



HAL
open science

Méditerranée asiatique

François Gipouloux

► **To cite this version:**

François Gipouloux. Méditerranée asiatique: un modèle urbain polycentrique. Diplomatie: affaires stratégiques et relations internationales. Les Grands dossiers, 2012, août-septembre (10), pp.75-77. halshs-00738839

HAL Id: halshs-00738839

<https://shs.hal.science/halshs-00738839>

Submitted on 5 Oct 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DIPLOMATIE GD

DIPLOMATIE

AFFAIRES STRATÉGIQUES ET RELATIONS INTERNATIONALES

AOÛT - SEPTEMBRE 2012

LES GRANDS DOSSIERS N°10

Géopolitique des mers et des océans



CANADA : 11,99 \$ CAN - SUISSE : 20 CHF - CÔTE D'IVOIRE / CAMEROUN / GAMBIE / GUINÉE-BISSAU : 7500 CFA
CAMBODGE : 11,50 \$ - RÉUNION / GUYANE / MARTINIQUE : 11,50 € - TONKIN / LAOS : 13000 FRANCS CFP
MAROC : 80 DH (CONSILLER) - ALLEMAGNE : 11,95 € - LUXEMBOURG : 11,95 € - PORTUGAL : 11,30 €
BELGIQUE : 11,50 € - ITALIE : 11,20 € - ESPAGNE / GRECE : 10,95 €

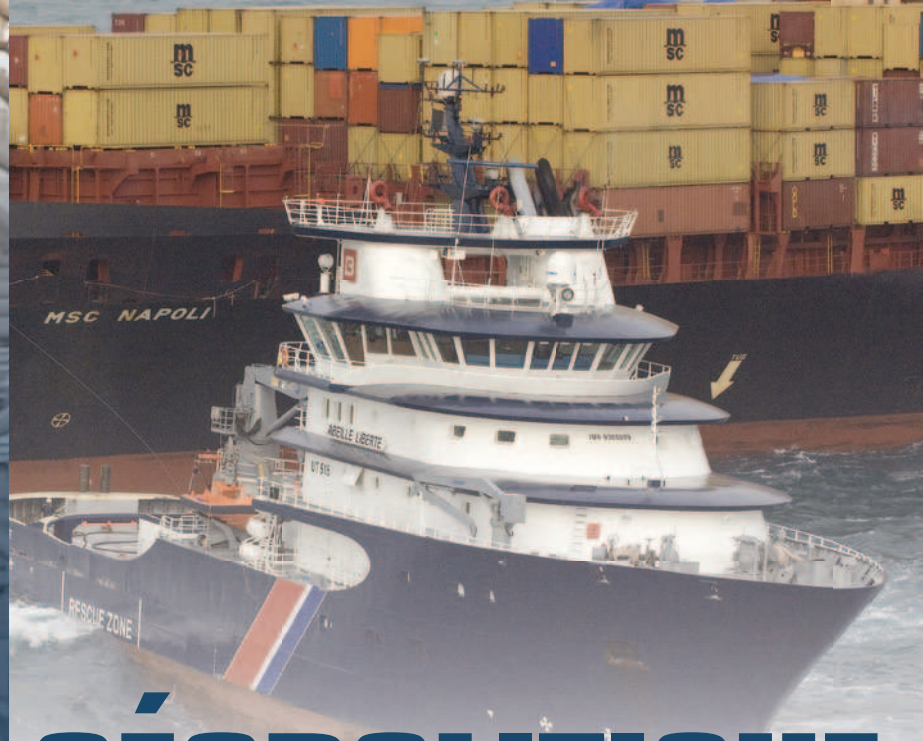
WWW.DIPLOMATIE-PRESSE.COM

M 02271 - 10 - F : 10,95 € - RD



SOMMAIRE

LES GRANDS DOSSIERS DE DIPLOMATIE N° 10 GÉOPOLITIQUE DES MERS ET DES OCÉANS



GÉOPOLITIQUE

Edito p. 3

Portfolio *Lutte contre la capture baleinière dans l'océan Austral* . . . p. 6

HISTOIRE P.7

TABLEAU DE BORD L'océan au fil des siècles et des cartes p. 8

TABLEAU DE BORD À la conquête des mers... p. 9

REPÈRES Ces batailles navales qui ont changé l'histoire p. 10

FOCUS La recherche en sciences humaines reprend la mer p. 12

DROIT & ÉCONOMIE P.13

TABLEAU DE BORD Droit et économie maritime p. 14

ANALYSE Mondialisation, maritimisation, France...
Quelques enjeux maritimes du XXI^e siècle p. 16

PORTFOLIO Mer et exploitation économique :
une combinaison fragile p. 21

ANALYSE Énergies marines renouvelables :
une aubaine pour la planète bleue? p. 22

REPÈRES Les six principales
énergies marines renouvelables p. 24

SÛRETÉ & SÉCURITÉ P.27

TABLEAU DE BORD Le fléau de la piraterie et
du banditisme maritime p. 28

ENTRETIEN Réponses françaises et internationales
au défi de la piraterie. p. 30

ANALYSE Renaissance et évolution du terrorisme maritime p. 33



DES MERS ET DES OCÉANS

ANALYSE La sûreté des navires et des installations portuaires : les exigences du code ISPS p. 36

ENTRETIEN Le secrétariat général de la mer au cœur de l'action de l'État en mer. p. 39

DIPLOMATIE NAVALE P. 41

ANALYSE La diplomatie navale américaine au gré des crises et des conflits. p. 42

TABLEAU DE BORD La marine américaine. p. 45

ANALYSE La diplomatie navale chinoise : entre *soft power* et coercition. p. 46

PORTFOLIO La Chine à la conquête des profondeurs... p. 48

TABLEAU DE BORD La marine chinoise p. 49

ANALYSE Une Marine nationale active sur tous les fronts diplomatiques p. 50

TABLEAU DE BORD La Marine française p. 53

ANALYSE La flotte russe de mer Noire à Sébastopol, un outil d'influence géopolitique au service de « l'étranger proche » p. 54

TABLEAU DE BORD La marine russe p. 57

FOCUS La Nouvelle-Calédonie au cœur du « grand jeu » pacifique p. 58

FOCUS Des perles dans le mandala? La Chine dispose-t-elle de points d'appui dans l'océan Indien? p. 60

FOCUS Une nouvelle place dans la donne maritime mondiale pour le canal de Panama p. 62

STRATÉGIE NAVALE P. 65

TABLEAU DE BORD Géostratégie des mers et des océans p. 66

ANALYSE Éléments de stratégie navale à l'aube du XXI^e siècle. p. 68

PORTFOLIO La Méditerranée entre asile et naufrages p. 71

FOCUS Tensions accrues dans le bassin oriental de la Méditerranée ... p. 72

FOCUS Méditerranée asiatique : un modèle urbain polycentrique p. 75

FOCUS La mer des Caraïbes, une configuration géographique et géopolitique avantageuse pour le narcotraffic p. 78

FOCUS Les politiques arctiques du Canada et des États-Unis : facteurs internes et contexte international. p. 81

FOCUS Le golfe Arabo-Persique : enjeux, dynamiques et forces en présence. p. 84

PROSPECTIVE MARITIME P. 87

ANALYSE Quelques perspectives pour le transport maritime p. 88

ANALYSE Transports maritimes et environnement : innovations technologiques tous azimuts. p. 90

ANALYSE Les îles Torres du Vanuatu contre la montée des eaux p. 92

TABLEAU DE BORD Environnement et montée des océans, des enjeux d'avenir p. 95

Lectures p. 96

Abonnement p. 97



Photo ci-contre :
Le port de Busan en Corée du Sud, en 2011 ; il est le plus important du pays. La Corée du Sud est également réputée pour ses chantiers navals. Dans la lignée des anciennes cités-entrepôts, ces villes portuaires représentent les moyeux des dynamiques est-asiatiques, donnant ainsi corps à la notion de « Méditerranée asiatique ». Déjà dans les années 1990, à l'heure du miracle – et de la crise – asiatique, l'historien Denis Lombard (1938-1998) et le géopolitologue Yves Lacoste avaient défendu cette idée. (© ONU/Kibae Park)

focus

Méditerranée asiatique : un modèle urbain polycentrique

En Asie orientale, un corridor maritime a pris forme autour de plates-formes logistiques et portuaires, fidèles au modèle de Hong Kong. C'est là que bat le cœur de l'économie régionale.

Les villes, les agrégats de cités ainsi que les macro-régions qui en forment l'environnement immédiat deviennent les acteurs principaux de l'économie mondiale. Le cas chinois est éclairant. L'industrialisation massive à l'œuvre depuis les années 1980 et l'ouverture sont en train de remodeler complètement le paysage urbain et ses fonctions traditionnelles. Une Chine échangeant peu avec l'étranger, prisonnière d'un modèle de planification rigide, n'avait, avant les années 1980, qu'une porte d'entrée et de sortie : Hong Kong. Aujourd'hui, de Dalian à Shenzhen, en passant par Qingdao et Shanghai, une chaîne de villes portuaires insère des régions entières de la Chine côtière dans un réseau économique mondialisé.

Mais il ne suffit pas pour la Chine d'être l'usine du monde – en fait, un tremplin de réexportation. Encore faut-il identifier les sites de production chinois et les mettre en relation avec une demande solvable, celle des marchés nord-américains et européens. Bien plus que le simple intermédiaire

entre fournisseurs et clients, c'est le rôle du « sourceur », chargé d'effectuer des audits techniques des producteurs et de l'évaluation de leurs capacités financières.

Encore faut-il transporter les richesses produites et, plus précisément, régler cette mécanique subtile qui fait assembler en un seul lieu des produits fabriqués sur des sites très éclatés. C'est la fonction de la logistique, autrement dit la maîtrise de la chaîne complète qui va de la production au consommateur final en passant par le contrôle de la qualité, le tri et l'emballage, le transport, le dédouanement, la livraison au consommateur final. Dans cette succession d'opérations où les procédures informatiques tiennent une large part, le transport (maritime, routier ou aérien) ne constitue qu'un maillon. Sur les dix premiers ports mondiaux pour le trafic de conteneurs, c'est-à-dire là où l'essentiel de ces opérations logistiques est rassemblé, sept sont en Asie, et quatre en Chine, dont Shanghai, au premier rang. Encore faut-il mettre en place une subtile ingénierie financière

Par **François Gipouloux**, directeur de l'UMR 8173 – Chine, Corée, Japon – (CNRS-EHESS), coordinateur du programme de recherche *UrbaChina: Sustainable Urbanisation in China, Mega-Trends Towards 2050* (7^e programme-cadre de recherche et de développement).

Convoitises commerciales et querelles territoriales en mer de Chine méridionale

Photo ci-dessous :

Des bateaux des flottes américaine et singapourienne transitent *via* la mer de Chine méridionale dans le cadre d'exercices de formation bilatéraux. La mer de Chine méridionale est l'un des espaces les plus usités de la planète et Washington est très attaché à la libre circulation dans cette zone fortement disputée. (© US Navy)

S'étendant sur plus de trois millions et demi de kilomètres carrés, la mer de Chine méridionale est l'objet de tensions et de querelles complexes entre six des pays riverains : Brunei, Chine, Malaisie, Philippines, Taïwan et Vietnam. Ses importantes richesses halieutiques et ses probablement très larges réserves en hydrocarbures et en gaz suscitent la convoitise et les tensions. Par ailleurs, les dimensions économique et stratégique des communications maritimes qui s'y opèrent – la mer de Chine constitue la principale voie de circulation entre l'océan Pacifique et l'océan Indien – font naître des rivalités supplémentaires qui prennent alors la forme de revendications territoriales sur fond de course à l'armement. Le développement accéléré consécutif des forces navales chinoises et de ses rivales a considérablement exacerbé l'instabilité de la situation. En juillet 2012, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) n'a pas réussi, pour la première fois depuis quarante-cinq ans, à publier de communiqué commun à l'issue de son sommet régional, trébuchant sur la question des litiges à propos de la mer de Chine méridionale, notamment la revendication par la Chine de la quasi-totalité des eaux de la zone.



partis les investissements étrangers en Chine, transformant les zones côtières chinoises en un gigantesque atelier de sous-traitance internationale.

Les villes chinoises de la façade maritime opèrent alors comme des plates-formes mettant en relation une juridiction nationale et l'économie mondiale. La hiérarchie des places où étaient concentrés les donneurs d'ordres, les banques et assurances qui finançaient ces opérations, les transporteurs, voire les centres de recherche et développement, n'est pas figée. Les compétences se déplacent, fluides, au gré de l'attractivité des villes dont la sophistication des infrastructures, l'environnement juridique des affaires, mais aussi la qualité de vie, la réponse apportée aux défis posés par la protection de l'environnement sont en train de se modifier. De nouvelles spécialisations se font jour : les services financiers et les agences publicitaires se concentrent à Shanghai, tandis que les cabinets de comptables, de consultants et d'avocats se localisent plus volontiers à Pékin.

Un système régional fondé sur les villes

De Vladivostok à Singapour, un corridor maritime de l'Asie de l'Est prend la forme d'une Méditerranée asiatique. Sans que ses frontières soient rigoureusement définies, son espace « utile » est déterminé par des flux de biens et services, de capitaux, de technologies, qui s'ancrent sur des plates-formes urbaines. Les relations avec l'arrière-pays, voire l'apparition de macrorégions adossées à une constellation de centres urbains, comme le delta de la rivière des Perles et la conurbation Hong Kong/Shenzhen/villes du delta/Canton, ou le delta du fleuve Bleu, redessinent les articulations avec l'économie mondiale.

Ainsi conçue, une Méditerranée n'est pas seulement une réalité géographique, ou historique. C'est aussi un instrument heuristique. Le modèle urbain polycentrique qui est au cœur du concept de Méditerranée peut nous aider à comprendre le fonctionnement de systèmes économiques avant l'avènement de l'État-nation (Gênes, Venise, Amalfi au Moyen Âge), mais aussi, depuis la fin du XX^e siècle, celui d'un monde où le rôle de l'État-nation, amoindri, est en pleine reconfiguration.

qui permet d'investir au loin, de payer les fournisseurs à la commande, de contourner les rigidités du système de change du renminbi, de décider là où la valeur doit être déclarée, en fonction du régime fiscal. Encore faut-il identifier les pôles de création des nouvelles technologies et déceler les compétences clés en chercheurs,

ingénieurs, techniciens. Ce sont ces différentes tâches que Hong Kong a assumées pendant des décennies avec un savoir-faire hors pair. Plus en retrait de l'arc manufacturier chinois, Taipei et Kaohsiung, Singapour, et plus récemment les grandes métropoles japonaises, Tokyo, Kitakyushu, Osaka ont été les points d'impulsion d'où sont



Avec leur masse territoriale, les États-nations s'étaient imposés comme l'unité de référence des relations économiques internationales. Pourtant, pendant des siècles, le pouvoir économique a été exercé par des villes indépendantes, en Europe du moins. Les villes sont nées du commerce, et les villes portuaires ont acquis un pouvoir économique sans précédent.

Les grandes métropoles asiatiques tendent à devenir, au début du XXI^e siècle, des acteurs majeurs du commerce international et des centres pour l'élaboration de nouvelles normes juridiques et techniques. Les villes-entrepôts d'hier deviennent des intégrateurs de services, capables de combiner des prestations à très forte valeur ajoutée (logistique, finance, assurance, services comptables et juridiques, publicité, etc.). Les transferts d'autonomie effectués en direction des échelons locaux redessinent déjà les attributions des villes, projetant leur puissance économique bien au-delà des frontières de leurs juridictions administratives.

Comme les républiques maritimes de la Renaissance, comme les grandes villes portuaires asiatiques du XVII^e siècle, elles tissent entre elles des liens multiples qui surpassent en intensité ceux qui les rattachent à leur arrière-pays ou à l'État national dans lesquels elles sont insérées. Le réseau

urbain qui sous-tend le dynamisme de l'Asie de l'Est laisse apparaître une hiérarchie qui varie au gré des fortunes économiques, des reclassements politiques, des tensions géopolitiques. La richesse n'est plus enfermée dans le territoire. Elle circule dans de nouveaux centres-villes réhabilités, au sein desquels les initiatives culturelles, artistiques, les industries du savoir protégées par des brevets, sont mises en valeur. Ces concentrateurs de savoirs et de technologies sont aussi fragiles. Le tsunami dont a été victime le Japon en 2011 n'a-t-il pas désorganisé un temps les chaînes de production nord-américaines, en raison de la prééminence de systèmes de production internationaux à flux tendus ?

Plusieurs questions demeurent donc : comment ces villes vont-elles répondre aux défis de la croissance durable et aux menaces que fait peser sur l'environnement une industrialisation à marche forcée de la Chine et de l'Asie du Sud-Est ? À l'âge où la capacité d'influence – le *soft power* – se déploie dans toute sa vigueur, comment évaluer la menace, comment en saisir les formes, comment assurer la protection de plates-formes à la fois très sophistiquées et très vulnérables ?

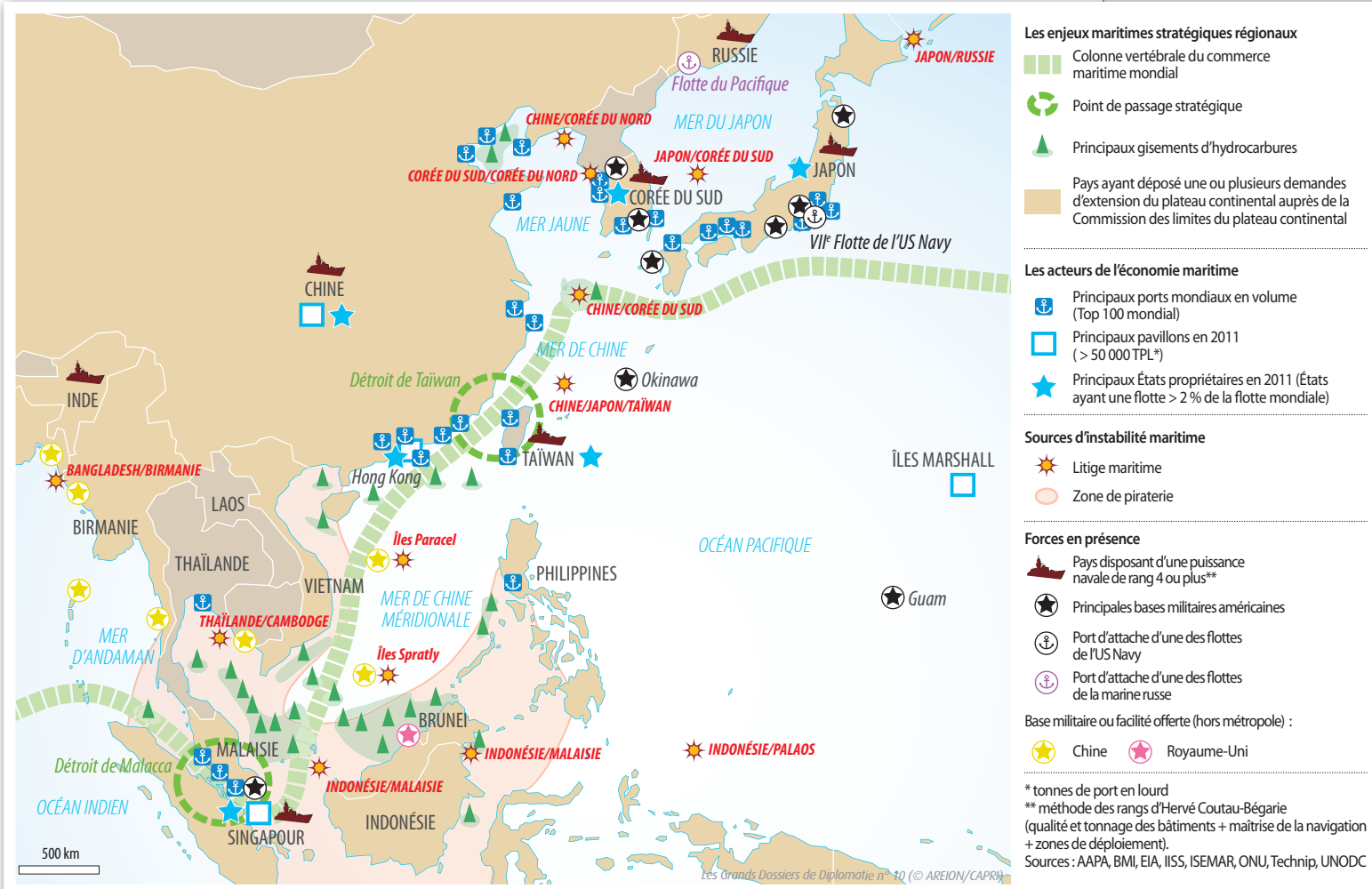
François Gipouloux

Pour aller plus loin

• François Gipouloux, *La Méditerranée asiatique – Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI^e-XXI^e siècle*, CNRS Éditions, Paris, 2009, 480 pages.

• François Gipouloux (dir.), *Gateways to Globalisation: Asia's International Trading and Finance Centres*, Edward Elgar, Cheltenham, 2011, 280 pages.

La « Méditerranée asiatique » et son environnement maritime stratégique



DIPLOMATIE

AFFAIRES STRATÉGIQUES ET RELATIONS INTERNATIONALES

LES GRANDS DOSSIERS



Grands Dossiers
n° 01
L'ÉTAT DES CONFLITS
2011



Grands Dossiers
n° 02
GÉOPOLITIQUE DE
L'INFORMATION



Grands Dossiers
n° 03
GÉOPOLITIQUE
DES ÉTATS-UNIS



Grands Dossiers
n° 04
GÉOPOLITIQUE
DU VATICAN



Grands Dossiers
n° 05
GÉOPOLITIQUE
DE LA RUSSIE



Grands Dossiers
n° 06
ATLAS
GÉOSTRATÉGIQUE
2012



Grands Dossiers
n° 07
L'ÉTAT DES CONFLITS
2012



Grands Dossiers
n° 08
GÉOPOLITIQUE
DU BRÉSIL



Grands Dossiers
n° 09
GÉOPOLITIQUE
DE L'ASIE DU
SUD-EST

Retrouvez les sommaires détaillés sur
diplomatie-presse.com

Complétez la collection avec les hors-série...



... et abonnez-vous au tarif préférentiel de 45€* au lieu de 66€*



Également disponible :

Un CD millésimé pour revenir sur toute une année de *Grands Dossiers*

* en France métropolitaine (voir conditions tarifaires sur le bulletin d'abonnement)

DIPLOMATIE LES GRANDS DOSSIERS

Bulletin à découper/photocopier et à renvoyer à :

AREION Group - DIPLOMATIE

91, rue Saint-Honoré - 75001 Paris (France)

Tél. : +33 (0)1 75 43 52 71 - Fax : +33 (0)8 11 62 29 31

commande@areion.fr

Nom Prénom

Adresse

Code postal Ville.....

Pays..... Téléphone.....

E-mail

Paiement : par chèque **uniquement pour la France** (à l'ordre d'Areion)

par carte bancaire (VISA/ Mastercard)

N° de carte ____ / ____ / ____ / ____ Date d'expiration __ / __

Cryptogramme (3 derniers chiffres au dos de la CB) ____

Signature (obligatoire):

Abonnez-vous à la nouvelle collection

DIPLOMATIE LES GRANDS DOSSIERS

Abonnement 1 an (6 numéros) (port compris)

France métropolitaine **45 €**

DOM/TOM Europe **60 €** Étranger **75 €**

Abonnement 2 ans (12 numéros) (port compris)

France métropolitaine **80 €**

DOM/TOM Europe **110 €** Étranger **140 €**

Achat au numéro

LES GRANDS DOSSIERS (port compris)

Tarif promotionnel : France métropolitaine **11,95 €**

DOM/TOM Europe **13,95 €** Étranger **15,95 €**

N°01 : L'état des conflits 2011 (Février 2011)

N°02 : Géopolitique de l'information (Avril 2011)

CD N°03 : Géopolitique des États-Unis (Juin 2011)

N°04 : Géopolitique du Vatican (Août 2011)

N°05 : Géopolitique de la Russie (Octobre 2011)

N°06 : Atlas géostratégique 2012 (Décembre 2011)

N°07 : L'état des conflits 2012 (Février 2012)

N°08 : Géopolitique du Brésil (Avril 2012)

N°09 : Géopolitique de l'Asie du Sud-Est (Juin 2012)

CD millésimé

LES GRANDS DOSSIERS au format numérique (port compris)

Tarif promotionnel : France métropolitaine **50 €**

DOM/TOM Europe **55 €** Étranger **60 €**

CD 2011 (N° 1 à 6)

Abonnement couplé

DIPLOMATIE + DIPLOMATIE LES GRANDS DOSSIERS

Abonnement 1 an (6 + 6 numéros) (port compris)

France métropolitaine **75 €**

DOM/TOM Europe **105 €**

Étranger **135 €**

Abonnement 2 ans (12 + 12 numéros) (port compris)

France métropolitaine **140 €**

DOM/TOM Europe **200 €**

Étranger **260 €**

Achat au numéro

DIPLOMATIE hors-série à partir du n° 02 (port compris)

Tarif promotionnel : France métropolitaine **11,95 €**

DOM/TOM Europe **13,95 €** Étranger **15,95 €**

HS N° 11 : Géopolitique mondiale de la drogue (Avril 2010)

CD HS 12 : Géopolitique de l'Afrique de l'Ouest (Juin 2010)

HS N° 13 : Atlas des mers et des océans (Août 2010)

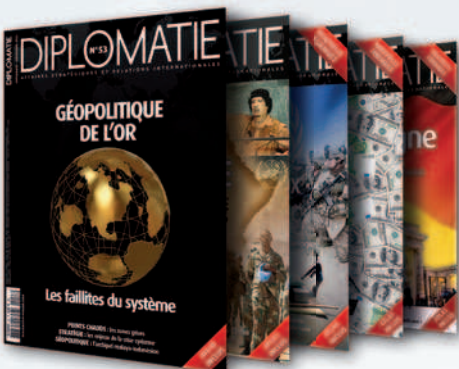
HS N° 14 : Atlas géostratégique 2011 (Décembre 2010)

(Tarifs valables jusqu'au 31 octobre 2012)

Délai de livraison : sous quinze jours de réception de votre règlement.

Pour des commandes en express, contactez le service commandes.

Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6.01.1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Les renseignements demandés sont réservés au traitement de votre commande. Par notre intermédiaire, vous n'êtes pas amené à recevoir de propositions émanant d'autres sociétés.



DIPLOMATIE

AFFAIRES STRATÉGIQUES ET RELATIONS INTERNATIONALES

Abonnez-vous, et économisez jusqu'à 35 % !

Nom.....
 Prénom.....
 Organisation/Profession.....
 Adresse.....
 Code postal.....
 Ville.....
 Pays.....
 Téléphone.....
 E-mail.....
 Paiement :
 par chèque uniquement pour la France (à l'ordre d'Areion)
 par carte bancaire (VISA/ Mastercard)
 N° de carte ____ / ____ / ____ / ____
 Date d'expiration __ / __
 Cryptogramme (3 derniers chiffres au dos de la CB) ____
 Signature (obligatoire) :

Abonnement 1 an (6 numéros) (port compris)

- France métropolitaine 40 €
- DOM/TOM Europe 55 €
- Étranger 70 €

Abonnement 2 ans (12 numéros) (port compris)

- France métropolitaine 70 €
- DOM/TOM Europe 100 €
- Étranger 130 €

CD millésimés

(1 an de Diplomatie au format numérique) (port compris)

- France métropolitaine 40 €
- DOM/TOM Europe 45 €
- Étranger 50 €

- CD 2003 (N° 1 à 6)
- CD 2004 (N° 7 à 11)
- CD 2005 (N° 12 à 17)
- CD 2006 (N° 18 à 23)
- CD 2007 (N° 24 à 29)
- CD 2008 (N° 30 à 35)
- CD 2009 (N° 36 à 41)
- CD 2010 (N° 42 à 47)
- CD 2011 (N° 48 à 53)

Passez votre commande sur notre boutique sécurisée

WWW.GEOSTRATEGIQUE.COM



(Tarifs valables jusqu'au 31 octobre 2012)

Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6.01.1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Les renseignements demandés sont réservés au traitement de votre commande. Par notre intermédiaire, vous n'êtes pas amené à recevoir de propositions émanant d'autres sociétés.



~~54 €~~ **40 €**

seulement pour toute une année de lecture, au lieu de 54 €
tarifs pour la France métropolitaine, voir conditions d'abonnement

~~108 €~~ **70 €**

seulement pour deux ans de lecture, au lieu de 108 €
tarifs pour la France métropolitaine, voir conditions d'abonnement



Également disponibles :
Des CD millésimés pour revenir sur 9 ans de *Diplomatie*



Bulletin à découper/photocopier et à renvoyer à AREION Group - DIPLOMATIE - 91, rue Saint-Honoré - 75001 Paris (France) - Tél. : +33 (0)1 75 43 52 71 - Fax : +33 (0)8 11 62 29 31 - commande@areion.fr