

L'importance du facteur maritime en Asie

la puissance croissante de la notion d'"Indopacifique" à la fois des discours et stratégies des puissances asiatiques et non-asiatiques illustre l'importance croissante du facteur maritime en Asie. En effet, l'Indopacifique, qui désigne la métarégion issue de la contraction de l'Océan Indien et de l'Océan Pacifique au cœur des dynamiques commerciales mondiales (avec près des 2/3 du commerce mondial, 1/3 du PIB mondial), pointe en elle une dimension facteur océanique et maritime donnant à repenser les stratégies nationales dans la région et les fonder sur la maîtrise de ce dernier.

Le facteur maritime renvoie à une multitude d'enjeux (économique, énergétique avec 30% des réserves d'hydrocarbure mondial offshore, commercial, avec peu de sol du commerce mondial passant par le mer, dont plus d'1/3 par le détroit de Malacca et près de 50% du commerce extérieur chinois, coréen ou japonais, sécuritaire et environnemental, les océans absorbent près de 90% des émissions de gaz à effet de serre) mais lié à la maîtrise d'un espace caractérisé par son immensité. Ainsi, seulement 10% des fonds marins sont connus en Asie. Au fil de l'Axe, de l'Afghanistan à la Corée du Sud, cet espace est composé de deux océans (Indien et Pacifique), de nombreuses mers et golfs (mer jaune, mer de Chine, golfe du Bengale, golfe du Tonkin/Vietnam) et d'un détroit emblématique, lieu clé de la mondialisation, que représente Malacca.

Dans ce cadre, comment s'explique et se manifeste l'importance du facteur maritime dans la géopolitique et géoéconomie de l'Asie et comment les Etats asiatiques investissent-ils ce facteur ?

L'importance du facteur maritime s'explique à la fois par la géographie et l'histoire de l'Asie (I. A) ainsi qu'en regard des multiples enjeux de puissance actuels qu'il représente (I. B). De plus, le facteur maritime apparaît comme un facteur structurant des stratégies de développement rational et des relations entre Etats en Asie, et la fois source de rivalités ou de tensions (II. A) et vecteur potentiel de coopération (II. B).

*

* *

La géographie et l'histoire de l'Asie démontre l'importance d'un facteur maritime qui apparaît comme une constante, bien que la voie de développement choisie par l'Asie au XX^e siècle n'a fait que le renforcer (I. A)

D'un point de vue géographique, l'Asie, label exogène imposé par l'Occident, est composé de plusieurs sous-ensembles dont deux sous-continent (Indien et Chinois) caractérisés par des plaines fertiles (Gange, Brahmapoutre, Fleuve Jaune et le Yangzi) séparées par un chain de montagne (Himalaya) insurmontable et d'un arc d'une succession d'archipels de la Malaisie au Vanuatu. Cette géographie fait des espaces maritimes et du littoral des principaux espaces de développement, de population (le littoral asiatique concentrerait aujourd'hui plus de 60% de sa population) et d'échange. De fait, on constate un effet que les espaces maritimes ont été le théâtre d'échange et d'influence. C'est ainsi que l'islam pénètre le continent au VII-VIII^e siècle sur les routes maritimes des commerçants arabes (aujourd'hui Pakistan, Malaisie, Indonésie)*. Néanmoins,

* De même, l'écriture chinoise a été imposée par la mer au Japon sous les Nig (VIII^e).

le facteur maritime, par son ambivalence, a aussi constitué, périodiquement, une limite insurmontable. Ainsi, l'immensité des mers-continentaux indiens et chinois et la difficulté de leur contrôle, conjuguée à l'inhospitalité de l'espace marin (Asie faisant l'objet de nombreux typhons) a contraint les dynasties chinoises et indiennes à se concentrer sur la maîtrise de leur territoire intérieur (construction muraille de Chine, commerce avec tout par les routes de la soie, système féodalitaire avec les vassals lointains Vietnam, Corée...). Ainsi, la Chine a rapidement mis fin aux expéditions maritimes menées par Zheng He, tandis que les Tokugawa décident un repli du Japon. Ceci contraste néanmoins avec les Etats archipelagiques d'Asie du Sud-Est qui se développent en maîtrisant le facteur maritime sur de courte distance, bien que la notion d'Etat-Mandala (Acharya) qui traduit une sauvegarde diffuse et variable dans l'espace démontre que l'espace maritime peut servir de base pour le pouvoir.

Néanmoins, le cours de l'histoire est notamment deux dynamiques en particulier (colonisation et mondialisation) vont orienter l'Asie vers son pan maritime et faire du facteur maritime un déterminant au développement de l'Asie. Tout d'abord, l'avènement des explorateurs européens peu des idées ne fait pas par la mer (Portugal à Goa en 1516). Leur domination se fera en deux temps : d'abord par l'établissement de comptoirs sur le littoral (Goa, Balcarca, Pondichéry) ^{religieuse} afin d'échanger avec l'économie locale et se procurer de précieuses épices et soieries. Puis, dans un deuxième temps, par une colonisation plus systématique, avec la maîtrise entière de territoires, bien que les puissances européennes dominent surtout le littoral et ne possèdent pas de rivages les plus (les de la Chine avec Hongkong, Shantou, Qingdao, de l'Inde). L'idée d'un jaillissement par la mer, et de fait d'une domination des océaniques par leur puissance maritime (défaite des deux guerres de l'opium ^{XIX^e}, le Japon vaincu de face en 1853 avec l'ouverture de Tōkyō) va rester ancrée dans les mentalités et orienter la recherche de puissance en mettant en valeur le facteur maritime. C'est ainsi que le Japon, sous l'ère Meiji (1868-1911) donne la priorité à son industrie navale et

Famme 1895

constitue une série de conquête par la mer (Sakhaline 1805, Corée en 1895) jusqu'à la constitution d'une sphère de domination, nommée sphère de l'opulence commune (1841) et l'attaque des Etats-Unis par la mer (Pearl Harbor 7 décembre 1841). Cet héritage historique va fonder le modèle dans lequel va se fonder la voie de développement asiatique à la fin du XX^e qui priviliege l'ancrage au commerce par le littoral.

Ainsi, c'est d'abord le modèle d'Asie sauvage (Kaname, Shinshōwa) mené par le Japon, île par excellence, qui va donner le système de développement au reste de la région et développer le commerce maritime. les différentes réformes d'aujourd'hui de développement économique valorisent avant tout le littoral asiatique (Chine au travers 5 zones économiques spéciales sur le littoral Shantou, Shanghai, au Vietnam le Da Nai lancé en 1886, en Inde avec les réformes de 1831...) et l'échange au commerce extérieur par la mer. L'Asie prend alors une voie de développement résolument tournée vers la mer. Signe ultime de l'importance croissante du facteur maritime dans ce développement : les Etats qui ne bénéficient pas de littoral (Bassbie, Népal, Bhoutan, Laos) bénéficient d'une croissance plus faible et d'une moindre intégration au commerce international. À l'inverse, les métropoles du littoral deviennent le pôle monégasque de la région. Singapour, indépendant et pour en 1865, a su tirer au sommet des puissances économiques régionales en maîtrisant et tirant profit du facteur maritime et devenant un hub commercial régional et mondial.

Ainsi, l'Asie, influencée par les réalités géographiques du continent, et les voies de développement choisies par l'Asie à la fin du XX^e ont renforcé la prégnance du facteur maritime en Asie. La multitude des atouts et opportunités que représente le facteur maritime en Asie n'a fait que renforcer son importance.

Aujourd'hui, l'espace maritime recouvre de nombreuses atouts et opportunités qui ne font que renforcer la dimension de puissance du facteur maritime. (L.B)

L'espace maritime représente d'abord un atout commercial. Nombreux pays asiatiques sont dépendants du

Intitulé de l'épreuve :

Civilisation - ASEO

Nombre de copies :

3

(2/3)

Numerotez chaque page (dans le cadre en bas de la page) et placez les feuilles dans le bon sens.

commerce maritime (qui représentent plus de 51% des approvisionnements énergétiques chinois, coréens et japonais). L'enjeu est donc de maîtriser et d'exploiter au mieux ces routes commerciales ce qui passe par la construction de petits et d'une flotte commerciale puissante. Ainsi, parmi les 20 plus gros pays au monde, 16 sont en Asie et 7 en Chine. De plus, les secteurs du transport maritime est dominé par les géants coréens et chinois (cosco).

A cela s'ajoute les ressources que l'espace maritime recouvre. Tant d'abord, d'un point de vue énergétique, l'espace maritime peut être source d'energies fossiles (gas pour le Brunei, la Chine ou la Birmanie) mais également renouvelables (éolien et solaire offshore). Ainsi, la Chine est aujourd'hui le premier producteur d'éolien offshore (avec 27 GigaWatt de capacité) et s'inscrit dans la construction d'environ 100 navires pour solaires offshore. Les énergies renouvelables sont d'autant plus importantes qu'elles pourraient permettre aux pays asiatiques de réduire leur dépendance énergétique (Séisme du Japon). De plus, les ressources halieutiques et le potentiel de l'agriculture représentent également un enjeu de sécurité alimentaire. En effet, plus de 60% de l'Asie a pour principale source de protéine le poisson. Ainsi, plusieurs Etats ont développé une puissante flotte de pêche, à commencer par la Chine avec la 1^{re} flotte de pêche mondiale. Les économies locales au Vietnam, aux Philippines sont ainsi très dépendantes de leur ressource liée à la pêche. Enfin, à cela s'ajoute les ressources minérales des fonds marins, potentiel de ressource considérable qui explique la priorité donnée à l'étude des fonds marins par la Chine, le Japon, l'Inde ou encore l'Indonésie.

N°

S.I.M

Dans ce codice, on constate que le facteur maritime représente des enjeux de sécurité à la fois énergétique et alimentaire, mais également sécurité en lui-même. Les trafics en mer sont nombreux (trafic d'être humain, trafic d'armes...) d'autant plus qu'il y a brigandage et la piraterie, qui représentent de véritables menaces pour la plupart des pays asiatiques qui dépendent du commerce (Singapour, Chine, Corée du Sud, Japon, Indonésie, Malaisie, Philippines...). Ceci est d'autant plus vrai que des groupes indépendantistes peuvent tenter de s'approprier ces ressources afin de renforcer leur propre capacité (Philippines îles Mindanao...).

Au regard de toutes les opportunités économiques que représente l'espace maritime, ce dernier est devenu un véritable enjeu de puissance, faisant du facteur maritime un élément prédominant des stratégies de développement économique et militaire globalement orientées vers la mer. De plus, l'importance du facteur maritime en Asie en fait si la mer un objet de rivalité de puissance comme un vecteur de coopération potentielle. Mais entre coopération ou coopération, l'importance du facteur maritime semble plus qu'évidente.

*

L'importance du facteur maritime en Asie se manifeste par une course à la maîtrise et au contrôle de l'espace maritime et des enjeux qui y sont liés, créant parfois rivalités voire affrontements (II. A)

Pour saisir les opportunités de développement que représente l'espace maritime, nombreux sont les Etats asiatiques à se pencher sur la puissance maritime. C'est ainsi que la modernisation de l'armée chinoise ^(APL) est passée par un véritable tournant maritime. Afin de remplir l'objectif fixé par Xi Jinping d'être une puissance maritime de classe mondiale d'ici 2049, l'APL a augmenté ses capacités de projection avec un programme ambitieux.

d'acquisition de porte-avions (1^{er} en 2012, 4^e d'ici 2013) et de deux sous-marins nucléaires, lui permettant de dépasser les Etats-Unis et de devenir la première puissance navale en termes numériques bien que la flotte américaine reste supérieure en tonnage. La stratégie chinoise s'appuie également sur des points d'appui stratégiques qui constituent une sorte de ports auxquels la Chine a négocié un accès privilégié aussi bien militaire ("stratégie du collier de perles") que commercial des mante à l'Asie, du Sri Lanka (port Hambantota) à Djibouti, au passage par les Maldives et le Golfe du Bengale (port de Situb dan Kyaupkau au large de la Birmanie, base Riam au Cambodge) avec des projets de potentiel base au Vanuatu ou au Timor-Ouest. À cela s'ajoute l'accord de sécurité maritime signé avec les îles Salomon en avril 2011, qui prévoit des escales militaires possibles. Mais la Chine n'est pas la seule à promouvoir des ambitions maritimes, en effet d'autres puissances régionales entendent maintenir l'espace maritime et leur intégrité territoriale. Ainsi, le Japon mène de nombreux exercices conjoints avec les Etats-Unis et modernise leur marine. L'Inde s'est fixé un objectif d'une flotte de 270 navires d'ici 2020 et joue une diplomatie de voisinage grâce à sa marine. L'Australie a mis les bouchées doubles pour ses capacités sous-marines et l'accord AUKUS repose sur ^{alliance} la technologie non négligeable pour le pays.

~~x et
pas de
base
à Djibouti
depuis 2011~~

Ces puissances navales doivent permettre de sécuriser les routes maritimes et l'intégrité territoriale de chaque Etat. Or l'importance croissante du facteur maritime n'a fait qu'aggraver les revendications territoriales maritimes des Etats d'Asie ciblant des territoires en mer de Chine méridionale (autre la Chine, Taïwan, Philippines, le Vietnam, la Malaisie et le Brunei), en mer de Chine orientale (Japon, Chine, Corée), en mer jaune (Corée du Nord et Sud). Malgré la volonté de régler ces revendications territoriales de manière diplomatique par la majorité des Etats concernés (solution arbitrale Philippine-Chine 2016, négociation d'un code de conduite, devant un panel répartir les droits de pêche entre la Chine et les pays de l'ASEAN en mer de Chine méridionale depuis 2012), la montée

Le puissance de la Chine s'est caractérisée par la pratique du fait accompli (appropriation d'îlot, travaux de pellenisation) et d'action hydroïde au "zone grise" (encercler d'îlots par pêcheurs chinois comme pour Whitsun Reef au printemps 2011, action de dissuasion par les gardes côtes chinois qui peuvent déterminer faire l'usage de la force de manière pré-emptive selon une loi de 2011 sur le rôle des zones d'exclusion de pêche dans les zones d'identification). Ces tentatives sont d'autant plus inquiétantes que elles créent un potentiel d'excès et d'accroître dans la région. Plusieurs pays, dont les Etats-Unis et la France, se partenariat avec les autres puissances régionales, ont étiqueté FONOP et exercice conjoint afin d'assurer le principe de liberté de navigation en haute mer.

La cause au nationalisme bleu à la rivalisation des puissances militaires ne fait que commencer en Asie. Ceci démontre que le facteur maritime a pris une telle importance pour les Etats que chacun veut maximiser la maîtrise de ce dernier. Néanmoins, plusieurs défis induits par le facteur maritime récemment réduisent la coopération régionale.

Les défis environnementaux et sécuritaires de l'espace maritime nécessitent une coopération et coordination des pays asiatiques, si ces derniers veulent saisir les opportunités qui offre cet espace (II.B)

D'un point de vue sécuritaire, l'espace maritime est un élément de risque. En effet, la dépendance de tous les Etats asiatiques au commerce maritime nécessite d'assurer la sécurité des routes maritimes face aux menaces de piraterie. Ceci a été particulièrement vrai dans le détroit de Malacca dans les années 1990, ce qui a permis de donner naissance à des patrouilles de gendarmerie militaires de l'Indonésie, Singapour et la Malaisie mais également de créer une enceinte de coopération technique (partage information) régionale: le ReCAAP, auquel on adhère plus de 20 pays, dont la France en 2011. Ceci a permis de réduire

considérablement le phénomène de piraterie dans cette région. Néanmoins, on peut rester déçu que ces initiatives relèvent encore trop de la coordination, plus que de la coopération. Par ailleurs, plusieurs Etats du G7 (Japon, Corée, Etat-Uni) aux Nouvelles-Zélandes et l'Australie exercent également la surveillance du respect de l'embargo de l'ONU sur la Corée du Nord.

L'autre défi est environnemental. En effet, l'exploitation de l'espace maritime fait peser de lourdes menaces sur la biodiversité marine (+30% récif corallien en Asie, stock halieutique de Mer de Chine méridionale sur-exploité et épuisé), d'autant plus que l'espace maritime menace de submerger nombreux territoires asiatiques (les Kiribati risquent d'être entièrement submergés d'ici 2040, le Vietnam pourra perdre 10% de son territoire avec le monte au niveau de la mer, alors que l'Indonésie a décidé d'aménager une nouvelle capitale hors de l'île. Des îles de Jakarta s'affaissent) et que les épisodes climatiques extrêmes répétent leur vertigineuse et diabolique sécheresse et météorologiques risques (Tsunami 2007, Tsunami de Fukushima 2011 provoquant des dégâts irréversibles sur la centrale nucléaire de Fukushima par les eaux usées et déversant放射性物質 dans l'Océan). Pour toute ces raisons, il est urgent d'aider peu les peuples autochtones de manière concrète. C'est ainsi que des alliances voient le jour : les petits Etats insulaires du Pacifique

• Provoquant un nombre croissant de migrants climatiques, dont 80% devraient se trouver en Asie d'ici 2050 selon l'ONU

constituent une coalition active dans les discussions climatiques internationales (groupe Aosis). De même, l'Indonésie, les Philippines et la Malaisie se sont engagés à protéger le "triangle de corail" en faisant de lui de 20%. de leur superficie maritime des aires marines protégées. Plus largement, le traité en cours de négociation sur la haute mer aura aussi de nombreuses implications pour la région. L'Indonésie fait de sa présidence du G20 l'occasion de faire de l'environnement une priorité. Néanmoins, la coopération sur ces questions semble encore trop peu développée face à l'importance des enjeux. Ceci démontre ainsi l'importance du facteur maritime pour l'avenir de l'Asie. Son manque complet de ces accords, l'importance du facteur maritime pouvait être tel qui il submergerait l'Asie.

En conclusion et au regard de l'importance du facteur maritime dans la géopolitique et géoéconomie de l'Asie, et des défis qui le suivent pour son avenir, quelques leçons peuvent être tirées pour les diplomatiques européennes et français dans le rétablissement de ces partenariats :

► Développer des partenariats, alliances et échanges de bonnes pratiques sur les questions environnementales. En cela, le Green Deal européen peut servir de modèle, de même que sont marchés au carbone et sa politique de pêche. L'UE doit privilier son partenariat avec l'ASEAN.

► Participer à la sécurité régionale et maritime par des exercices conjoints et une présence maritime coordonnée (PMC)

▷ Etendre son réseau dans la région

▷ Faire de Global Gateway un appui pour le développement de projets en mettant en action l'économie et le carbone bleu.

▷ Modifier sa politique d'aide et de solidarité au climat en faveur des petits Etats insulaires du Pacifique. En ce sens, l'initiative française Kiwa est une référence, elle doit être renforcée. De même pour le partenariat FRANZ face aux catastrophes naturelles. Créer une "solidarité bleue".

N°
... / ...