

SECONDE PARTIE

Analyse de deux documents géographiques relevant de la partie du programme : « Les espaces maritimes : approche géostratégique »

Consigne : Montrez en quoi les documents sont révélateurs à la fois de l'importance des espaces maritimes dans la mondialisation et des rivalités géostratégiques qui en découlent.

Document 1 : extraits de l'article de Paul Tourret¹, « Dans les mers d'Extrême-Orient, plus de partages que de divergences », 22 août 2014.

Les tensions de voisinage autour de divers îlots des mers de Chine méridionale et occidentale comme de la Mer jaune² sont des réels points de fixation des antagonismes régionaux d'Asie orientale. Les postures des uns et des autres méritent une attention dans un contexte de montée en puissance de la Chine, de changement de paradigmes³ au Japon, de maintien de la question de Taiwan, de l'assurance que prennent le Vietnam, la Corée et les Philippines, auxquels on ajoutera les inquiétudes américaines pour cette partie du monde.

Pourtant, l'Extrême-Orient forme de plus en plus un espace économique intégré partageant les mêmes contraintes d'accessibilité maritime. [...]

Les délocalisations puis les liens interfirmes ont construit un réseau de partenariats économiques entre tous les pays de la région, l'Asie développée (Japon, Corée, Taiwan), l'ASEAN (Association des nations de l'Asie du Sud-Est) et la Chine. Ces liens sont devenus sans doute inextricables⁴. Les échanges de conteneurs entre les pays asiatiques s'élèvent désormais à presque une trentaine de millions de conteneurs équivalents aux expéditions vers l'Amérique du Nord et l'Europe. Un cinquième de l'activité mondiale de conteneurs est intrarégional à cette zone. Comme le reste du monde, l'Asie orientale consomme en abondance du « *made in China* ». A l'inverse, l'atelier du monde est en partie lié aux investissements japonais, coréens et taïwanais.

La région partage aussi la même dépendance envers les approvisionnements maritimes. Le détroit de Malacca voit transiter chaque année environ 700 millions de tonnes de pétrole, 500 millions de tonnes de fer, 70 millions de tonnes de grains, 45 millions de tonnes de charbon destinés à la clientèle régionale. Pour la mer de Chine orientale, on y ajoutera encore 600 millions de tonnes de matières premières venues d'Indonésie et d'Australie. Les flux de conteneurs représentent, eux, près de 400 millions de tonnes. Au final, un quart du trafic maritime mondial circule dans les eaux est-asiatiques. La mise en péril de la fluidité de ces flux concerne toute la région.

Source : site internet du journal Le Monde (consulté le 20 septembre 2018).

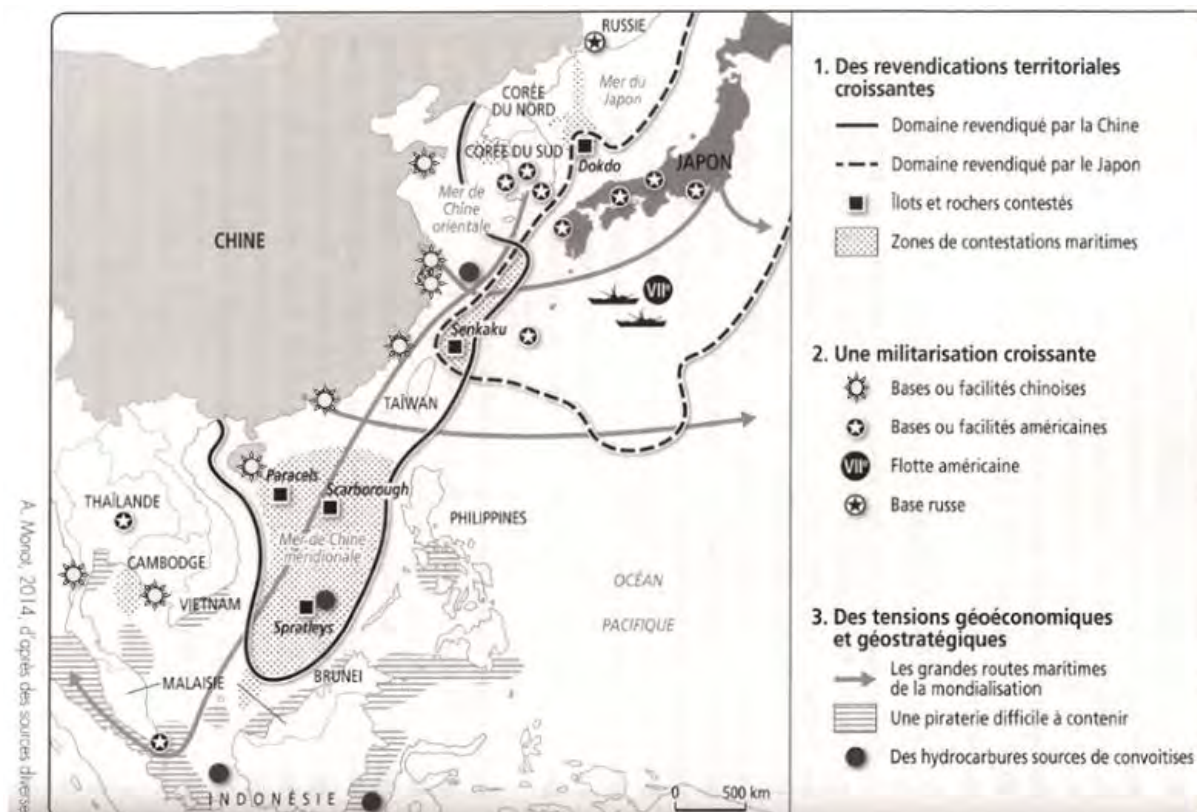
¹ Paul Tourret est directeur de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime.

² Mer qui sépare la Chine de la péninsule coréenne

³ Modèles, représentations du monde

⁴ Impossibles à séparer

Document 2 : une vision de la situation géopolitique en Extrême-Orient.



Source : A. MONOT et alii, Mers et océans, Bréal, Amphi Géographie, 2014 (carte légèrement modifiée pour les besoins de l'examen).