

## La mer en Asie orientale, un espace stratégique

Expliquer pourquoi les pays d'Asie de l'est et du sud-est convoitent cet espace maritime.

Xi Jinping a choisi en 2013 de poser le premier jalon de la nouvelle Route de la soie. Près de 1000 milliards de dollars ont été engagés dans près d'un millier de projets en Asie depuis le discours du président chinois.

Nombre d'entre-eux sont liés à ce qui semble être des intérêts stratégiques de la Chine à savoir la construction de ports, d'oléoducs\*, de routes et de voies ferrées qui permettent aux produits chinois d'accéder plus rapidement aux nouveaux marchés et, inversement, contribuent à fournir les produits de première nécessité sur les marchés chinois.

Cependant, certains évoquent une dépendance des pays en raison « du piège de la dette » : Cela consiste pour la Chine d'effacer, alléger ou rééchelonner les dettes contractées auprès de Pékin par des pays impliqués dans les projets en échange de territoires ou de leur silence sur les violations des droits de l'homme.

Par ailleurs, les observateurs notent que presque tous les ports et autres infrastructures de transport en construction pourraient être à double usage : à des fins commerciales et militaires.

\* Aménagement pour transporter du pétrole

Source : <https://information.tv5monde.com/info/que-sont-les-nouvelles-routes-de-la-soie-291725>

### Les grands axes des Nouvelles Routes de la soie



La mer de Chine méridionale est extrêmement riche en matière de ressources. Halieutiques en premier lieu, il s'agit d'une des réserves de poisson les plus importantes du monde, et la concurrence y est forte pour son exploitation. Il y a également dans les fonds marins des ressources d'hydrocarbures encore peu exploitées.

Son emplacement est également stratégique pour le contrôle du détroit de Malacca. Ce dernier est un carrefour extrêmement important pour le commerce mondial et fait notamment la richesse de Singapour. Presque 25% du commerce mondial y transite, et c'est par là que passe le pétrole du Moyen-Orient, fondamental pour le développement de l'économie chinoise. Un contrôle de la mer de Chine méridionale mettrait Pékin dans une position idéale pour assurer un contrôle effectif de ce trafic, et pourrait en refuser l'accès à n'importe quel pays qu'elle aimerait sanctionner.

Source :

<https://observatoirenrs.com/2019/03/03/resistances-aux-routes-de-la-soie-le-cas-des-etats-unis/>

## La mer en Asie orientale, un espace aménagé

Démontrer que la littoralisation et la maritimisation obligent à réaliser des aménagements spécifiques.

Shanghai est devenu le 1<sup>er</sup> port du monde, grâce à son port en eaux profondes, inauguré en 2005. Installé sur l'archipel de Yangshan, loin de tout, à une centaine de kilomètres de Shanghai, à plus de 30 kilomètres de la terre ferme à laquelle il est relié par un pont gigantesque qui surplombe la mer. Empruntée nuit et jour par les camions qui transportent des conteneurs de part et d'autre de la rive, cette prouesse architecturale a demandé à 6 000 ouvriers trois ans de travaux. Les 1 500 dockers de Yangshan logent dans des dortoirs là où se trouvaient des villages de pêcheurs, déplacés sans ménagement pour permettre la construction du port. Et il reste de l'espace pour de futurs développements. Avec une profondeur de 15 mètres, Yangshan peut accueillir des navires qui transportent jusqu'à 13 000 conteneurs.

Source :

[https://www.challenges.fr/magazine/shanghai-tient-le-cap-du-gigantisme\\_317656](https://www.challenges.fr/magazine/shanghai-tient-le-cap-du-gigantisme_317656)



I. Une zone industrielo-portuaire

- Industries
- Zone portuaire (conteneurs, chantiers navals)
- Nouveau port en eau profonde

II. Une zone reliée à l'arrière pays

- Aéroports
- Principales voies de communication
- Pont de Donghai



Lorsque les Britanniques s'établissent à Singapour en 1819, l'île ne compte que 1 000 habitants, environ, réunis au sein d'un petit village. Très vite, la question du manque d'espace se pose. Les premiers travaux de comblement des marais côtiers remontent à 1820 et depuis, la superficie de l'île n'a cessé d'évoluer au gré des aménagements. Les travaux « d'étirement » de l'île se sont poursuivis sans interruption : Peu après l'indépendance, en 1967, la superficie officielle de la République de Singapour est de 587 km<sup>2</sup> ; en 1997, elle est de 647,8 km<sup>2</sup>, et au début des années 2000 de 685,4 km<sup>2</sup> soit un accroissement d'environ 17 % de la superficie de la cité-Etat. La croissance spectaculaire de la population, qui passe de 227 600 habitants en 1901 à 4 163 700 habitants en 2002 est bien évidemment à l'origine de ce besoin d'espace. L'essor économique est également à l'origine d'un besoin important d'espace. Des polders industriels ont été construits à l'emplacement d'anciens villages de pêcheurs.

Le centre historique de Singapour est également aménagé et devient le complexe de Marina Bay. Il est composé de trois polders organisés autour d'un plan d'eau artificiel. Ces polders sont aménagés pour abriter une partie importante de l'activité économique de Singapour : hôtels de prestige, casinos, centre d'affaires, salle de spectacle et de concert, circuit de Formule 1, golf...

Source : <https://journals.openedition.org/gc/2375>

# La mer en Asie orientale, un espace de tensions 1

Expliquer que la mer en Asie orientale est un espace de tensions.



Situé entre la Malaisie et l'Indonésie, le détroit de Malacca est l'un des couloirs maritimes les plus fréquentés au monde, car c'est le chemin le plus court entre l'océan Indien et l'océan Pacifique. La présence des pirates dans cette zone remonte au début des années 1990. En Malaisie, la piraterie fait partie de la culture, c'est un métier, une activité reconnue (...). Le détroit est une cible de choix pour les attaques en haute mer car il constitue un couloir peu profond et facilement accessible. (...) Profitant d'un arrêt obligatoire au port, les pirates montent à bord, de nuit, et s'emparent facilement des biens et ressources situés sur des navires. Ils profitent ensuite d'un réseau de revente souterrain notamment avec le marché chinois afin d'écouler leur butin.

Source : <https://redtac.org/asiedusudest/2019/05/04/la-piraterie-maritime-le-detroit-de-malacca-passage-strategique-de-la-malaisie/>

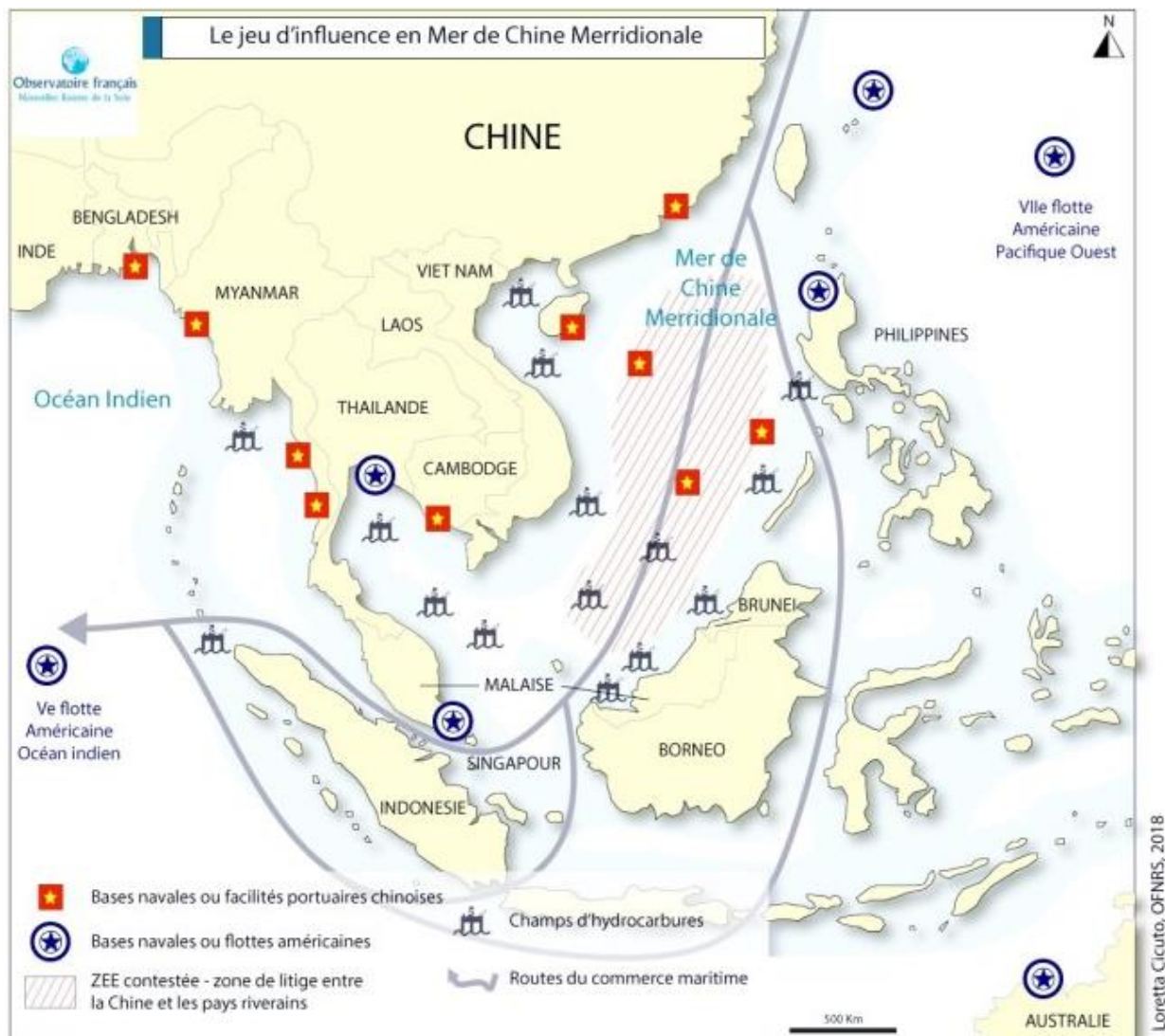
De nombreux pays se disputent la souveraineté territoriale des îles Spratley de 500 km<sup>2</sup> qui voient passer un tiers du trafic maritime mondial. Cet archipel, plutôt inhospitalier pour l'être humain, compte plus de 700 îles. Il est listé depuis 1998 comme un des huit points chauds de la planète en matière de risque de conflit armé. Les accrochages, alimentés par l'appât des ressources naturelles, se multiplient et donnent lieu à des échanges musclés entre pêcheurs et garde-côtes qui travaillent et patrouillent sur zone.

Source : [https://www.francetvinfo.fr/monde/asia/les-iles-spratley-et-les-conflits-territoriaux-en-mer-de-chine\\_3072471.html](https://www.francetvinfo.fr/monde/asia/les-iles-spratley-et-les-conflits-territoriaux-en-mer-de-chine_3072471.html)



## La mer en Asie orientale, un espace de tensions 2

Expliquer l'opposition entre les Etats Unis et la Chine dans la mer d'Asie Orientale.



La VIIe flotte des Etats-Unis, autrefois considérée comme toute puissante dans le Pacifique mène régulièrement des opérations de « liberté de navigation ». La marine chinoise s'y oppose de plus en plus. La Chine revendique l'essentiel de la mer de Chine méridionale, y compris des zones très proches des côtes de nombreux pays d'Asie du Sud-Est. Elle s'est engagée dans des opérations de construction d'îlots artificiels. Les Etats-Unis contestent ces annexions d'îlots, pratiquées également par d'autres pays de la région, et prônent un règlement diplomatique. Ils soulignent que leurs opérations de liberté de navigation ne visent pas "une seule zone de navigation" dans le monde, ni "un seul pays".

<https://observatoirenrs.com/2019/03/03/resistances-aux-routes-de-la-soie-le-cas-des-etats-unis/>

(...) Suite au dernier incident en date - une collision lundi entre le destroyer lance-missiles USS John S. McCain et un pétrolier dans le détroit de Singapour -, dix marins ont été portés disparus. Mi-juin, déjà, sept marins américains avaient péri dans un accident entre le destroyer USS Fitzgerald et un porte-conteneurs au large du Japon. Ces incidents ont été largement commentés par les médias d'Etat chinois comme une illustration de l'arrogance et des lacunes de l'armée américaine. Hasard du calendrier: le destroyer USS McCain venait juste d'effectuer "une opération" de promotion de la "liberté de navigation" en mer de Chine méridionale, à la grande fureur de Pékin. Le ministère chinois des Affaires étrangères s'est ostensiblement inquiété de la "menace sécuritaire" que posent selon lui les navires de guerre américains pour les bateaux civils. L'US Navy "devient un danger dans les eaux asiatiques", a abondé le journal officiel China Daily.

Source : [https://www.lepoint.fr/monde/les-deboires-de-la-flotte-americaine-en-asie-une-aubaine-pour-pekin-25-08-2017-2152071\\_24.php#](https://www.lepoint.fr/monde/les-deboires-de-la-flotte-americaine-en-asie-une-aubaine-pour-pekin-25-08-2017-2152071_24.php#)

## La mer en Asie orientale, un espace à protéger

Montrez que la littoralisation en Asie orientale a de forts impacts sur l'environnement marin.



Un bidonville dans la baie de Manille, capitale des Philippines. Les déchets, notamment les plastiques, s'accumulent.



Les fameuses algues vertes pullulent aussi sur les plages de la ville de Qingdao, dans la province du Shandong en Chine. Le phénomène, qui se produit depuis 7 ans à cet endroit, a pris cette année une telle ampleur – 29 000 km<sup>2</sup>, 2 fois plus que le précédent record en 2008 – qu'il a transformé en vert la mer Jaune<sup>1</sup>. Les autorités locales ont qualifié la situation de « désastre à grande échelle », envoyant des centaines de bateaux et de bulldozers pour nettoyer les eaux [...]. Car ces algues sont néfastes pour l'environnement : l'épaisseur de la couche empêche les rayons du soleil de pénétrer dans l'océan et absorbe l'oxygène de l'eau nécessaire à la vie marine. [...] « Les proliférations d'algues vertes proviennent souvent d'une décharge massive de phosphates ou de nitrates dans l'eau, que ce soit dû à l'agriculture, aux eaux usées non traitées ou à une usine qui rejette ses déchets dans l'eau », indique Brenda Parker, chercheuse spécialiste des algues

Audrey Garric, *Ecologie.blog.lemonde.fr*, juillet 2013.

*Le sable est indispensable pour les nouvelles constructions : le béton est constitué de deux tiers de sable. La demande de sable augmente fortement en Chine et à Singapour. Le sable des carrières et des rivières ayant été surexploité, on prélève désormais du sable marin.*

Singapour, au cours des 4 dernières décennies, [...] a augmenté sa superficie de plus de 20 % [...]. Une extension rendue possible par les terrains gagnés sur la mer, où s'élèvent d'imposants gratte-ciel. Pendant longtemps, Singapour a fait appel à l'Indonésie pour se fournir en sable de construction. Mais les dragages<sup>1</sup> intensifs ont détruit les écosystèmes marins et les récifs coralliens de l'archipel. La pêche [...] s'en est retrouvée fortement affectée. Des villages entiers ont vu leur unique source de subsistance disparaître. Par ailleurs, plus de 25 îles indonésiennes ont été absorbées par les eaux.

1- Extraction des matériaux au fond de l'eau

Daniel Hoffman, *Le Parisien*, 21 août 2013.