HAL
open science

La Méditerranée asiatique

François Gipouloux

To cite this version:

François Gipouloux. La Méditerranée asiatique. 2009, pp.124-125. hal-00607286

HAL Id: hal-00607286

https://hal.science/hal-00607286v1

Submitted on 8 Jul 2011

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.

François Gipouloux

La Méditerranée asiatique

La Méditerranée asiatique, Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVIe–XXIe siècle, collection Réseau Asie, de François Gipouloux, janvier 2009, CNRS Éditions.

Q. – L'Asie de l'Est se restructure aujourd'hui de plus en plus, selon vous, autour d'un « corridor maritime » allant de la mer d'Okhotsk jusqu'au détroit de Malacca. Que recouvre ce corridor ? En quoi impacte-t-il sur les stratégies politiques et économiques des États qui en sont riverains ?

R. – Ce corridor est d'abord, à la différence d'un territoire, un espace défini par des *flux* (biens, capitaux, technologies, migrations) plus que par des *frontières*. Il est ensuite fortement polarisé par un maillage de métropoles qui sont autant de plates-formes où viennent s'ancrer ces flux. La rivalité est intense pour la captation de ces richesses, matérielles ou intangibles. C'est enfin une métaphore, qui invite à une autre vision du développement économique. La Chine est arrachée à sa profondeur continentale par un espace maritime très attractif.

Q. – Vous faites un parallèle entre les nouveaux réseaux commerciaux de l'Asie de l'Est et les anciennes routes commerciales italiennes de Méditerranée au XIVe siècle et celles des villes de la Hanse en mer du Nord et dans la Baltique (XIIIe–XVIe siècles). Quels en sont les éléments communs ? En quoi un tel parallèle est-il pertinent ?

R. – Les éléments communs semblent assez forts : nous sommes en présence de deux périodes de la mondialisation. Au Moyen Âge, Gênes, Venise, étaient des places mondiales, commandant des flux dont les ramifications structuraient le commerce au loin. Ces deux périodes sont séparées dans le temps par l'émergence, pour des raisons qu'il est impossible de développer ici, de l'État nation, parangon de l'efficacité dans la mobilisation des ressources à des fins militaires. Nous sommes depuis la fin du siècle dernier, dans une période où le rôle des États est défié, amoindri, ou du moins reconfiguré par une prolifération d'acteurs au niveau infra et supra-national. Les villes tendent à redevenir ce qu'elles étaient à la fin du Moyen Âge, des acteurs centraux de l'économie mondiale.

Q. – Y aura-t-il aussi un modèle typiquement asiatique ?

R. – Oui, en ce sens que les constructions pluri-étatiques en Asie se font sur le monde de l'informel, du flou, de l'implicite, à la différence d'accords d'intégration très institutionnalisés tels qu'ils apparaissent avec l'Union européenne. La différence dans les traditions politiques joue certainement, mais aussi le fait qu'il n'y a pas en Asie d'équation stratégique. Toute formalisation institutionnelle menacerait de placer le Japon dans une position prééminente, au niveau économique par exemple. C'est un rôle qu'il ne souhaite pas assumer. Le même raisonnement vaut d'ailleurs dans le cas de la Chine, bien que son positionnement soit différent. Elle se garde d'apparaître trop forte, ou potentiellement menaçante vis-à-vis de ses voisins.

Q. – Le Japon est l'archétype de l'État maritime. Il est également celui qui a subi une des pressions les plus fortes de la part de l'Occident au XIXe siècle

pour qu'il s'ouvre au reste du monde. Quelle place occupe-t-il dans votre schéma d'analyse ? Le Japon n'est-il pas en quelque sorte l'un des cœurs de cette maritimisation de l'espace asiatique ?

R. – Le Japon a toujours été au cœur de l'Asie maritime. Par la place spécifique qu'il occupe, dans l'arc qui court de Sakhaline à l'archipel insulindien, il jouit d'une position géopolitique centrale. La « ré-asiatisation » du Japon est cependant un phénomène récent, qui remonte au milieu des années 1980. Il a une double origine : la montée en puissance de l'économie japonaise, et son internationalisation, avec la réévaluation du yen, conséquence des accords du Plaza en 1985. Cela a contribué à projeter hors du Japon un modèle d'industrialisation qui a essaimé chez les petits dragons d'abord, dans certains pays d'Asie du sud-est ensuite, et dans les zones côtières chinoises enfin.

Q. – La Chine est avant tout perçue comme une puissance continentale. L'attirance pour le grand large, tel que vous l'évoquez, ne constitue-t-elle pas un risque quant à la cohésion de cet État-empire ?

R. – Oui, mais il y a des précédents. La Chine a été une grande puissance maritime, sous les Song, les Yuan, et au début de la dynastie Ming, soit du XIIe au XIVe siècles. Et la vocation de la Chine n'est pas que continentale. L'obsession de la cohésion est une constante de la philosophie politique chinoise. Ce martelage, utilisé à des fins très idéologiques, est-il convaincant ? Après tout la Chine a connu de longues périodes de division au cours desquelles l'effervescence économique, le bouillonnement culturel ont eu aussi des effets très positifs. Le dilemme — s'assoupir dans la lourdeur continentale, ou s'ouvrir au dynamisme de l'échange, souvent ultra-marin — semble bien avoir traversé, dans la longue durée, l'histoire chinoise.

Q. – L'intégration de fait de la Chine dans un vaste ensemble économique maritime à l'échelle de l'Asie de l'Est constitue-t-elle un facteur susceptible de favoriser une évolution politique du régime ?

R. – Il est difficile de le dire. Sans doute l'influence d'une culture marchande et cosmopolite aura-t-elle des effets corrosifs sur le monolithisme du régime. Mais on peut tout aussi bien imaginer un empire désarticulé, tirant sa force, paradoxalement, du flou de ses frontières et du caractère diffus de ses réseaux transnationaux. Dans une économie mondialisée, ces deux attributs sont loin d'être des faiblesses, et pourraient donner à la puissance Chine une redoutable capacité de projection.

Q. – Dans une démarche digne des travaux de Fernand Braudel, vous décrivez l'émergence d'une « Méditerranée asiatique ». Au-delà de la force de l'image, quel peut-être l'impact mondial de l'irruption de l'Asie orientale comme nouveau hub *commercial ?*

R. – Il ne s'agit pas que d'une image, mais d'un modèle de configuration des échanges. Gênes ou Venise avaient construit leur autonomie en jouant de leur position particulière, à la charnière de plusieurs juridictions, distinctes et concurrentes. Elles avaient aussi, par leur puissance navale, sécurisé leur espace maritime. Elles se souciaient davantage de la gestion et du contrôle des flux commerciaux, que du contrôle des territoires et de la taxation de leurs populations, et avaient enfin créé des instruments juridiques qui ont constitué l'ébauche d'un droit commercial international.

L'arc manufacturier que constituent aujourd'hui les zones côtières chinoises se mue en un *hub* logistique et financier ; l'effet d'agglomération joue à plein sur des plates-formes plus ou moins autonomes par rapport aux espaces nationaux dans lesquels elles sont intégrées ; ce double mouvement ne manquera pas d'avoir des conséquences durables. L'impact de cette transformation ne sera pas seulement économique mais stratégique : le système actuel des relations internationales est mal armé pour gérer ce découplage durable de la souveraineté et du territoire. La question se posera de savoir qui assurera la sécurité de ces points nodaux dans les réseaux d'échanges mondiaux. Ils sont en effet à la fois complexes, fragiles, et vulnérables.

■