

Article

« Des mers de Chine à la mer du Japon : un détroit sous influences nippo-coréennes »

Cécile Michoudet et Philippe Pelletier

Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, 2004, p. 335-356.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/011796ar>

DOI: 10.7202/011796ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

Des mers de Chine à la mer du Japon Un détroit sous influences nipponico-coréennes

Cécile Michoudet et Philippe Pelletier

Université de Lyon 2

cecile.Michoudet@univ-lyon2.fr

philippe.Pelletier@univ-lyon2.fr

Résumé

Historiquement, le détroit situé entre la Corée du Sud et le Japon, appelé officiellement «détroit de Corée» et parcouru par le puissant courant marin Ao-shio, est le lieu d'une civilisation originale, à l'extrémité orientale du continent asiatique. Les îles et les rives du détroit sont marquées par des échanges commerciaux anciens et une culture commune, mais aussi par de violents conflits et une piraterie endémique. L'île de Tsushima, au cœur du détroit, en est le témoin privilégié. Les litiges territoriaux pour l'exploitation des ressources maritimes, notamment halieutiques, sont dorénavant réglés dans le détroit, avec la délimitation des zones économiques exclusives. Actuellement, les tendances dominantes vont dans le sens des échanges transfrontaliers et de la construction d'une région économique autour du détroit.

Mots-clés: détroit de Corée-Tsushima, océanographie, toponymie, cartographie ancienne, civilisation de l'Ao-shio, insularité, piraterie, géopolitique, frontière, ZEE, pêche, trafic portuaire, région maritime

Abstract

From the China Seas to the Sea of Japan: A Strait under Korean-Japanese Influence

Historically, the strait between South Korea and Japan, officially designated the "Korea Strait" in which the powerful Ao-shio ocean current flows, is the place of a unique civilization at the eastern tip of the Asian mainland. The islands and shores of the strait have been marked by ancient commercial trade and shared cultures, but also by violent conflicts and endemic piracy. The island of Tsushima, in the centre of the strait, is the best example of this. Territorial disputes for the rights to maritime resources, fishing in particular, are in these days settled in the strait with exclusive economical zones delimitation. Today, trends are now shifting to cross border trade and development of an economic region within the strait.

Key Words: Korea-Tsushima strait, oceanography, toponymy, old cartography, Ao-shio civilization, insularity, piracy, geopolitics, boundary, EEZ, fishing, port trading, sea region

Le détroit qui passe entre la péninsule coréenne et l'archipel japonais fait assurément partie des espaces mondiaux où les relations sont complexes entre les populations riveraines et leurs États. D'ailleurs, le fameux dictionnaire *Mots de la géographie* ne s'y trompe pas, puisqu'il le cite à plusieurs reprises pour illustrer les enjeux afférents à ce type d'espace.

Déjà, Coréens et Japonais lui donnent des noms différents. Cette variabilité onomastique, qui existe ailleurs dans le monde, et notamment pour les détroits, recèle ici plusieurs dimensions originales. Si l'on songe, par exemple, à la Manche ou au Channel, on constate qu'il s'agit finalement du même sens donné dans deux langues, et qu'il y a là un certain consensus. Or, en l'appelant soit «détroit de Corée», soit «détroit de Tsushima», la géographie officielle des deux États riverains montre leur volonté d'appropriation tant symbolique que concrète. Ce détroit renvoie à une échelle régionale et même mondiale, d'autant que les problèmes liés à la toponymie en question résultent des explorations, des constatations et des ambitions des Occidentaux depuis la fin du XVIII^e siècle en Asie orientale (Michoudet, 2002).

L'enjeu de la toponymie reflète aussi la topographie complexe du lieu. En décrivant cela, il ne s'agit pas de ressusciter une ancienne géopolitique postulant que la politique des États réside dans leur géographie ou qu'elle dérive de leur sol. En déclinant toutes les échelles, il faut au contraire rappeler que les grands mouvements socioculturels, économiques, politiques et militaires sont spatialisés. Truisme, certes, mais qui trouve sa profondeur dans la nature même du détroit qui est situé à l'extrémité lointaine du plus grand continent terrestre, l'Eurasie, à l'orient de l'une des plus puissantes et plus anciennes civilisations mondiales, la civilisation sinisée¹. Constituant le terminus terrestre et maritime d'un espace continental prolongé par la péninsule coréenne, il débouche plus loin vers l'est sur le plus vaste océan du monde, l'océan Pacifique, qui resta impraticable à cette latitude jusqu'au milieu du XIX^e siècle, autant dire hier à l'échelle de la géohistoire mondiale.

Historiquement, le détroit forme un T dont la barre horizontale symbolise le passage entre la Corée et le Japon, tandis que le bâton vertical représente le point d'arrivée des échanges provenant de l'ouest et du sud-ouest (de la Chine, de l'Asie du Sud-Est et, plus loin, de l'Europe). Ce T se transforme en croix à partir du XIX^e siècle, avec le prolongement du bâton vers le nord-est à la suite de l'occupation russe de la Sibérie et la fondation de Vladivostok, le «Maître de l'Orient», en 1860. Depuis la partition politique de la péninsule coréenne (en juillet 1953), gardons aussi en mémoire que, malgré les récents et encore peu nombreux passages de part et d'autre de la Zone de démarcation militaire du 38^e parallèle, la Corée du Sud se retrouve pratiquement dans une situation d'insularité, quasiment inaccessible par voie terrestre. À l'instar des îles japonaises du détroit, les îles coréennes qui longent le littoral méridional de la péninsule jusqu'à Cheju s'apparentent donc à des «sur-îles».

L'espace articulé par le détroit réunit la deuxième économie mondiale – le Japon – l'économie émergente du dernier adhérent au club de l'OCDE – la Corée du Sud – et, à proximité, la Chine, déjà grande puissance mondiale en pleine croissance économique. À ces pays, il faut ajouter la Russie, qui n'a pas abdiqué ses

ambitions. Si l'on inclut la Corée du Nord, il y a également là une concentration exceptionnelle de forces militaires, nucléaires comprises, parmi les plus importantes de la planète.

Autrement dit, nous nous trouvons dans ce qu'on peut appeler «l'extrême Océan», à savoir l'océan de l'Extrême-Orient, de l'extrême Eurasie et des situations extrêmes (Pelletier, 2004). Conflits, piraterie, batailles navales et coups de main l'ont jalonné; commerce, échanges et relations pacifiques aussi. L'apaisement actuel, lent, progressif, mais réel, des relations entre le Japon et la Corée du Sud, ainsi que la multiplication des échanges économiques entre les différents pays de la zone, dont la Chine en particulier, dans le cadre d'une globalisation accélérée en ce lieu, contribuent-ils à une nouvelle organisation spatiale du détroit en question? En quoi la présence de nombreuses îles modifie-t-elle la situation?

UN ET PLUSIEURS DÉTROITS

Le détroit s'étend *grosso modo* sur 250 km de long: côté japonais, de Hirado, à la pointe occidentale de Kyûshû, vers Hagi, l'ancienne cité du puissant fief de Chôshû sur Honshû; et côté coréen, de Pusan à Gwangyang, jusqu'à l'entrée du détroit de Cheju-do. Il est ourlé d'îles multiples, petites ou grandes, plus ou moins éloignées des rivages qui sont particulièrement festonnés et allongés de façon asymétrique. L'ensemble forme une équerre qui s'évase vers la Chine et s'effile vers la mer du Japon (ou de l'Est). Il est parcouru par un puissant courant marin, houleux et dangereux, le courant dit «de Tsushima», également appelé, chez les Japonais, *Ao-shio* [courant Bleu].

LA CONFIGURATION TOPOGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE

L'Ao-shio provient essentiellement des mers de Chine méridionale (à travers le détroit de Formose) et orientale. Il s'alimente également d'une branche du Kuro-shio, soit 10% de celui-ci environ. Ce Kuro-shio, qui est le plus puissant courant marin du monde, provient du large des Philippines et se scinde à la hauteur des îles japonaises d'Amami (Pelletier, 1998a et 1998b). À la suite du précurseur Kitahara Tasaku (1870-1922), les océanographes contemporains ont démontré que le plus faible taux de salinité de l'Ao-shio (34 pour mille) par rapport au Kuro-shio traduisait l'importance des flux venant des côtes chinoises. La combinaison des eaux entre les différentes origines est toutefois variable selon les saisons.

L'Ao-shio longe le littoral occidental de Kyûshû puis termine son parcours un millier de kilomètres plus au nord-est, dans les eaux froides de la mer d'Okhotsk. Auparavant, il bute littéralement sur le brusque resserrement que constitue le détroit. Celui-ci se rétrécit, en effet, à 200 km en son point le plus étroit (Pusan-Shimonoseki) et relativement peu profond (130 m en moyenne) de part et d'autre de Tsushima. Du côté occidental de cette île, un chaudron atteint les 210 m, tandis qu'une zone de moins de 200 m et étroite de 5 km s'allonge sur une soixantaine de kilomètres. Du côté oriental, le fond est sans grand relief, sa profondeur maximale est de 130 m et il constitue de fait une partie du plateau continental eurasiatique (Hoshino et Kubota, 1987).

La configuration physique du détroit joue donc un rôle essentiel en canalisant l'Ao-shio de façon puissante. En juillet, la vitesse du courant y est de 19,3 cm/s, et son débit de $10^6 \text{ m}^3/\text{s}$. Les flots sont souvent très agités et dangereux pour la navigation, comme en témoigne le drame du traversier coréen Namyong Ho qui y fit naufrage le 15 décembre 1970 (308 morts).

L'Ao-shio est composé d'eaux chaudes, ce qui a d'importantes conséquences climatiques et biogéographiques sur les régions qu'il traverse. Au nord-est des îles Oki, au sortir du détroit, à 37°5' Nord et 134°5' Est, on enregistre en surface des températures de 10°C en janvier et de 25°C en août, à la même latitude que Séoul ou Sendai où il fait nettement plus froid. Les coraux sont présents jusqu'au sud de l'île d'Iki.

En arrivant au large du littoral oriental de la péninsule coréenne, l'Ao-shio rencontre les dernières eaux froides du courant de Liman qui provient des mers sibériennes. Le mélange de ces eaux, chaudes et froides, permet à la région de bénéficier de riches ressources halieutiques, composées notamment de plusieurs variétés de maquereaux.

UNE DÉNOMINATION CONTESTÉE

Le nom du détroit pose en lui-même un certain nombre de problèmes. Les Coréens l'appellent «détroit de Corée». Ils distinguent le chenal occidental sous le nom de «Grand détroit de Corée» ou parfois de «détroit de Pusan», et le chenal oriental sous celui de «détroit de Tsushima» [*Tsushima haeyop*]. L'espace situé entre Tsushima et Cheju est appelé «mer du Sud» [*Nanhae*], une toponymie coréenne qui peut même s'appliquer à la mer de Chine orientale². Les Japonais l'appellent «détroit de Tsushima» [*Tsushima kaikyô*]. Ils distinguent sous ce terme générique le chenal occidental [*Nishi-suidô*] et le chenal oriental [*Higashi-suidô*]. On trouve parfois dans certains ouvrages japonais l'appellation de *Chôsen kaikyô* [détroit de Corée] pour le chenal occidental, l'appellation «détroit de Tsushima» étant réservée au chenal oriental sans qu'il y ait de toponyme général.

Comme les points de vue divergent à ce sujet, le terme seul de «détroit» (ou «Détroit») sera préféré ici. Les enjeux qui se greffent sur la toponymie sont en effet considérables, articulant, révélant ou masquant plusieurs conflits opposant la Corée et le Japon. Le problème est d'autant plus complexe qu'intervient l'échelle globale qui implique, outre les institutions internationales, d'autres pays comme acteurs passés ou présents.

Un organisme américain est actuellement chargé de la nomenclature géographique mondiale, l'*US Board on Geographic Names*. Il détient l'ensemble des noms donnés aux lieux terrestres. C'est là que sont officialisés les noms géographiques du monde. Au sein de cette structure, l'*Advisory on Undersea Features* est plus spécifiquement chargé des noms des espaces maritimes. La seule existence de cet organisme mondial, dont le travail résulte en partie des discussions du Bureau hydrographique international sis à Monaco, induit une normalisation internationale des toponymes. Lorsqu'un nom est officialisé, il l'est de façon universelle, et les entreprises nationales, cartographiques notamment, doivent se plier à cette liste de référence. Dans le cas de ce détroit, c'est le nom de «détroit de Corée», attribué à l'ensemble du passage entre Japon et Corée, qui fait autorité.

Toutefois, une décision venue de l'extérieur peut ne pas convenir à toutes les parties en cause. Le Japon renie ce nom de «détroit de Corée», et l'Institut japonais de recherches géographiques emploie uniquement le nom de «détroit de Tsushima» pour désigner l'ensemble du Détroit dans sa liste des toponymes (Pak, 1988). Ce désaccord rappelle inmanquablement le rejet du toponyme de «mer du Japon» par la Corée, qui lui préfère le nom de «mer de l'Est» [*Tonghae*] (Pelletier, 2000).

Ces deux litiges se déroulent cependant de manière différente. En effet, dans le cas de la mer du Japon, la Corée revendique clairement son désaccord et formule des requêtes auprès du Bureau hydrographique international et diverses instances géographiques (l'Union géographique internationale par exemple) afin de réclamer une modification du nom au niveau international. Dans le cas du Détroit, en revanche, le Japon ne réclame aucun changement dans la toponymie officielle. De fait, les cartes japonaises, dans les manuels scolaires par exemple, se contentent d'utiliser le nom de «détroit de Tsushima» comme si c'était le nom officiel, sans se préoccuper de savoir si c'est bien celui qui est utilisé ailleurs dans le monde pour désigner cet espace. La population japonaise elle-même ne semble pas consciente du fait que, ailleurs qu'au Japon, c'est le nom de «détroit de Corée» qui est le plus largement cité. Ce phénomène explique aisément pourquoi le Japon ne conteste pas l'appellation auprès des instances compétentes.

L'histoire elle-même de la toponymie locale n'éclaire guère les choses. Pour les populations d'Asie orientale, l'existence d'un détroit entre l'archipel japonais et la péninsule coréenne a certes été précocement identifiée et exploitée. Toutefois, sa représentation cartographique fut grossièrement sous-estimée ou surestimée jusqu'au XVIII^e siècle. De manière générale, les espaces maritimes sont rarement nommés dans la civilisation sinisée, en particulier sur les cartes. Les mers y constituent des espaces à part et leur dénomination est loin d'être systématique, contrairement aux espaces terrestres. C'est donc en grande partie aux Européens qu'est revenu le soin de nommer les espaces maritimes de la région, de façon d'autant plus nécessaire que ceux qui y étaient présents étaient des navigateurs et des explorateurs. Le fait même de nommer les mers sur les cartes constituait un aspect essentiel et logique de leur démarche, même si celle-ci n'était pas exempte, le cas échéant, de visées colonisatrices. En raison de leur éloignement par rapport à l'Europe, mais aussi de la fermeture des pays d'Asie orientale vis-à-vis de l'étranger au cours de l'ère moderne, les mers de l'Extrême-Orient ont été tardivement découvertes, et donc nommées, par les Européens.

Le premier navigateur européen à franchir le Détroit est le Français Lapérouse, en 1787 (Gaziello, 1984). Il comptait aussi parmi les premiers navigateurs à pouvoir utiliser des instruments précis pour mesurer la latitude et la longitude. Sa carte est donc la première en Europe à relever correctement la région et à faire apparaître le secteur entre le Japon et la Corée comme étant un détroit, puisque les cartes précédentes laissaient souvent un espace trop large, faute de connaissances précises, et ne laissaient pas percevoir le resserrement maritime. Elle est sans doute la première carte au monde à lui donner un nom, celui de «détroit de Corée», attribué par Lapérouse lui-même (Michoudet, 2002).

Ce toponyme ne doit pas être perçu comme le résultat d'un parti pris politique en faveur de la Corée, mais plutôt comme un acte relativement pragmatique et spontané. Pragmatique, car le navigateur avait besoin, pour lui et pour d'autres, de nommer l'espace dans lequel il se trouvait et qu'il décrivait et mesurait; spontané, car sa navigation le long des côtes coréennes, qui étaient les moins bien connues des Européens à l'époque, l'a poussé à opter pour ce nom-là. Lapérouse explique alors dans son journal de bord que, faute de toponymie préexistante, il tient à choisir un nom de la façon la plus juste possible, en écartant de ce choix toute ambition de gloire personnelle (Brossard et Dunmore, 1985). Notons qu'il adopta la même logique pour nommer la «mer du Japon».

Par la suite, la qualité et l'innovation des découvertes faites par Lapérouse, ainsi que l'absence de volonté conquérante de la part de la France dans cette zone, permettent d'imposer cette toponymie partout dans le monde, même au Japon (cartes d'Inô Tadataka en 1821 et de Satô Masayasu en 1861, par exemple). Elle sera ensuite affinée. On trouve ainsi sur les cartes occidentales du début du XX^e siècle les appellations de «canal de Broughton» (du nom de l'explorateur anglais qui succéda à Lapérouse) pour le chenal occidental, et de «canal de Krusenstern» (du nom de l'explorateur germano-russe) pour le chenal oriental. Parfois, celui-ci reçoit à lui seul le nom de «détroit de Corée».

Il serait bien sûr réducteur de considérer la question sous le seul angle des toponymes maritimes. Ces débats s'inscrivent dans des perspectives plus complexes, lourdes d'enjeux, qui se jouent à l'échelle locale, mais aussi régionale et mondiale.

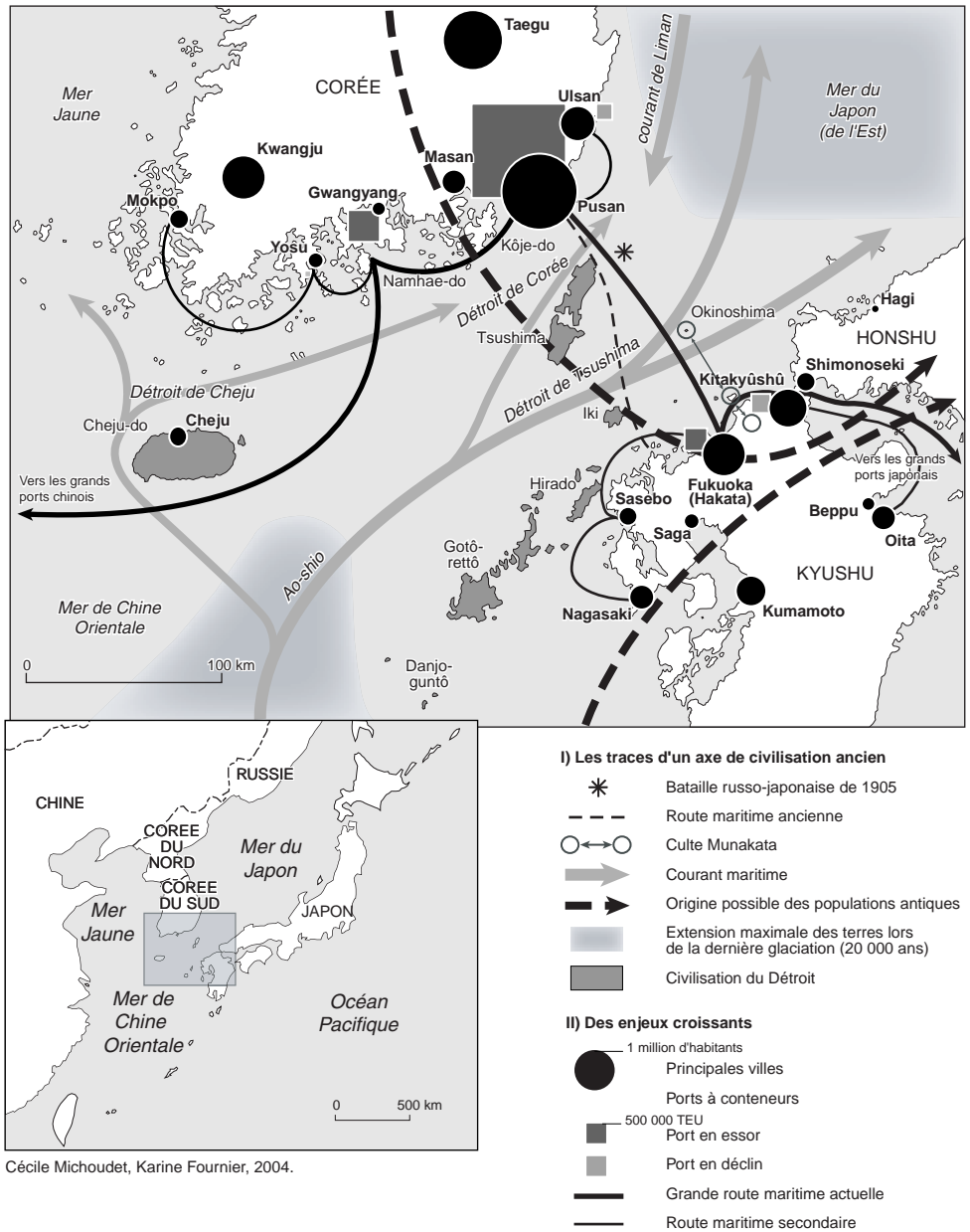
UNE CIRCULATION HISTORIQUEMENT INTENSE

Malgré la turbulence des eaux du détroit, et malgré sa relative largeur, la circulation entre le continent eurasiatique et l'archipel japonais, via la péninsule coréenne, a toujours été riche (figure 1). Elle concerne autant les végétaux et les animaux que les êtres humains, les marchandises ou les idées.

LA RÉGION DE L'AO-SHIO

Avant la formation géologique du détroit, lors de la dernière glaciation du Würm il y a 20 000 ans, ce qui constitue aujourd'hui l'archipel japonais se trouvait rattaché au continent eurasiatique par la péninsule coréenne. Même si de nombreuses incertitudes demeurent sur les modalités du peuplement de l'archipel japonais, il est fortement probable que cette jonction terrestre ait été utilisée. Les découvertes archéologiques réalisées au Japon tendent à prouver une filiation entre l'occupation du Japon et la population de la Corée, ce qui paraît être une hypothèse logique, ou au moins crédible. Mais de quelle nature étaient les populations en question: malayo-polynésiennes, altaïques, sinisées? Si des doutes demeurent encore, il est assuré que des populations se rapprochant fortement de leurs homologues coréennes anciennes ont peuplé le Japon lors de la période Yayoi (III^e siècle av. J.-C. - III^e siècle ap. J.-C.), notamment caractérisée par l'apport de la riziculture irriguée et de la métallurgie.

Figure 1 Dynamiques passées et actuelles du détroit de Corée-Tsushima



Cécile Michoudet, Karine Fournier, 2004.

Cependant, quelques archéologues japonais peu scrupuleux n'hésitent pas à maquiller leurs découvertes afin de contredire cette proposition: le but est d'avancer l'hypothèse d'une population spécifique au Japon, n'ayant aucune parenté notamment avec la Corée voisine. Ces velléités nationalistes, dont le caractère mensonger a été démasqué et dénoncé, et qui contrastent d'ailleurs avec le

discours colonialiste japonais d'avant 1945 postulant au contraire, chez certains, l'unicité «nippon-coréenne» [*Nissen dôsoron*] (Berlinguez-Kôno, 1999), ne remettent pas en cause la possibilité d'un Japon peuplé par le biais du détroit. La civilisation japonaise actuelle trouve donc une partie de ses origines dans une région plus vaste, centrée sur cet espace.

Il ne faut pas minimiser l'importance historique de l'Ao-shio qui, au temps des navigations à rame ou à voile fortement dépendantes des vents et des courants, a favorisé l'arrivée des flux en provenance de Corée: non seulement vers le nord de Kyûshû, mais aussi vers les littoraux de cet *Envers* qui autrefois n'en était pas un³. Ainsi, le San'in, ou ancien pays d'Izumo fut, semble-t-il, la terre d'arrivée des peuplades équestres en provenance de la péninsule coréenne au cours de l'Antiquité; la baie de Wakasa, dont les ports, Kyôto notamment, qui était la grande ville la plus proche⁴ ont constitué après l'Antiquité et tout au long du Moyen-Âge des seuils pour la région capitulaire du Kinai, et, plus loin, tout le littoral du Hokuriku⁵.

On observe d'ailleurs de fortes ressemblances anthropologiques dans toutes ces régions allant du Détroit au Hokuriku. Les communautés de plongeuses féminines Ama en avaient fait leur vaste domaine d'activité, de Kyûshû jusqu'à la péninsule de Noto, voire au-delà vers le nord-est⁶. Des études somatologiques ont prouvé de nombreuses similitudes physiologiques entre les insulaires de Sado, les péninsulaires de Noto, les insulaires d'Okî, de Tsushima, des îles et des littoraux du quart nord-ouest de Kyûshû (Ikeda, 1964): autrement dit, de l'ensemble des espaces baignés par l'Ao-shio, qui a favorisé les brassages et dont le milieu surinsulaire a maintenu les particularismes anthropologiques.

Avant l'essor de la marine à vapeur, les îles du détroit ont logiquement constitué des étapes quasi obligées, en tous cas fort commodes. Les techniques traditionnelles de navigation étant inégales, les flots puissants et les vents changeants, les conditions de traversée s'avéraient difficiles, voire périlleuses. Il était nécessaire d'attendre la période favorable pour effectuer la traversée, c'est-à-dire le mois de juillet pour aller vers le Japon et le mois de novembre pour aller vers la Corée. La méthode la plus sûre consistait à faire du cabotage d'île en île, pour profiter des appuis portuaires. C'est pourquoi la route historique partant de Pusan vers Hakata (Fukuoka) passait par Tsushima, Iki, Genkaijima, Ainosima et Jinoshima. Okinoshima, qui se trouve environ à équidistance de Tsushima, Iki, Kyûshû et l'ouest de Honshû, et à la jonction maritime des golfes de Genkai et de Hibiki, aurait dû être un point de passage incontournable. Mais les anciennes routes de navigation passaient plus au sud.

Les îles qui se situent à l'intérieur du détroit apparaissent donc comme des témoins actuels de la proximité entre le Japon et la Corée. Leur destin permet d'appréhender leur rôle d'intermédiaire entre deux foyers de population. Le cas d'Okinoshima, d'une superficie de 0,69 km², en est une illustration. La transition matérialisée sur cet îlot est à la fois spatiale et temporelle. En effet, dès l'Antiquité, Okinoshima est un espace sacré. Les rites religieux qui y sont pratiqués révèlent un type d'occupation de l'espace à l'origine plutôt coréen. Les fouilles archéologiques montrent leur perfectionnement et leur japonisation ultérieurs, à mesure que l'îlot entre dans l'orbite politico-culturelle d'un Japon qui se singularise. D'ailleurs, aucun royaume coréen ne le revendiquera.

Okinoshima est le dernier maillon du schéma spatio-religieux d'un culte shintô devenu célèbre, celui de Munakata, archétypique des îles sacrées (à l'image de Miyajima dans la mer Intérieure), puis des montagnes sacrées. Le sanctuaire principal se situe en Kyûshû, le sanctuaire second dans l'île d'Ôshima et le sanctuaire tiers à Okinoshima. L'îlot est régi par des tabous et des interdits stricts. Il est inhabité, et uniquement fréquenté lors de cérémonies religieuses⁷.

Cet exemple de transfert d'une civilisation vers une autre, à partir d'une île du détroit, n'est pas le seul: le plus probant est sans doute le cas de Tsushima, île habitée cette fois, qui porte ainsi la trace d'une culture spécifique au détroit.

TSUSHIMA, ÎLE DU MILIEU

Vaste de 696 km² et peuplée de 45 000 habitants, l'île de Tsushima est située au cœur du Détroit. Elle est plus proche des côtes coréennes que des côtes de Honshû et de Kyûshû. Une cinquantaine de kilomètres sépare sa pointe septentrionale de la péninsule coréenne, ce qui rend les côtes visibles à l'œil nu par beau temps, tandis que sa pointe méridionale se trouve à 120 km de Honshû et de Kyûshû. Cette position lui confère un rôle d'île carrefour historique entre deux axes: un axe nord-sud, entre la péninsule coréenne et le Japon central, le plus important, et un axe ouest-est, entre les rivages chinois de la mer de Chine orientale et les rivages japonais de la mer du Japon. Au temps des anciennes navigations, Tsushima constituait une étape quasi obligée, et bienvenue, à l'instar de sa consœur Iki située un peu plus au sud.

Le nom même de l'île reflète bien sa condition sur-insulaire et sa position à la jonction de diverses influences. Tsushima, dans les idéogrammes encore utilisés actuellement, signifie «l'île [*shima*] port [*tsu*]», ou encore, selon une autre transcription idéographique, «le pays en face de la mer» [*toui hai kouo* en ancien chinois]. D'après l'orientaliste Basil Hall Chamberlain (1850-1935), l'étymologie de Tsushima proviendrait de *toui-ma*, ancien nom aïnou signifiant «l'île lointaine» (Chamberlain, 1887). Les Japonais en auraient phonétiquement transcrit le nom par les idéogrammes chinois *toui-ma*, c'est-à-dire «chevaux opposés», ce qui n'a pas de sens, en lui ajoutant quelquefois le déterminatif de *tao* («île»). Puis sa lecture aurait évolué en *tsoushima*, mot que les Japonais ont transcrit phonétiquement par trois autres caractères et que, à leur tour, les Chinois ont lu et retranscrit en *tsou-tcheou* («l'île des patriarches»), ce qui n'a pas de sens non plus.

Il est davantage probable que l'étymologie de Tsushima provienne du coréen *tu sem*, qui signifie «deux îles» (*sem* = île, cf. le japonais *shima*). Ce nom correspond bien à la topographie des lieux: deux péninsules massives à l'allure d'îles, l'une au nord et l'autre au sud, séparées par la baie d'Aso et reliées par un mince bras de terre au centre. Elles sont d'ailleurs appelées en japonais «Île du Haut» [*Kaminoshima*] et «Île du Bas» [*Shimonoshima*], ce qui corrobore l'hypothèse d'une double insularité. En tout état de cause, langues coréenne, aïnou, chinoise ou japonaise mettent en évidence, quelle que soit la sémantique retenue, la composante de Tsushima que l'on peut qualifier, de façon anachronique mais au sens fort du terme, «d'internationale».

La constitution progressive du détroit, en séparant Tsushima du continent eurasiatique, a permis le développement sur l'île de phénomènes biogéographiques particuliers, comme l'endémisme, des espèces relictives, ou des fossiles uniques (Ichikawa, 1990). On y trouve ainsi des animaux originaux, comme un chat des montagnes, des espèces connues au Japon mais pas en Corée, ou bien le contraire. L'île est aussi caractérisée par un reliquat de civilisation laurisylvaine, c'est-à-dire par la forêt sempervirente à feuilles luisantes et par la culture itinérante sur brûlis. Ces éléments proviennent de l'Asie du Sud-Est et du Yunnan chinois, et constituent ce qui est parfois appelé la «civilisation de l'Ao-shio». La riziculture traditionnelle, introduite tardivement dans l'île, est plus proche de celle pratiquée en Asie du Sud-Est, avec la production de «riz rouge» [*akamai*, *akagome*], contrairement au reste du Japon caractérisé par l'*oryza sativa japonica*. Tsushima a d'ailleurs joué un rôle de relais dans le chemin emprunté par le riz rouge, venu de Chine centrale, en direction du Japon et de la Corée. On observe un phénomène similaire dans la diffusion de la patate douce. Inversement, l'élevage, caractéristique de la civilisation mongole, n'a pas franchi le Détroit.

Le phénomène de transition qui a joué pour la biogéographie de Tsushima s'applique aussi à sa géographie historique. Les rapports entre Japon et Corée, qu'il s'agisse des peuples ou des gouvernants, ont toujours connu le chaud ou le froid, mais n'ont jamais rompu. Il existe des vestiges archéologiques de type japonais en Corée du Sud, de type coréen au nord de Kyûshû, et des deux sortes à Tsushima (Nagadome, 1985). Du XII^e au XIX^e siècle, c'est-à-dire pendant huit siècles, l'île de Tsushima est contrôlée par un même clan, celui des Sô. Cette longévité, qui est remarquable, témoigne de leur habileté à jouer de la géopolitique nippo-coréenne. Grâce à un certain pragmatisme, les Sô parviennent à faire de Tsushima un relais essentiel, à la fois géographique et diplomatique, dans les relations entre le Japon et la Corée (Ôsa, 1987).

L'île connaît même une période de souveraineté duelle (Takahashi, 1987). Au cours du XV^e siècle notamment, les Sô obtiennent de la cour coréenne des Yi le contrôle de la navigation japonaise vers la Corée. Sô Shigemoto (1419-1467) demande ainsi à être nommé gouverneur de Tsushima par les Coréens. Cette situation explique pourquoi ceux-ci considèrent à l'époque l'île comme partie intégrante de leur pays, comme en témoigne leur cartographie. Cependant, les Sô recherchent aussi des garanties du côté japonais et ils font allégeance au shôgunat Muromachi (fin XV^e siècle), non sans méfiance de la part du Japon qui envoie des délégués spéciaux chargés de défendre le littoral.

Les rapports entre Tsushima, le Japon et la Corée sont plus agités au cours du XVI^e siècle, entre guerres civiles, nouvelles manifestations des pirates *wakô* et tentatives d'invasion de la Péninsule (expéditions japonaises de Hideyoshi en 1592 et 1597). Mais les relations diplomatiques se normalisent dès le début du XVII^e siècle, avec l'avènement du shôgunat Tokugawa. Les Sô se révèlent être des interlocuteurs incontournables entre Japonais et Coréens, avec un rôle essentiel dans le rétablissement de la paix. En récompense, leur situation politique est renforcée du côté japonais, tandis que leur économie profite d'un monopole commercial avec la Corée par le biais du comptoir japonais [*waegwan*] qui est enclavé dans le port de Pusan, devenu l'unique accès autorisé en Corée. L'habileté diplomatique des Sô leur permet de sauver les convenances, à la fois vis-à-vis de la Corée et du Japon.

La situation de Tsushima comme espace intermédiaire au cœur du détroit est ainsi exploitée à fond. Elle conduit aussi à relativiser l'idée communément admise qui voudrait que le Japon ait été hermétiquement fermé du début du XVII^e siècle au milieu du XIX^e siècle. Car Tsushima fait partie de ces « quatre portes » du Japon ouvertes à l'étranger pendant cette période, au même titre que l'îlot de Dejima à Nagasaki (Tsuruta, 1994). Quelques épisodes militaires et la signature du traité de 1858, ouvrant sept ports japonais au commerce international, marquent toutefois la fin de ce système. Sous le gouvernement Meiji, l'île est progressivement intégrée au nouveau système administratif japonais. L'enjeu géostratégique local est alors clairement relégué au second plan. Les rapports diplomatiques et commerciaux du Japon se jouent dorénavant à une autre échelle. Ce qui n'empêche pas l'installation, dès le gouvernement Meiji, d'une base militaire dans un îlot situé à la pointe septentrionale de Tsushima et qui a été, depuis, transformée en base radar pour les Forces d'autodéfense japonaises. Aujourd'hui, la tendance la plus affirmée est celle d'un renforcement des liens amicaux entre Tsushima et la Corée, à travers des échanges économiques, culturels et diplomatiques (jumelages, festivités, tentatives d'attirer les touristes coréens proches).

L'étude historico-géographique locale de Tsushima n'est donc envisageable que dans un cadre régional, c'est-à-dire l'Asie orientale, voire au-delà. Si l'on se place sur la double échelle historique et géographique, il s'avère difficile d'affirmer à qui appartient l'île, sinon aux insulaires eux-mêmes. D'après l'historien Nagadome Hisae, natif du lieu, la conscience de ses habitants, c'est d'abord « celle du Détroit » (Nagadome, 1985). Il est même possible d'élargir cette définition topologique à l'ensemble de la mer de Chine, en incluant les autres îles situées au large de Kyûshû, comme Iki et Gotô, et l'île coréenne de Cheju, c'est-à-dire toute une région marquée par des échanges économiques et culturels anciens.

L'intensité des relations à l'intérieur du détroit et l'émergence d'une civilisation commune ne doivent pas faire perdre de vue une autre utilisation du détroit. En effet, malgré le calme régnant actuellement sur Tsushima, le détroit comporte aussi une dimension plus offensive: l'exploitation du passage et de ses îles pour des raisons guerrières. C'est d'ailleurs cet aspect qui est souvent mentionné en premier lieu à propos du Détroit.

BATAILLES DANS LE DÉTROIT ET POUR LE DÉTROIT

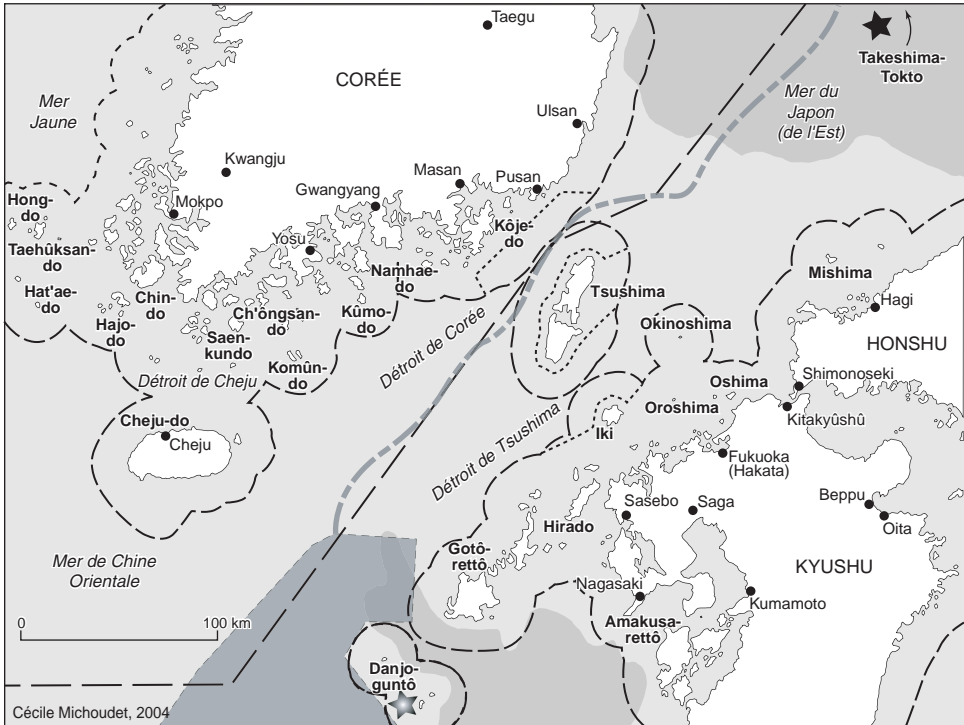
Roger Brunet met en exergue la valeur stratégique des détroits en général, et plus spécialement de ceux qui comportent une île au milieu: il cite alors l'exemple de Tsushima. Ce cas est aussi utilisé pour illustrer un thème récurrent des problématiques qui leur sont liées: « on se bat pour les détroits et dans les détroits » (Brunet, Ferras et Théry, 1992) (figure 2).

L'ANCIENNE PIRATERIE

Depuis des temps reculés, les îles et certaines côtes du détroit ont constitué le repaire de pirates. Plusieurs facteurs expliquent aisément ce phénomène: localisation dans des criques bien abritées au sein d'îles souvent découpées (Tsushima, archipel Hirado), situation dans un espace éminemment fréquenté et stratégique,

difficulté de contrôler cette zone par les différents pouvoirs centraux. Pendant longtemps la piraterie fut considérée comme une endémie par les royaumes de Corée, du Japon et de Chine. Chacun de ces États se renvoyait la balle des responsabilités pour cette insécurité maritime qui faisait néanmoins vivre des populations entières, y compris dans un cosmopolitisme hostile aux pouvoirs centraux.

Figure 2 Limites et litiges



I) Évolution des délimitations

- Ligne Lee (Peace Line), 1952
- - - Limite des 12 milles nautiques, 1977
- Limite maintenue des 3 milles nautiques
- — — Frontière Japon-Corée du Sud (limite des eaux territoriales), 1996

II) Le détroit entre accords et conflits

- Zone de développement économique conjoint
- Plateau continental
- ★ Conflit territorial réglé
- ★ Conflit territorial actuel

La piraterie commence à Tsushima et sur quelques îles au large de Kyūshū au IX^e siècle (Tanaka, 1982). Raids coréens alternent avec raids japonais. La cour coréenne de l'époque stigmatise régulièrement le «repaire des Trois Îles», probablement Tsushima, Matsushima et Iki. Les Japonais ripostent lors d'une bataille navale au large de Tsushima en 894, mettant fin à ce processus. La période allant du X^e au XIV^e siècle correspond à une reprise progressive des contacts politiques entre la Corée et le Japon. Tandis que la Corée tente de regagner son hégémonie maritime, les habitants de Tsushima pratiquent la contrebande sur la côte sud-coréenne, au XII^e siècle en particulier.

La guerre civile japonaise, remportée par le clan Minamoto (XII^e siècle), réfugié en partie à Tsushima, renverse la situation. La piraterie reprend, mais cette fois sous l'hégémonie japonaise. Son cœur spatial se localise plus au sud, dans les archipels Hirado et Gotô, mais l'ensemble de la zone concernée va jusqu'aux bouches du Yangzi à l'ouest, à Taïwan au sud, à Cheju-do et Tsushima au nord. Les pirates sont alors extrêmement mobiles et actifs, pratiquant aussi bien le banditisme que le commerce plus ou moins clandestin.

Avec les *wakô*, le Détroit constitue un espace autonome au cours de la période médiévale. Ce terme de *wakô* désigne les pirates *wa*, c'est-à-dire japonais. Si les Japonais sont indéniablement impliqués, et nombreux, il ne faut pas se leurrer sur cet intitulé qui ne doit pas masquer la présence de Chinois ou de Coréens, avec tous les métissages possibles. Certains historiens japonais ne se font d'ailleurs pas faute de souligner que le terme de *wa* revêt une connotation ethnique qui ne correspondait pas à celle de Nihon (Japon en japonais) ou Zipen (Japon en chinois), et qu'il n'engageait donc pas l'autorité de l'État portant ce nom-là. Plusieurs origines proto-nationales se cachaient en fait sous l'appellation de *wakô*, ce qui permettait bien des coups fourrés et des opérations variées à ces groupes transnationaux. Les *wakô* de Cheju-do, notamment, se désignaient eux-mêmes comme japonais. Les populations de Cheju-do et de la péninsule coréenne se craignaient mutuellement, et c'est l'une des raisons pour lesquelles cette île n'est entrée que tardivement dans l'orbite coréenne, après sa conquête par les Mongols au XIII^e siècle.

Le long épisode *wakô* permet de rendre compte de l'importance des liens commerciaux et culturels dans la région du Détroit, même si leur sinisation semble l'emporter au XVI^e siècle. Ces «situations piratesques» sont mises en valeur à travers, par exemple, les mariages interethniques, les quartiers étrangers dans les bourgs côtiers ou encore les négociés en commun (Arano, 1987). Après l'édit promulgué par Hideyoshi en 1587 qui interdit la piraterie, la politique des Tokugawa au Japon normalise la situation à partir du XVII^e siècle et met un terme à ces activités.

LE CHEMIN DES MILITAIRES ET DES LITIGES FRONTALIERS

Quant aux guerriers, leur chemin dans le détroit était pratiquement le même que celui des commerçants, des moines bouddhistes ou des voyageurs. La configuration physique du détroit, parsemé d'îles et rapprochant le Japon du continent, ainsi que la conjoncture politique et géopolitique des terres riveraines, ont encouragé les volontés militaires de part et d'autre. C'est ainsi que, par exemple, les Mongols ont profité de la faiblesse politique simultanée du Japon et de la Corée au XIII^e siècle pour tenter d'envahir le Japon à deux reprises, en 1274 et en 1281, en passant par le sud de la Corée, Tsushima et Iki. Dans l'autre sens, le Japon de Toyotomi Hideyoshi tente d'envahir la Corée en 1592 et en 1597, profitant d'une période de troubles internes au sein de l'élite dirigeante coréenne. Ces deux campagnes militaires, particulièrement meurtrières et cruelles, prennent appui sur les îles du détroit, et en particulier sur Tsushima, où est basée la flotte japonaise.

En 1905, la fameuse bataille de Tsushima révèle l'intérêt géopolitique que peut revêtir la position d'une île au cœur d'un détroit. Le nom de Tsushima est d'ailleurs

clairement associé à cet épisode naval, comme peut le révéler la consultation des dictionnaires, géographiques ou généraux, à l'entrée «Tsushima». Après tout, il entérine par son toponyme même l'expansionnisme nippon de la première moitié du XX^e siècle, puisque cette bataille navale, remportée par la marine impériale japonaise contre la marine tsariste en mai 1905, et encore célébrée par un monument commémoratif situé sur la pointe nord-est de l'île, était dirigée à la fois contre les impérialistes occidentaux et les voisins coréens qui se firent rapidement coloniser (1910). Le succès japonais, dû à un coup de poker selon les uns, à un coup de chance selon les autres, de l'amiral Tôgô Heihachirô (1848-1934), dont la stratégie allait à l'encontre de toutes les normes tactiques alors en vigueur, fut considéré comme la première victoire militaire d'un peuple non occidental contre les Blancs. Il permit au Japon de garantir durablement la sécurité de sa circulation dans le détroit.

De 1910 à 1945, la colonisation de la Corée par le Japon constitue une nouvelle utilisation offensive du passage dans le détroit. Tsushima constitue alors un relais important dans ce processus, puisque de nombreux Coréens viennent travailler dans l'île, tandis que les habitants de Tsushima renforcent leur présence en Corée, dans les secteurs du commerce et de la pêche surtout.

En 1952, après la colonisation japonaise qui fut terrible (Cheong, 1991), le président sud-coréen Li Sung-Man [*Syngman Rhee*] décide unilatéralement de reculer les limites économiques maritimes coréennes, de 20 à près de 200 milles nautiques au détriment du Japon («ligne Lee», [*Rî-rain*]). Les garde-côtes coréens multiplient alors les arraisonnements (326 bateaux et 3904 pêcheurs japonais jusqu'en 1965). Mais ils distinguent soigneusement les «Japonais» [*Ilbon-saram*] des «gens de Tsushima» [*Timado-saram*]. Aux seconds, ils demandent seulement de rentrer au port... À cette époque, le gouvernement sud-coréen va jusqu'à réclamer «le retour de Tsushima au sein de la patrie coréenne», en s'appuyant sur l'ouvrage du géographe coréen Sin Suk-Chu (1471). En 1965, la normalisation des relations diplomatiques entre le Japon et la Corée, consacrée par la signature d'un traité, rend totalement obsolète cette revendication.

La délimitation de la frontière entre le Japon et la Corée, c'est-à-dire entre Tsushima et le littoral de Pusan, au sein du chenal occidental du détroit, devient ensuite l'occasion d'un long jeu d'observation mutuelle entre les deux pays, et d'un positionnement réciproque en droit international (Pak, 1988). Tout comme il refusait le principe des Zones économiques exclusives pour garder son accès halieutique dans les hautes mers du monde, l'État japonais s'est montré pendant longtemps hostile à l'extension des eaux territoriales de trois à douze milles nautiques, cette fois pour des raisons surtout stratégiques, notamment pour préserver le passage de ses navires dans le crucial détroit de Malacca. Face à la pression internationale, il revoit sa position et, le 2 mai 1977, il se rallie au principe des douze milles nautiques (Akaha, 1985). Aussitôt, l'État sud-coréen en fait autant.

En juin 1977, l'État japonais définit toutefois cinq détroits internationaux au sein de son archipel pour lesquels il maintient la limite de trois milles nautiques, dont les deux chenaux du détroit de Corée (les autres détroits étant ceux de Sôya-Lapérouse, Tsugaru et Ôsumi) (Mendl, 1995). L'État sud-coréen s'y conforme également. Ce choix des deux États riverains a deux conséquences. D'une part, il permet

le libre passage des navires de tous pays dans le Déroit, notamment des sous-marins nucléaires, à l'époque soviétiques – environ 145 navires de guerre soviétiques empruntent annuellement ce passage au cours des années 1970 (Park, 1983). D'autre part, il rendra inopérante la disposition du libre passage prévue par la Convention internationale de 1982 qui concerne les détroits en cas de largeur inférieure à deux fois douze milles nautiques, soit vingt-quatre milles nautiques, ce qui est précisément le cas du chenal occidental du déroit de Corée-Tsushima.

Le Japon et la Corée se désengagent donc de tout souci dans ce domaine, tout en ayant comme arrière-pensée la libre circulation des navires militaires, cette fois américains, en vertu de l'alliance stratégique qui unit ces deux pays aux États-Unis. Le Japon, qui est censé interdire fermement tout passage (et toute utilisation) de navires nucléaires, s'exonère de surcroît aisément de cette décision sociopolitique vis-à-vis de son opinion publique.

Des prospections pétrolières vont, à la fin des années 1960, porter la tension du côté des Danjô-Guntô (Keun, 1995; Pelletier, 1997a). *A priori*, ces deux îlots inhabités ne suscitent pas de problème de légitimité territoriale. Situés à 72 km au sud-sud-ouest de l'île la plus méridionale de l'archipel des Gotô, leur appartenance japonaise est indéniable. Mais ils sont situés sur la plate-forme continentale que la Corée peut juger sienne en fonction de Cheju, même si cette île est éloignée, et en vertu des normes du droit international en la matière. Le litige possible entre la Corée du Sud et le Japon est évacué par un accord commun signé en janvier 1974 qui établit une zone de développement économique conjoint, sur un quadrilatère situé au sud de Cheju, au large occidental de Kyûshû jusqu'au nord-ouest des îles Amami. La Chine a contesté ce périmètre, considérant que celui-ci recouvre son propre plateau continental (Zhou, 1991). L'accord coréen-japonais trace en outre la frontière «territoriale» entre la Corée et le Japon au milieu du chenal occidental du déroit, sur la base du principe d'équidistance (Nagai, 1996).

La Convention internationale du droit de la mer, dite aussi Conférence de Montego Bay, définit en 1982 les ZEE à 200 milles marins, soit environ 370 km (Mormanne, 1999). Cette Convention n'est entrée en vigueur que le 16 novembre 1994. Elle implique une délimitation stricte de ce zonage. La Corée l'applique depuis le 28 février 1996, le Japon depuis le 20 juillet 1996, ainsi que la Chine depuis mai de la même année (Murakami, 1994; Paik, 1997; Takata, 1996; Van Wie, 1995).

Les principaux conflits de pêche dans les régions adjacentes du Déroit se situent plutôt dans la mer du Japon, entre les pêcheurs japonais et coréens essentiellement (Lee, 1998). La récente nécessité de délimiter précisément les ZEE, puis la rupture en 1997, avant sa renégociation en 1998, du pacte de pêche coréen-japonais de 1965, sont à l'origine de nouvelles tensions entre les deux pays qui renvoient à la question de la souveraineté de l'îlot Takeshima ou Tok-to situé au débouché nord-est du déroit, dans la mer du Japon – ou de l'Est (Li, 1998; Pelletier, 1997b).

Or, après être resté longtemps au premier rang mondial pour la production de produits marins, avec un tonnage maximum de douze millions de tonnes dans les années 1980, le Japon est aujourd'hui relégué au troisième rang, derrière la Chine et le Pérou, avec une production avoisinant les cinq millions de tonnes à la fin des

années 1990, à peu près au même niveau que la pêche sud-coréenne (Pelletier, 1997c). Les facteurs de cette baisse s'expliquent en partie par la délimitation mondiale des ZEE, puisque les pêcheurs japonais sont contraints de se limiter à exploiter leurs eaux uniquement, ce qui n'était pas le cas dans le passé. Mais ce n'est pas la seule raison. Les mers entourant le Japon, et plus particulièrement les eaux du Détroit, voient leurs ressources s'amenuiser en raison d'une sur-pêche de la part des pays riverains, c'est-à-dire le Japon avant tout, mais aussi la Chine et la Corée.

Ces abus, menaçant l'équilibre écologique de la mer, ont entraîné plusieurs conséquences. En effet, plusieurs ports de pêche du Japon ont cessé leur activité, dans un souci de protection du milieu naturel et de la ressource. C'est le cas notamment dans la région de la baie de Hakata, où les problèmes écologiques devenaient trop aigus: la pêche y est désormais interdite. Elle se maintient toutefois un peu plus au nord, vers Shimonoseki, mais surtout au sud, avec Nagasaki. Le secteur de la pêche constitue ainsi la troisième activité de cette ville, derrière la construction navale et le tourisme. La préfecture de Nagasaki se classe désormais au second rang du Japon pour la production de l'agriculture et de la pêche, après Hokkaidô⁸.

Le Détroit reste donc, sur ses marges au moins, vers Nagasaki et Shimonoseki, une zone de pêche non négligeable, y compris du côté japonais. Mais les statistiques ne doivent pas faire illusion. La baisse de la pêche japonaise est réelle pour l'ensemble des autres ports de la région. Ce phénomène se traduit par une hausse des importations de produits marins: le tonnage de ces importations est estimé à 6,7 millions de tonnes en 1995 pour l'ensemble du pays. Le port de Hakata est un des principaux points d'entrée des importations de produits marins venus de Corée et de Chine; le port de Nagasaki reçoit lui aussi des importations depuis la Chine. La pêche de la Corée ne s'effectue pas dans le Détroit, où les problèmes sont les mêmes que pour le Japon, mais dans la mer Jaune, où les ressources sont conséquentes.

VERS UN AXE DE CROISSANCE?

Le Détroit se trouve à l'extrémité de la route européenne vers l'Asie orientale, exploitée dès l'époque des Grandes Découvertes. Tout s'est déroulé dans un contexte mondial: l'avancée européenne de la Renaissance a été un tournant en termes de relations globales dans la région. Les ambitions religieuses de la papauté ou de la Compagnie de Jésus s'associent à l'enjeu économique considérable du commerce de la soie entre Nagasaki et Macao, et des métaux précieux entre «Cipango», la Chine et l'Europe (Nagazumi, 1990). La route maritime entre le Zhejiang ou le Fujian et Kyûshû fascinait, au XVI^e siècle, les marchands chinois, portugais et hollandais, qui commerçaient la soie chinoise et l'argent japonais. Portugais et Hollandais notamment se menaient une concurrence farouche sur les mers de l'Extrême-orient, et cherchaient la primauté auprès des marchands chinois comme des seigneurs japonais.

LA NOUVELLE GÉOGRAPHIE DES PORTS

À l'heure actuelle, l'évolution des activités portuaires sur les rives du Détroit permet de cerner la façon dont se structure le trafic maritime dans la région. Si du côté coréen le port de Pusan apparaît comme la seule porte d'entrée de la

Corée sur le Détroit, les choses sont plus complexes du côté japonais, où plusieurs villes portuaires voisines interagissent, en concurrence ou en complémentarité (Won-Bae, 2000).

Pusan est devenu le grand port de la région. Il s'agit désormais du troisième port à conteneurs du monde. Ses fonctions, à la fois de plaque tournante de transbordement à l'échelle mondiale et de port d'hinterland pour la Corée du Sud, expliquent sa croissance remarquable voulue par les autorités coréennes. Le trafic y est passé de 0,7 million de EVP, (équivalents vingt pieds ou, en anglais, *Twenty Equivalent Units*), en 1981, à plus de 8 millions de EVP en 2001 (Ducruet et Frémont, 2003). Le développement portuaire est tel que, pour renforcer le nœud maritime et pour décongestionner l'agglomération de Pusan qui compte 4 millions d'habitants, la Corée a décidé de construire deux nouveaux ports, l'un dans la ville industrielle de Gwangyang, 140 km à l'ouest de Pusan et l'autre, créé ex nihilo, appelé New Pusan Port, une douzaine de kilomètres à l'ouest.

Du côté japonais, le chapelet des villes portuaires de la côte ouest de Kyûshû est marqué par les disparités. L'ensemble Kitakyûshû-Shimonoseki, qui forme une agglomération de 1,3 million d'habitants et un grand port industriel, souffre aujourd'hui de la désindustrialisation du Japon, notamment par le biais des délocalisations industrielles vers la Chine. La reconversion vers les industries de l'environnement ne parvient pas à enrayer la diminution des fonctions portuaires. Les ports de Nagasaki (420 000 habitants) et de Sasebo (242 000 habitants), localisés dans des rades étroites, n'ont pas la possibilité d'aménager des terminaux à conteneurs. En outre, le site très protégé de Sasebo a été choisi pour l'implantation d'une base militaire américaine au moment de la guerre de Corée, ce qui bloque aujourd'hui le développement d'autres activités portuaires.

Hakata, le port de Fukuoka, agglomération de 1,5 million d'habitants, cumule en revanche un certain nombre d'avantages comparatifs. Le site large de sa baie est favorable aux aménagements pour les conteneurs. Sa position en fait la métropole de Kyûshû la plus proche de l'Asie orientale, par le Détroit. Ses liaisons efficaces avec l'arrière-pays permettent la circulation des importations et des exportations. Faiblement industrielle, la ville n'a pas été touchée par la crise qui a ralenti la plupart des autres villes portuaires japonaises. Les dommages causés au port de Kôbe par le séisme de 1995 ont conduit Hakata à capter et à conserver une partie des flux. Le développement portuaire très rapide a poussé la ville à construire une île artificielle dans la baie, Island City. À terme, ce projet, à la fois urbanistique et portuaire, devrait permettre d'accroître la capacité du port à conteneurs, pour faire de Hakata un véritable nœud pour l'Asie orientale (City of Fukuoka, 2002). Pour l'instant, il faut tout de même relativiser cet optimisme, puisque, en 2001, le trafic ne s'élevait qu'à 527 073 EVP, ce qui est, certes, un chiffre quatre fois plus important que dix ans plus tôt, mais pourtant quinze fois plus faible que pour Pusan.

À l'échelle internationale, le grand port du Détroit est donc celui de Pusan. Les grandes routes maritimes mondiales débouchant en Asie orientale l'ont ainsi choisi comme étape incontournable, Hakata en étant simplement un relais au Japon. Pusan est relié aux autres grands ports mondiaux, tandis que les ports de la rive

japonaise du Détroit ne le sont qu'indirectement. Le trafic de Hakata passe par Pusan ou par les autres ports japonais, notamment Nagoya. Les exportations de Nagasaki transitent aussi par Pusan, ce qui met à mal le statut de plaque tournante asiatique revendiqué par la municipalité de Fukuoka.

VERS LA ZONE ÉCONOMIQUE DE LA MER JAUNE?

La circulation qui semble l'emporter aujourd'hui dans le Détroit est une navigation transversale entre Japon et Corée. Les relations entre Pusan et Fukuoka, pour les marchandises mais aussi et surtout pour les passagers, par mer et de plus en plus par air, sont prédominantes. Ces deux villes sont d'ailleurs jumelées. Pour le trafic de passagers, la proportion de voyageurs aériens internationaux à destination du Japon à partir de Pusan et à destination de la Corée à partir de Fukuoka s'élève à près de la moitié, soit plus d'un million de personnes pour l'aéroport de Fukuoka. Pour les passagers des ports, c'est presque la totalité, soit 500 000 passagers à Hakata⁹.

Les échanges entre le Japon et la Corée du Sud tendent à se concentrer spatialement, faisant ressortir le Détroit comme un axe privilégié. D'une part, les relations commerciales du Japon avec la Corée se situent essentiellement à Kyûshû. En effet, si les exportations du Japon vers la Corée ne concernent que 6,3% du total des exportations nationales, cette proportion s'élève à 16,7% pour Kyûshû. Les importations du Japon viennent quant à elles à 4,9% de Corée, mais à Kyûshû ce chiffre monte jusqu'à 14,2% (The Organization for the Promotion of Internationalization of the Kyûshû Economy, 2003). La grande île du sud-ouest japonais devient donc la principale porte d'entrée ou de sortie pour les marchandises entre le Japon et la Corée du Sud.

D'autre part, le PIB de Kyûshû s'élève à 446,5 milliards de dollars américains en 2000, et celui de la Corée du Sud à 461,5 milliards de dollars: les deux économies sont donc en mesure d'être partenaires à égalité (Imamura, 2003). Cependant, si le nombre des routes commerciales entre la Corée et Kyûshû était de cinq en 2000, son niveau maximum, il n'est plus aujourd'hui que d'une route, c'est-à-dire la liaison Pusan-Hakata. Les échanges commerciaux entre le Japon et la Corée du Sud sont donc doublement concentrés, à la fois au niveau des régions concernées, mais aussi, de plus en plus, au niveau des ports, en raison de l'adaptation de ces derniers au trafic de conteneurs.

La structure des trafics tend à faire apparaître un fonctionnement régional en réseau autour du Détroit. Les milieux d'affaires et les autorités locales placent de grands espoirs dans le dynamisme économique que provoquerait la formalisation d'une Zone économique de la mer Jaune (Kondo, 2002; Kyûshû Bureau of Economy, Trade and Industry, 2003). En revanche, les échanges avec la Sibérie, Nakhodka ou Vladivostok sont mineurs.

La notion de région du Détroit peut se rattacher à des éléments plus anciens, qui mettent en évidence un axe transversal du Détroit riche en échanges. Cette dimension ne doit pas être négligée dans l'approche de ce secteur. Il semble cependant que les îles, victimes d'une longue déréliction rurale et qui tentent de se «réveiller», à l'image du mouvement «réveil des îles» [*shima okoshi*], notamment

grâce au tourisme, se retrouvent à l'écart. En revanche, la réactivation des activités culturelles met délibérément l'accent sur le patrimoine historique, la richesse des liens de part et d'autre du Détroit, et prône résolument la fraternité dans les échanges. C'est de bon augure dans un contexte parfois tendu, mais les petites communautés insulaires peuvent-elles faire le poids face aux états-majors centraux et nationaux?

Le Détroit peut donc clairement être identifié comme une région maritime, et ce depuis des temps anciens. L'axe maritime et l'axe terrestre se conjuguent et permettent d'appréhender des relations riches mais complexes, voire conflictuelles, entre les États riverains. Il est certain que la configuration du Détroit permet de comprendre un certain nombre d'enjeux, mais il est nécessaire de les replacer dans le contexte spécifique de l'Asie orientale. Les phénomènes qui s'inscrivent dans ce bras de mer s'articulent tous à différentes échelles. Malgré les tensions qu'engendre la valeur stratégique du Détroit, ses eaux structurent une région en pleine mutation.

NOTES

- 1 La civilisation sinisée correspond à l'espace de l'Asie orientale marqué par l'influence de la Chine dans le domaine culturel, avec l'idéographie et les valeurs confucéennes et bouddhiques, ainsi que dans l'organisation sociale, politique, juridique, agraire et foncière. Autour du détroit, cette définition s'applique à la Corée et au Japon (Pelletier, 2003).
- 2 Exemple du *Kyohak New Atlas* (1995).
- 3 *L'Envers* du Japon désigne sa façade littorale de la mer du Japon, du San'in au Hokuriku, marquée par les terres rizicoles traditionnelles, jusqu'à Hokkaidô, région qui connaît d'importantes chutes de neige en hiver (Pelletier, 1997a).
- 4 Voir par exemple, pour l'Antiquité, la très expressive carte où l'on peut comptabiliser dix-sept sites de plages portuaires sur le littoral du San'in et de Noto, contre trois pour le nord-ouest de Kyûshû et trois autres pour la baie d'Ôsaka (Ôbayashi, 1986: 46-47).
- 5 Le rôle civilisateur de l'axe de l'Ao-shio est souligné par la magnifique série consacrée à l'importance de la mer dans la culture japonaise qui, sur onze volumes, place en deuxième position, après un volume d'introduction générale, celui qui est consacré au pays d'Izumo, à la baie de Wakasa et à la mer du Japon (Ôbayashi *et al.*, 1990).
- 6 La communauté des plongeuses Ama du village de Kanazaki dans le canton de Munakata, entre Kitakyûshû et Fukuoka, rayonnait au cours de l'époque moderne sur plus de 600 km avec les «villages-branches» [*shison*] suivants (surtout des îles): Genkai-Ôshima, Iki (Kozaki-ura), Tsushima (Magari-ura), Ainoshiba (à l'entrée du détroit de Shimonoseki), Seto-jima (Shimane-ken), Washima et Hegura-shima (péninsule de Noto). Le rayon d'action halieutique allait encore plus loin, vers le sud et les Gotô, encore des îles en général: Oro-shima, Eno-shima; vers le nord-est: Mishima, Oki (voir Ito, 1990, en particulier les cartes, pp. 395 et 401).
- 7 Pour une évocation tout en verve et en finesse de celles-ci, voir Allieux (1985).
- 8 Informations de la préfecture de Nagasaki.
- 9 Informations de la municipalité de Fukuoka.

BIBLIOGRAPHIE

- AKAHA, Tsuneo (1985) *Japan in global ocean politics*. Honolulu, University of Hawaii Press.
- ALLIOUX, Yves-Marie (1985) Aventure! Aventure! *Un spectacle amusant*, Tôkyô, Hakusuisha, pp. 49-62.
- ARANO, Yasunori (1987) Nihon-gata kaichitsujo no keisei [La formation d'un ordre maritime centré sur le Japon]. *Nihon no shakai-shi*, vol. 1, pp. 183-226.
- BERLINGUEZ-KÔNO, Noriko (1999) Naissance de la thèse de l'unicité nippon-coréenne [Nissen dôsoron]. Dans Jean-Jacques Tschudin et Claude Hamon (dir.), *La Nation en marche. Études sur le Japon impérial de Meiji*, Arles, Éditions Philippe Picquier, pp. 209-225.
- BROSSARD, Maurice de, DUNMORE, John (1985) *Le voyage de Lapérouse, 1785-1788. Récits et documents originaux*. 2 vol., Paris, Imprimerie Nationale.
- BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THÉRY, Hervé (1992) *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Montpellier-Paris, Reclus-La Documentation Française.
- CHAMBERLAIN, Basil-Hall (1887) The language, mythology, and geographical nomenclature of Japan, viewed in the light of the Aino studies. *Memoirs of the Literature College*, vol. 1, pp. 66-72.
- CHEONG, Sung-Hwa (1991) *The politics of anti-Japanese sentiment in Korea. Japanese-South Korean relations under American occupation, 1945-1952*. New York, Greenwood Press.
- CITY OF FUKUOKA, (2002) *Gateway. Fukuoka, an Asian business hub*. Fukuoka, Economic Promotion Bureau.
- COLLECTIF, (1995) *Kyohak new atlas*. Séoul, Kyohaksa.
- DUCRUET, César, FRÉMONT, Antoine (2004) Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire: le cas de Busan en Corée du Sud. *Espace géographique*, vol. 3, n° 4, pp. 193-210.
- GAZIELLO, Catherine (1984) *L'expédition de Lapérouse, 1785-1788. Réplique française aux voyages de Cook*. Paris, CTHS.
- HOSHINO, Michihei, KUBOTA, Tadashi (1987) *Nihon no umi [Les mers du Japon]*. *Nihon no shizen [La Nature au Japon]*. Tôkyô, Heibonsha, vol. 3.
- ICHIKAWA, Takeo (1990) Tsushima to Iki no genjô. Ôkiku kawaru shima no chiikisei [Tsushima et Iki, état des lieux. Particularités locales d'îles qui diffèrent grandement]. Dans Yoshihiko AMINO et al. (dir.), *Umi to rettô bunka [La Civilisation de la mer et des îles]*, Tôkyô, Shogakkan, vol. 3, pp. 464-488.
- IKEDA, Jirô (1964) Sado-jin no taishitsu [La physiologie des habitants de Sado]. *Sado. Shizen, bunka, shakai [Sado. Nature, culture, société]*, Tôkyô, Heibonsha, pp. 31-46.
- IMAMURA, Akio (dir.) (2003) *Outline of Kyûshû economy 2003-2004*. Fukuoka, Kyûshû Economic Research Center.
- ITO, Akira (1990) Kanezaki to Ama bunka [Kanezaki et la culture des Ama]. Dans Yoshihiko Amino et al. (dir.), *Umi to rettô bunka [La Civilisation de la mer et des îles]*, Tôkyô, Shogakkan, vol. 3, pp. 381-413.
- KEUN, Woon-Paik (1995) *Gas and oil in Northeast Asia. Policies, projects, and prospects*. Londres, The Royal Institute of International Affairs, Energy and environmental program.
- KONDO, Takehito (2002) The idea of a Japan-Korea free trade agreement and some related matters. *Ritsumeikan Journal of Asia Pacific Studies*, n° 10, pp. 33-39.

- KYÛSHÛ BUREAU OF ECONOMY, TRADE AND INDUSTRY (2003) *Kyûshû-Asia internationalization report 2003*. Fukuoka, Ministry of Economy, Trade and Industry.
- LEE, Sang-Myon (1998) Salvaging the Korea-Japan fisheries agreement. *Korea Focus*, Mars-Avril, pp. 123-125.
- LI, Jin-Mieung (1998) *Les îlots Tok-do (Take-shima, Liancourt) d'après les documents occidentaux*. Paris, PAF.
- MENDL, Wolf (1995) *Japan's Asia policy. Regional security and global interests*. Londres et New York, Routledge.
- MICHOUDET, Cécile (2002) *La cartographie européenne de l'Extrême-Orient, XVII^e-XIX^e siècle. Élaboration de la connaissance et de la conscience d'un lieu géographique: le détroit de Corée*. Maîtrise de géographie, Université de Lyon 2.
- MORMANNE, Thierry (1999) L'instant de la frontière. *Cipango, Cahiers d'études japonaises*, pp. 7-64.
- MURAKAMI, Rekizô (1994) Maritime safety measures and UNCLOS. Maritime law enforcement of Japan. *The Japanese Annual of International Law*, vol. 37, pp. 104-117.
- NAGADOME, Hisae (1985) *Kodai Nihon to Tsushima [Le Japon antique et Tsushima]*. Tôkyô, Yamato Shobô.
- NAGAI, Toshio (1996) Atarashii ryôkai-hô to chokusen-kisen ni tsuite [À propos de la nouvelle loi sur la mer territoriale et de la ligne de base droite]. *Chizu*, vol. 64, n° 4, pp. 9-13.
- NAGAZUMI, Yôko (1990) *Kinsei shoki no gaikô [Les relations extérieures aux débuts de l'époque moderne]*. Tôkyô, Sôbunsha.
- ÔBAYASHI, Taryô (dir.) (1986) *Nihon no Kodai. Umi wo koete no kôryû [L'Antiquité au Japon. Les échanges par la mer]*. Tôkyô, Chûô Kôron-sha, vol. 3.
- ÔBAYASHI, Taryô et al. (dir.) (1990) *Nihon-kai to Izumo sekai. Umi to rettô bunka [La mer du Japon et le pays d'Izumo. La Civilisation de la mer et des îles]*. Tôkyô, Shogakkan, vol. 2.
- The Organization for the Promotion of Internationalization of the Kyûshû Economy (2003) *Business environnement in Kyûshû*. Fukuoka.
- ÔSA, Setsuko (1987) Chûsei nittchô kankei to Tsushima [Les relations coréano-japonaises et Tsushima au cours du Moyen-Âge]. Dans Yoshihiko Amino et al. (dir.), *Umi to rettô bunka [La Civilisation de la mer et des îles]*, Tôkyô, Shogakkan, vol. 3, pp. 311-343.
- PAIK, Jin-Hyun (1997) New maritime order in Northeast Asia. *Korea Focus*, vol. 5, n° 5, pp. 123-125.
- PAK, Chi-Young (1988) The Korean straits. Dans Gerald-J. Mangone (dir.), *International straits of the world*, vol. 10, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers.
- PARK, Choon-Ho (1983) *East Asia and the law of the sea. The Institute of Social Science International Studies Series* vol. 5, Seoul National University.
- PELLETIER, Philippe (1997a) *La Japonésie. Géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon*. Paris, CNRS Éditions.
- PELLETIER, Philippe (1997b) Îles-frontières, territoires impossibles? *Études internationales*, vol. 28, n° 1, pp. 73-103.
- PELLETIER, Philippe (1997c) *Le Japon*. Paris, Armand Colin.

- PELLETIER, Philippe (1998a) Dans les flots de l'Ao-shio entre Japon et Corée: de l'îlot sacré à l'îlot disputé. Dans Dominique Guillaud, Marie Seysset et Annie Walter (dir.), *Hommage à Joël Bonnemaison. Le voyage inachevé*, Paris, ORSTOM Éditions, pp. 343-350.
- PELLETIER, Philippe (1998b) Tsushima, ou la civilisation du Détroit. Un exemple de surinsularité au Japon. Symposium de l'IGU *Maritimité et insularité*, Tomar, 27-28 août 1998, inédit.
- PELLETIER, Philippe (2000) Tumulte des flots entre Japon et Corée. À propos de la dénomination de la «mer du Japon». *Annales de géographie*, n° 613, pp. 279-305.
- PELLETIER, Philippe (2003) *Japon. Crise d'une autre modernité*. Paris, Belin.
- PELLETIER, Philippe (2004) L'Extrême-Océan. Enjeux territoriaux dans les mers entourant le Japon. Dans Christian Taillard (dir.) *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, vol. 2, Paris, Les Indes Savantes.
- TAKAHASHI, Kimiaki (1987) Chôsen gaikô chitsujo to Higashi Ajia kaiiki no kôryû [L'ordre diplomatique coréen et les échanges maritimes dans les mers d'Asie orientale]. *Rekishigaku kenkyû*, vol. 573, pp. 66-76.
- TANAKA, Takeo (1982) *Wakô. Umi no rekishi* [Les wakô. Histoire de la mer]. Tôkyô, Kyôikusha Rekishi-shinsho.
- TAKATA, Toshihisa (1996) The conclusion by Japan of the United Nations Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS) and the adjustment of maritime legal regime. *The Japanese Annual of International Law*, n° 39, pp. 124-148.
- TSURUTA, Kei (1994) The establishment and characteristics of the "Tsushima Gate". *Acta Asiatica*, n° 67, pp. 30-48.
- VAN WIE, Elizabeth (1995) *China and the Law of the Sea Convention: follow the sea*. Londres, Edwin Mellen Press.
- WON-BAE, Kim (dir.) (2000) *Inter-city networking strategy in the Yellow sea sub-region*. Anyang, Korea Research Institute for Human Settlements.
- ZHOU, Jian (1991) *Les frontières maritimes de la Chine*. Paris, Université Paris X, Thèse de doctorat.