerçants finançaient les planteurs du Johor.

#### **P. 447**

Cet individu était en premier lieu le chef de la société secrète, Tan Kee Soon.

Les partisans du dirigeant étaient la véritable assise du gouvernement du Johor. Le petit groupe des parents et des associés de Teluk Belanga devint responsable du système de l'agriculture et des fermes d'impôt des Chinois, se développa au sein du conseil d'état et finalement s'étendit dans l'administration malaise. Des individus tels qu'Ungku Abdul Rahman et Abdul Majid, Dato Mohamad Salleh bin Perang, Dato Mohamad Ibrahim bin Munshi Abdullah, ainsi que Dato Mentri Ja'afar bin Haji Mohamad s'occupaient des relations quotidiennes avec les Chinois. Leur fonction principale semble avoir été l'attribution de fermes d'impôt et, au-delà, la définition des règles générales encadrant les activités des Chinois. En maintenant systématiquement des rapports avec les Chinois, ils établirent les fondements des modèles de domination économique et politique qui continuent de caractériser la fédération de Malaisie actuelle.

La clé pour comprendre la nature du contrôle exercé par le *temenggong* sur le Johor réside dans son poste de gendarme inofficiel du Gouvernement singapourien. En tant que principal acteur de l'éradication de la piraterie, son autorité s'affirma d'abord dans les eaux côtières de Singapour. L'étape suivante fut logiquement le contrôle des côtes voisines du Johor. L'extension des plantations de gambier de Singapour au Johor fut considérée comme un simple développement du port. Le *temenggong* étant le gendarme de la zone frontalière de Singapour, il finit par contrôler ces plantations. Les déclarations antérieures du *surat sungai* d'après lesquelles le Kangchu était assujéti aux mêmes lois que la Compagnie à Singapour ne fit que renforcer cet argument. Ce ne fut qu'après le décès du *temenggong* Ibrahim qu'eurent lieu des tentatives pour résoudre les ambiguïtés et les anomalies du statut du *temenggong* et du Johor.

Le début des années 1860 fut un nouveau tournant décisif pour le *temenggong*. Le traité de 1855 lui octroyait le contrôle total sur le Johor. Cependant, rien ne fut fait pour y établir un vrai gouvernement, ni même pour tenter de séparer l'état de Singapour, jusqu'à ce qu'Abu Bakar succéda à son père. Il semble avoir pris l'initiative à ce moment et décidé que le temps des ambiguïtés était révolu. Passant à l'offensive dans la guerre civile de Pahang, il chercha à transformer le rôle intermédiaire qu'avait tenu Ibrahim en hégémonie complète.

---

## ANNEXE 51

### RAPPORT DE L'ENQUÊTE MENÉE SUR PEDRA BRANCA (HORSBURGH) DU 10 AU 12 SEPTEMBRE 1991

#### Partie I

#### Sommaire – Descriptif

1. Introduction
2. Contrôle géodésique
3. Aides à la navigation
4. Bathymétrie
5. Trait de côte et topographie
6. Zéro hydrographique
7. Epave et obstructions
8. Bouée d'amarrage
9. Conclusion

#### 1. Introduction

a. L'objectif de cette étude est de recueillir des détails topographiques sur Pedra Branca et d'effectuer une étude bathymétrique de ses eaux environnantes.

b. L'équipe a quitté Blangah Bay à 6 heures le 10 septembre 1991 et est arrivée à Pedra Branca le jour même à 10 heures. L'étude s'est terminée trois jours plus tard à 13 heures le 12 septembre 1991 et le retour à Blangah Bay s'est effectué à 18 h 30.

c. Le temps pendant l'étude était clément mais brumeux avec parfois des pluies/averses. La brume limitait la visibilité à environ 6-8 kilomètres et a légèrement retardé la traversée. L'état de la mer était à 1 degré maximum pendant toute la durée de l'étude.

d. Le fond marin ondulé, les rochers submergés isolés et le fort courant de marée autour du phare de Pedra Branca ont rendu l'étude de la zone particulièrement difficile. Ces facteurs ont également posé des problèmes pour manœuvrer la vedette de l'étude — *Investigator* et le canot pneumatique.

e. L'équipe a été divisée en deux, entre terre et mer. L'équipe terrestre recueillait des détails sur les rochers au-dessus du zéro hydrographique autour du phare, y compris la limite de l'estran, en utilisant le canot pneumatique, quand c'était possible. La liste du personnel de l'équipe figure en annexe A.

f. L'équipe à bord de la vedette *Investigator* s'est chargée des eaux entourant le phare jusqu'à un rayon maximum de 400 mètres, excluant la zone étudiée en septembre 1988. Un croquis montrant les limites de l'étude figure en annexe B.

## 2. Contrôle géodésique

a. L'étude utilise un quadrillage kilométrique UTM (Universal Transverse Mercator) fondé sur un false easting de 500 000 mètres de longitude origine au méridien central 105 est et un false northing de 0 pour la latitude origine à l'Equateur 0. L'ellipsoïde utilisé est un Everest modifié.

b. A l'arrivée à Pedra Branca, le réseau de contrôle horizontal a été établi et nivelé aux points et repères de nivellement précédemment coordonnés. En outre, deux nouveaux points en mer ont été établis à Middle Rocks. Un croquis du cheminement établi figure en annexe C.

c. En raison d'un travail de reconstruction effectué depuis la dernière étude en septembre 1988, seuls les points établis sur le parapet de la tour du phare et à la jetée ont été récupérés. Ils ont été utilisés et fermés au phare de Mungging, au large de la côte malaise (environ 12,5 kilomètres). Il y a eu une erreur de fermeture de vingt-huit secondes.

d. Afin d'améliorer la géométrie pour l'étude bathymétrique, deux nouveaux points sur Middle Rocks ont été placés à environ 1 kilomètre au sud du phare. Ils ont été utilisés pour établir les stations distantes du système électronique de localisation de la position. Ces points renforcent la géométrie de l'étude, dans la mesure où Pedra Branca est isolée et de taille limitée. Les deux points se situent dans un axe est/ouest et sont distants d'environ 400 mètres. Des photographies des deux points établis sur Middle Rocks figurent en annexe D.

## 3. Aides à la navigation

a. L'équipe sur terre a utilisé le théodolite et les instruments électroniques de mesure à distance pour recueillir les détails terrestres.

b. Un système électronique de localisation de la position à micro-ondes, le Trisponder 542 Del Norte avec trois stations, a été utilisé pour positionner la vedette de l'étude. La brochure de ce système figure en annexe E.

c. Les instruments électroniques de mesure à distance et le Trisponder ont été étalonnés aux points connus à Singapour. Les résultats de l'étalonnage pour le System Del Norte Trisponder figurent en annexe F. En plus de l'étalonnage, des vérifications ont été effectuées avant et après chaque étude du jour.

## 4. Bathymétrie

a. Les échosondeurs double fréquence (33 khz et 210 khz) Atlas Deso-20 et Raytheon 719C (208 khz) ont été utilisés respectivement sur l'embarcation *Investigator* et le canot pneumatique. Les brochures pour les deux échosondeurs figurent en annexe G.

b. En ce qui concerne l'échosondeur Atlas Deso 20, un transducteur d'étalonnage a été utilisé avant et après chaque jour de l'étude. Une plaque pour la vérification des barres a été utilisée pour étalonner le Raytheon 719C avant et après chaque jour de l'étude.

c. Dans la zone couverte par *Investigator* des lignes de sondage orientées nord-sud étaient situées à 5 mètres d'intervalle et des lignes de sondage transversales à 50 mètres d'intervalle. La vitesse de sondage était de 7 nœuds. Les données étaient obtenues automatiquement et enregistrées à bord.

d. D'un autre côté, la position du canot pneumatique procédant au levé dans les secteurs nord et est du phare était déterminée par l'intersection de deux théodolites simultanés sur les points coordonnés. En raison du danger représenté par les rochers et le courant de marée, le travail était extrêmement difficile et long, affectant ainsi les résultats.

## 5. Topographie et trait de côte

a. Les détails de topographie et traits de côte autour du phare ont été étudiés en utilisant le théodolite et les instruments électroniques de mesure à distance. Entre autres détails recueillis, citons la taille et la hauteur des rochers, lorsque c'était possible. Les principales zones de l'étude se situaient dans les secteurs nord et est du phare. Toutes les hauteurs ont été réduites au zéro hydrographique.

b. Le niveau de la marée et les rochers exposés à marée basse limitaient les progressions quotidiennes de l'équipe d'arpentage.

## 6. Zéro hydrographique

a. Toutes les profondeurs et hauteurs ont été réduites au zéro hydrographique ou 5541 mètres sous le repère de nivellement marqué par le boulot en laiton ancré sur le rocher sous l'entrée sud du phare. Ce repère a été établi pendant l'étude conjointe des détroits de Malacca et Singapour en 1978. Un repère de nivellement a également été transféré sur la jetée.

b. Un marégraphe a été déployé pour mesurer les niveaux des marées à 15 minutes d'intervalle durant l'étude. Les prédictions coïncident étroitement avec les valeurs observées. Les observations des marées figurent en annexe H.

## 7. Epaves et obstructions

a. Une seule épave connue est portée sur les cartes, MV *Yu Seung Ho*, dans les limites de l'étude. La position de l'épave et du rocher adjacent a été vérifiée. Etant donné que l'épave s'est désintégrée et que de petites parties du navire sont visibles à marée basse, il était impossible de déterminer les profondeurs minimales pour l'épave et la roche avec l'échosondeur. A la place, les sondes découvrantes ont été mesurées physiquement en utilisant le canot pneumatique. Une photographie montrant la partie exposée du navire et de la roche figure en annexe I.

b. En plus, l'étendu d'eau à l'est du phare est marquée par plusieurs zones de hauts-fonds isolés de moins de 4 mètres.

## **8. Bouées d'amarrage**

a. Les quatre bouées d'amarrage suivantes situées à l'ouest et au sud du phare ont été positionnées en utilisant le système de positionnement Trisponder Del Norte.

- i. Deux bouées coniques à l'ouest — fixées à marée descendante.
- ii. Une bouée conique sur la jetée — fixée à flot.
- iii. Une bouée d'amarrage au S-O de la jetée — fixée à flot.

## **9. Conclusion**

a. Malgré les difficultés pour avoir accès aux rochers se profilant, les détails topographiques obtenus durant les trois jours étaient très bons. Toutefois, les équipes sur terre et en mer n'ont pas pu procéder aux relevés dans certaines zones. Ces zones figurent sur le plan topographique en annexe J.

b. Les éléments sur la taille des rochers à Pedra Branca indiquent que la zone nord est la principale zone d'érosion et que la zone sud est une zone de dépôt. Les photographies figurent en annexe K. Cette observation suggère en outre que les courants de marée confluent au sud. Toutefois, une étude de la trajectoire du flotteur devrait être effectuée pour déterminer le type de marée dans la zone.

c. Les résultats de l'étude bathymétrie confirment que le fond entourant Pedra Branca est ondulé, sauf pour les secteurs sud et sud-ouest. Sur le secteur est, il apparaît que le rocher principal où se trouve le phare est lié par une bande rocheuse au rocher externe situé à environ 400 mètres plein est (près de l'endroit de l'épave *Yu Seung Ho*). Dans la même zone, il y a plusieurs zones de hauts-fonds de moins de 4 mètres de profondeur.

d. Le courant de marée turbulent dans le secteur est très probablement dû à l'ondulation du fond. Dans ce secteur, la profondeur peut varier brutalement d'environ 10 mètres sur une distance inférieure à 50 mètres. On suspecte d'ailleurs l'existence d'un courant de marée sous la surface plus fort dans cette zone. Le plan bathymétrique figure en annexe L.

## **Partie II**

### **Sommaire – Technique**

Annexe A — Liste du personnel dans l'équipe d'étude

Annexe B — Croquis des limites de l'étude

Annexe C — Croquis du cheminement établi

Annexe D — Photographie des points établis sur Middle Rocks

Annexe E — Brochure du système électronique de localisation de la position Trisponder Del Norte

Annexe F — Résultats de l'étalonnage de Del Norte

Annexe G — Brochure des échosondeurs Atlas Deso 20 et Raytheon 719C

Annexe H — Observations de la marée

Annexe I — Photographie de l'épave *Yu Seung Ho* et du rocher exposé

Annexe J — Plan topographique

Annexe K — Photographie montrant Rock Sizes sur la zone nord et sud de Pedra Branca

Annexe L — Plan bathymétrique

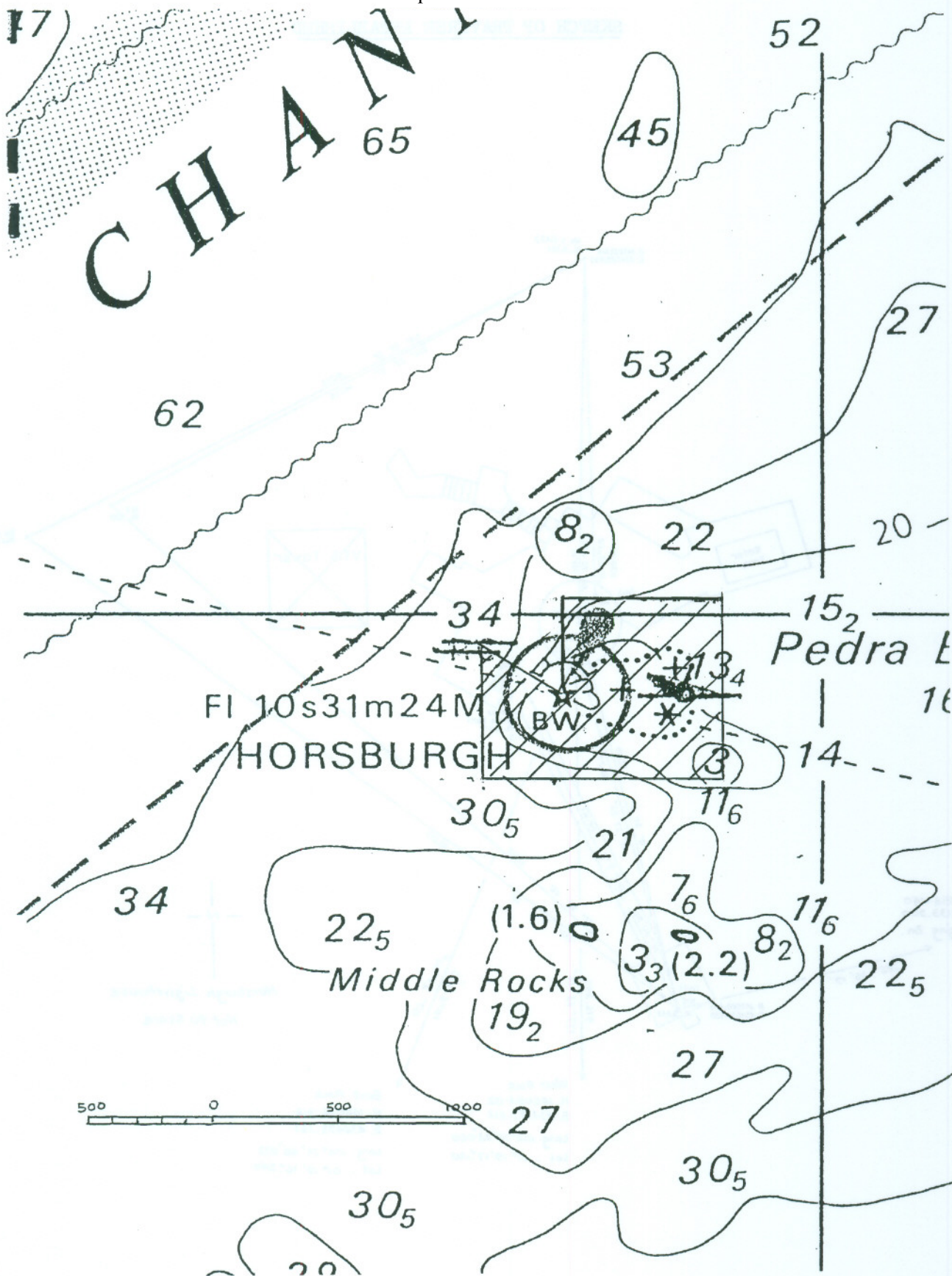
Annexe A

**Liste du personnel dans l'équipe de l'étude**

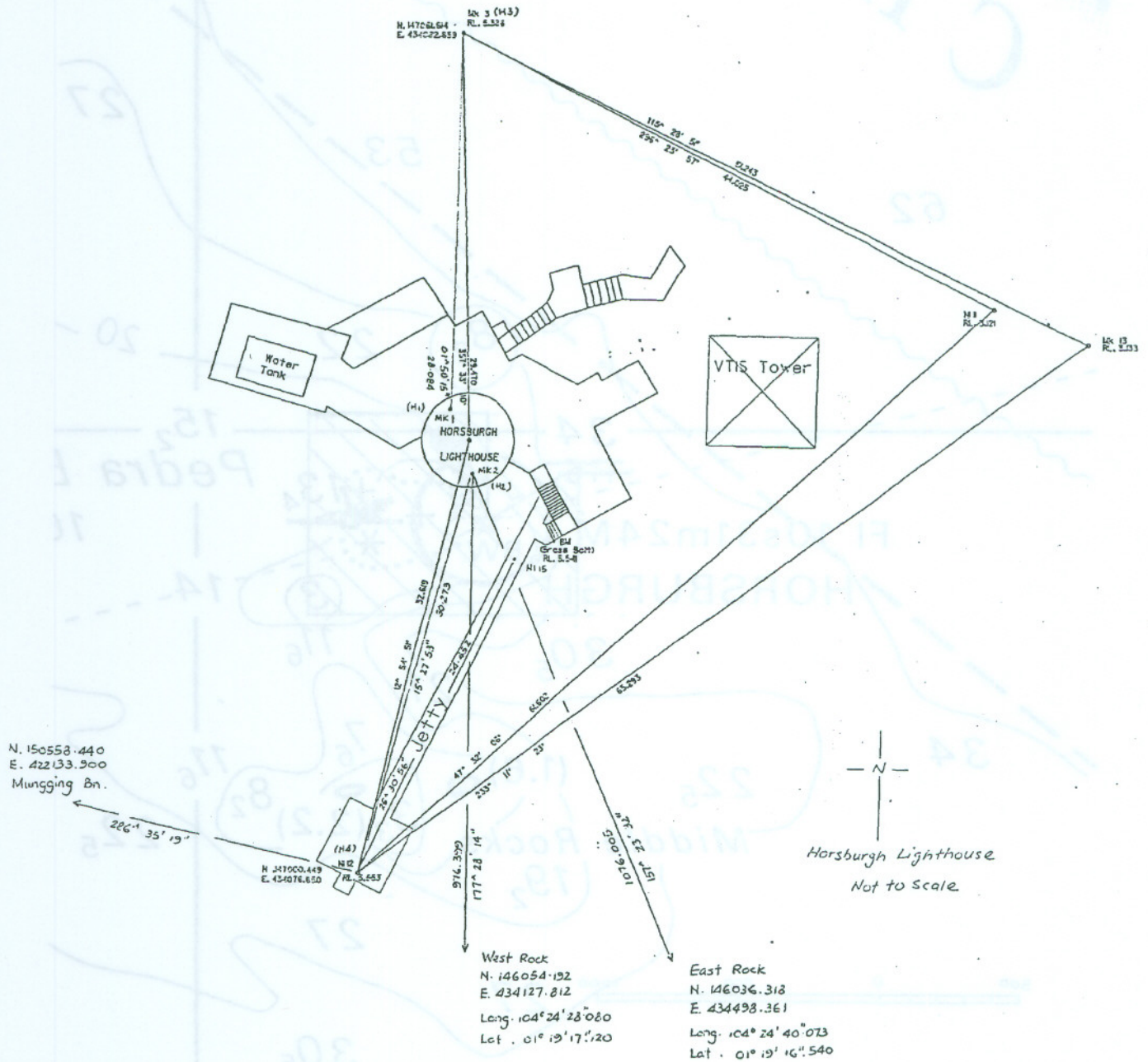
M. Parry Oei	Assistant hydrographe
M. Abdullah Sarmani	Agent technique
M. Lam Swee Kiong	Agent technique
M. Kang Kim Ping	Agent technique
M. Lee Lay Soon	Agent technique
M. Hoon Mui Chuen	Technicien supérieur
M. Moktar Md Amin	Technicien
M. Lam Yan Kei	Technicien



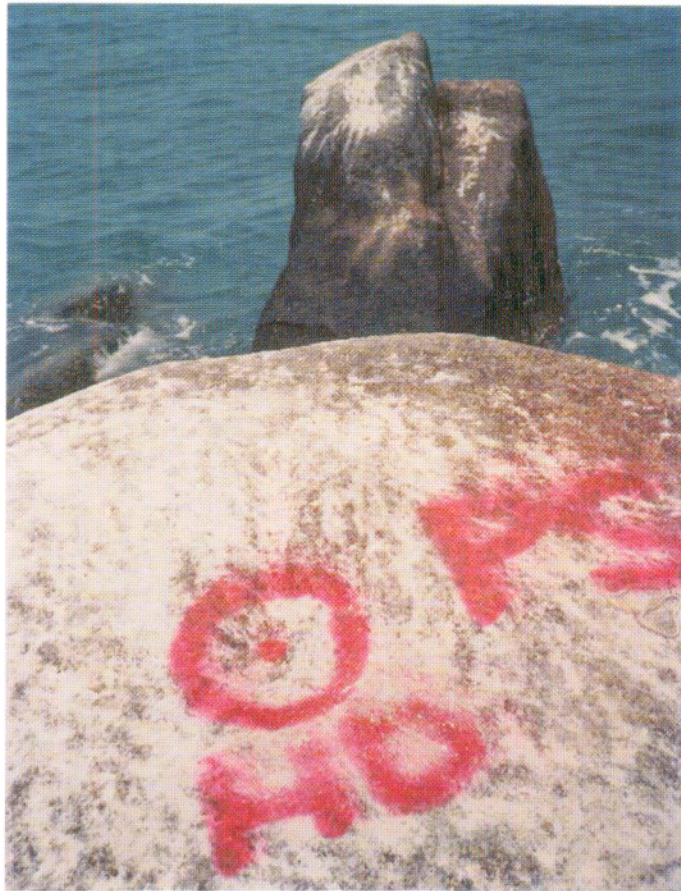
Croquis des limites de l'étude



Croquis du cheminement établi



Photographies des points établis sur Middle Rocks



Photographie de Middle Rocks



Photographies de l'épave Yu Seung Ho et du rocher exposé



ANNEXE 52

**NOTE EN DATE DU 14 DÉCEMBRE 1993 ADRESSÉE AU HAUT COMMISSARIAT DU ROYAUME-UNI  
PAR LE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR**

MFA SO72-711/23/02/ Vol 40  
MFA 1115/93

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments au haut Commissariat du Royaume-Uni et a l'honneur de faire référence à une carte établie sous la direction du directeur général de la topographie militaire, ministère de la défense, Royaume-Uni 1993, Series 1501 AIR, SHEET NA 48-10 Edition 4 — GSGS dans laquelle Pedra Branca est désignée comme suit :

«Pulau batu Puteh (Horsburgh) (Malaisie)».

Dans toutes les éditions précédentes, c'est-à-dire 1-GSGS (1967), 2-GSGS (1973) et 3-GSGS (1976), Pedra Branca était désignée comme suit :

«Pulau Batu Puteh (Horsburgh)».

Le ministère des affaires étrangères proteste contre la publication de la carte susmentionnée qui désigne de façon erronée Pedra Branca sous le nom de Pulau batu Puteh (Horsburgh) (Malaisie). Depuis les années 1840, en application de ses lois et de celles des gouvernements précédents, Singapour occupe et exerce sa souveraineté sur Pedra Branca et les eaux qui l'entourent. Depuis cette période, aucun pays n'a exercé ou revendiqué de juridiction ni contesté la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca depuis plus de cent trente ans.

Par conséquent le ministère des affaires étrangères proteste vivement contre la publication de ladite carte qui représente une violation de la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca.

Le ministère demande donc au haut Commissariat de signaler cette erreur aux autorités compétentes au RU afin qu'elle soit immédiatement rectifiée.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour profite de cette occasion pour renouveler au haut Commissariat du Royaume-Uni l'assurance de sa plus haute considération.

Singapour  
Le 14 décembre 1993.

Haut Commissariat du Royaume-Uni  
Singapour

---

**ANNEXE 53**

**NOTES SUR LA CONVERSATION TENUE LE 14 DÉCEMBRE 1993 AU MINISTÈRE DES AFFAIRES  
ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR ENTRE LE HAUT COMMISSAIRE DU ROYAUME-UNI,  
M. GORDON DUGGAN, ET LE VICE-SECRÉTAIRE DU MINISTÈRE DES  
AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR (ASIE DU SUD-EST)**

Confidentiel

Le 14 décembre 1993 à 16 heures

Egalement présents :

M. Howard Drake  
Premier secrétaire (politique/coordination)  
Haut Commissariat du RU

M. Christopher Cheang

Directeur-adjoint (Malaisie et Brunei) (prise de note)  
Ministère des affaires étrangères

1. Montrant à M. Duggan et M. Drake la carte du ministère britannique de la défense, série 1501 AIR, SHEET NA 48-10 EDITION 4-GSGS (1993) qui désigne Pedra Branca sous le nom de Pulau Batu Puteh (Horsburgh) (Malaisie), le vice-secrétaire de l'Asie du Sud-Est fait remarquer que les éditions précédentes de la carte désignent simplement Pedra Branca sous le nom de Pulau Batu Puteh (Horsburgh). Le vice-secrétaire tend ensuite la note de pratique du tribunal annexée à M. Duggan.

2. Le vice-secrétaire souligne que malgré l'existence d'une note concernant la responsabilité dans la carte susmentionnée, la référence à Pedra Branca sous la désignation de Pulau Batu Puteh (Horsburgh) (Malaisie) implique que Pedra Branca appartient à la Malaisie. Notre position est que l'île nous appartient et que la Malaisie la revendique. Le vice-secrétaire exprime sa préoccupation quant au fait que la carte ci-dessus puisse être utilisée par les Malaisiens pour affirmer que d'autres pays reconnaissent la revendication de la Malaisie sur Pedra Branca.

3. M. Duggan déclare qu'il comprend notre inquiétude et ajoute qu'il enverra la copie de la carte susmentionnée au ministère britannique de la défense. Il souligne que la carte ne reflète pas la position du RU sur la question. Il assure au vice-secrétaire de l'Asie du Sud-Est que le gouvernement britannique n'a aucune intention d'interférer dans le différend entre Singapour et la Malaisie sur Pedra Branca. Répondant à sa question, le vice-secrétaire déclare que l'unité de cartographie MINDEF a remarqué la référence à Pedra Branca et en a informé le ministère des affaires étrangères. M. Duggan déclare qu'il va vérifier si la carte susmentionnée est en circulation et si elle est vendue au public. Le vice-secrétaire déclare que si le gouvernement de Singapour a pu en obtenir une copie, d'autres gouvernements peuvent également le faire.

4. En réponse aux questions de M. Duggan, le vice-secrétaire déclare que la première série de discussions sur Pedra Branca a eu lieu à Kuala Lumpur en février 1993. Une autre réunion aura lieu bientôt. Nous avons proposé à la Malaisie de porter la question devant la Cour internationale de Justice (CIJ) ; toutefois les deux parties devaient se mettre d'accord sur cette proposition avant qu'elle ne puisse être soumise à la CIJ. Cependant, la Malaisie n'a jusqu'à présent pas accepté la

proposition. Le vice-secrétaire a souligné que la Malaisie avait des différends avec d'autres pays de l'ASEAN — avec l'Indonésie sur Sipadan et Ligitan, avec Brunei sur Limbang, avec les Philippines sur Sabah, avec la Thaïlande sur leur frontière commune et avec les autres réclamants sur les Spratleys.

L'entrevue s'est terminée à 16 h 30.

Contrôlé et approuvé par :

Peter HO,  
Vice-secrétaire (Asie du Sud-Est)  
ministère des affaires étrangères.

16 décembre 1993

---



**ANNEXE 54**

**NOTE EN DATE DU 28 AVRIL 1994 ADRESSÉE AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR PAR LE ROYAUME-UNI**

Note n°79/94

Le haut Commissariat britannique présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la République de Singapour et a l'honneur de faire référence à la note MFA 1115/93 du ministère en date du 14 décembre 1993, concernant la carte de la direction de la topographie militaire du ministère de la défense du RU, série 1501 AIR, SHEET NA 48-10 édition 4-GSGS, et sa formulation désignant Pedra Branca sous le nom «Pulau Batu Puteh (Horsburgh) (MALAISIE)».

Le haut Commissariat a le plaisir d'informer le ministère que la direction de la topographie militaire du ministère de la défense propose de ré-imprimer la SHEET NA 48-10, adoptant la forme utilisée dans les éditions précédentes, à savoir : « Pulau Batu Puteh (Horsburgh) ».

Le haut Commissariat britannique profite de cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la République de Singapour l'assurance de sa plus haute considération.

Le haut Commissariat britannique

Singapour

28 avril 1994

---

ANNEXE 55

N. NADARAJAH, *JOHORE AND THE ORIGIN OF BRITISH CONTROL 1895-1914* (2000) (EXTRAITS)

P. 470

Le conseil des ministres, l'organe consultatif du gouvernement, avait sans doute été créé à l'image du conseil exécutif des Etablissements des détroits. Abu Bakar espérait, en instaurant un gouvernement moderne, se prévenir contre l'ingérence des Britanniques qui ne pourraient plus alléguer la mauvaise administration de l'état pour intervenir. En outre, la formalisation des institutions et leur déclaration dans le cadre d'une constitution écrite couperaient court à tout doute et à toute question.

La Constitution de l'Etat du Johore traitait tout d'abord de la succession au trône du Johore. Après le décès du sultan Abu Bakar, la priorité, dans l'ordre de succession, était réservée aux descendants mâles de celui-ci. Si à l'avenir, les descendants mâles étaient disqualifiés ou venaient à disparaître, les clauses de succession stipulaient que les descendants mâles du *temenggong* Ibrahim devaient accéder au trône. Si les mêmes circonstances débouchaient sur l'absence de descendants mâles d'Ibrahim candidats au trône, des dispositions prévoyaient que les descendants mâles du *temenggong* Abdul Rahman pouvaient être intronisés aux mêmes conditions. La possibilité extrême que la dynastie du *temenggong* ne pût pas fournir un successeur au trône du Johore n'avait pas échappé au sultan Abu Bakar. Dans une telle éventualité, la Constitution du Johore réservait le droit de succession à un Malais du Johore élu par le conseil d'Etat et les «Supporters of the Country» (partisans du pays).

Il est significatif de remarquer que les descendants femelles des *temenggongs*, ainsi que les descendants mâles des membres féminins des familles du *temenggong* n'étaient constitutionnellement pas éligibles à la succession du sultanat de Johore. En outre, le sultan Abu Bakar et ses conseillers n'octroyaient en aucune circonstance, ni par mariage, aux descendants mâles des familles royales des autres Etats malais le droit d'accéder au trône du Johore. Qui plus est, les clauses de succession ne faisaient aucune référence aux descendants du sultan du Johore, Husain. Le sultan Abu Bakar nia tacitement à l'ancienne famille royale du Johore tout droit à prétendre à la succession au sultanat de Johore. Ainsi, le sultan Abu Bakar et ses conseillers inclurent dans la constitution des dispositions très strictes pour garantir que le sultanat de Johore resterait la chasse gardée de la dynastie du *temenggong*.

---

ANNEXE 56

L. F. THOMAZ, «THE IMAGE OF THE ARCHIPELAGO IN PORTUGUESE CARTOGRAPHY OF THE 16TH AND EARLY 17TH CENTURIES», IN P. H. KRATOSKA (DIR. PUBL.), *SOUTHEAST ASIA: COLONIAL HISTORY*, VOL. 1 (2001) (EXTRAITS)

L'impérialisme avant 1800

P. 472

Enfin il existe une autre source «classique» ne provenant ni de Ptolémée ni de Polo mais plutôt, il semble, de Poggio Bracciolini dans son édition de l'itinéraire de Nicolo de'Conti : l'appellation *Taprobane*, le nom classique de Ceylan, attribuée maintenant à Sumatra. Apparemment une telle confusion est due au fait que l'humaniste répugnait à contredire Ptolémée qui, dans sa *Géographie*, avait écrit que Taprobane était traversée par l'équateur. D'autres cartographies européennes adoptèrent cette appellation tout au long du XVI<sup>e</sup> siècle. Cependant, les cartes portugaises, l'abandonnèrent assez tôt : elle apparaît dans le planisphère de 1502 (planche I), où le nom *Çamatora* désigne encore le port de Samudra-Pasai, à l'extrémité nord de l'île ; elle réapparaît, pour la dernière fois, dans le classicisant *Atlas Miller* de 1519 (planche V). Partout ailleurs, le nom *Çamatra* ou *Samatra*, qui apparaissait déjà sur la carte de Jorge Reinel de 1510 (planche II), était couramment utilisé. Des copies de cartes portugaises réalisées à l'étranger (planches XI et XII) privilégiaient cependant Taprobane (ou le patronyme *Tropobona*, «la trop bonne», planche XI).

Si les connaissances empiriques étaient la principale ressource de la cartographie portugaise, il est important de noter que la vitesse de diffusion de ces connaissances était plutôt irrégulière, étant donné qu'elle dépendait de plusieurs facteurs, dont le caractère officiel ou officieux de l'exploration et de l'habileté du cartographe. Le planisphère appelé «carte de Cantino» (il avait été acheté à Lisbonne par l'agent Cantino au nom de son maître, Ercole da Este, duc de Ferrara), qui avait été réalisé en octobre 1502, comprend les résultats de l'exploration de la côte orientale de l'Afrique par Diogo Dias, qui était rentré d'Orient avec la flotte de João Da Nova en septembre de la même année. Mais les Célèbes, où étaient arrivés Simão de Abreu en 1523 et Gomes de Sequeira et Diogo da Rocha en 1525-1526, n'apparaissent pas sur les cartes datées d'avant 1535 (voir la planche VIII), voire 1537 (planche IX).

Outre les connaissances de première main, la principale ressource de l'ancienne cartographie portugaise, était l'information locale plutôt que l'érudition classique. Pendant la première décennie de la présence portugaise en Asie, lorsque Ceylan constituait la limite orientale des marins lusitaniens, leurs principales sources de renseignement furent apparemment les pilotes arabes, malgré la rivalité religieuse et commerciale qui les opposa depuis le début même de leurs relations. Le planisphère de 1502 illustre cette relation : au-delà de Ceylan, les latitudes sont exprimées en *polegadas*, «pouces» (une traduction incorrecte de l'arabe *isba*, «doigts») mesurant la hauteur du pôle Nord au-dessus de l'horizon, comme les astronomes arabes avaient pour habitude de le faire ; en outre, de nombreux noms de lieux malais semblent avoir été prononcés par des Arabes, incapables de prononcer le son *p*, comme c'est le cas, entre autres, de *Fulo Tumona* (Pulau Tioman), *Fulucondera* (Pulau Kundur). Le nom Ansiam, donné au royaume de Siam par Diogo Ribeiro dans sa carte (planche VII) et par Duarte Barbosa dans son *Livre*, serait apparemment la transcription de l'arabe as-Siyâm, avec une agglutination assimilative de l'article *al*.

Cependant, plus tard, les Malais devinrent la principale source d'informations des Portugais. La toponymie portugaise de l'Extrême-Orient et de l'Asie du Sud-Est reprend toujours les noms malais : *China*, *Japão* (<*Jepun*), *Cauchichina* (parfois *Chinacauchi*) ou *Cochinchina* (<*Kauci Cina*,

«Cauchi de Chine» afin de faire la distinction avec *Kauci Kolam*, «Cochin de Quilon», c'est-à-dire Cochin en Inde) pour Tonkin, *Pulo Condor* et *Pulo Sisi*, ) près du delta du Mékong (voir, par exemple, la planche IX), *Ilhas dos Papuas* (<*pepuah*, «aux cheveux frisés») pour la Nouvelle Guinée et les îles avoisinantes (voir, par exemple, les planches III, IX et X), etc. Sur certaines cartes (voir la planche XVIII), l'océan Indien au sud de l'archipel est appelé *Mare Lant Chidol* (une traduction maladroite du malais-javanais *Laut Kidul* «Mer du sud»). Même des noms communs tels que *luça* ou *nuça* (*nusa*) et *pulo* (*pulau*) pour «île» et *guno* (*gunung*) pour «montagne» ont été adoptés par les Portugais et repris sur les cartes. Les noms malais de lieux tendent même à prédominer sur les noms locaux : c'est le cas, entre autres, de *Pulo Cambim* ou *Luça Cambim* (*Pulau kambing* ou *Nusa Kambing*), au nord du Timor, près de Dili (voir la planche XIX-D), qui était appelé localement *Ataúro* et sans doute de *Batugadé* (*Batu Gedé* «la Grande pierre»), sur la côte nord du Timor. Les noms malais ou hybrides (composés de *pulo* et d'un nom portugais ou local) sont particulièrement fréquents tout au long de la route maritime allant de Malacca aux ports de la mer méridionale de Chine.

Il est intéressant de relever que, au-delà des limites du monde fréquenté par les marins malais, la toponymie malaise a de nouveau tendance à disparaître : à l'est de *Maluco* (Maluku, c'est-à-dire les Moluques), dans les îles Mariannes et les îles Carolines ou encore sur la côte de la Nouvelle-Guinée, pratiquement tous les noms sont portugais ou espagnols : *Ilha da Aguada*, *Ilha dos Mártires*, *Ilhas das Velas*, *Islas de los Crespos*, *Los Jardines*, etc. (voir les planches XIV, XV, XVII et XVIII). A l'inverse, sur notre archipel, les noms portugais sont extrêmement rares : les plus communs sont *Rio Formoso*, au sud de Malacca (voir les planches IV et V) et *Cabo das Froles* ou *Cabo das Flores*, à l'extrémité nord-ouest de Florès (planches III et IX), qui, remplaçant l'appellation *Ilha de Larantuca* ou *Ilha de Ende*, devint par la suite le nom de l'île même. A l'inverse, *Terra Alta* («Terre haute»), autrefois attribué à l'île voisine Wetar a disparu.

### **L'archipel dans la brume**

Nous n'avons connaissance d'aucune carte ayant été établie à la suite des voyages de Vasco da Gama (1497-1499) et de Pedro Alvares Cabral (1500-1501). Cependant, l'on trouve des références à l'archipel dans des documents écrits, dont les lettres que le roi portugais Dom Manuel envoya à un cardinal se trouvant à Rome et à ses beaux-parents, les rois catholiques d'Espagne, ainsi que celles que les agents de la famille Marchionni basés à Lisbonne adressèrent à leurs partenaires de Florence. Il semble que le roi disposait de plus amples informations que les marchands : tandis que ces derniers faisaient part de leur désappointement de ne pas avoir de renseignements sur la «célèbre Taprobane, dont Pline a tant loué les merveilles et qui se situe peut-être plus loin», Dom Manuel expliquait que «Taprobane est aujourd'hui appelée Ceylan et n'est pas aussi vaste qu'on le croyait». Mais tous coïncidaient sur un point : la plupart des épices n'étaient pas produites en Inde mais sur certaines îles situées plus à l'est.

---

**ANNEXE 57**

**NOMS GÉOGRAPHIQUES SINGAPOURIENS ET MALAISIEUS, FIGURANT SUR LE  
SERVEUR GEONET ADMINISTRÉ PAR LA COMMISSION AMÉRICAINNE  
DES NOMS GÉOGRAPHIQUES (15 JUILLET 2004) (EXTRAITS)**

[Liste non reproduite.]

---