

Soucieux de contribuer au renouvellement des connaissances géographiques, Mappemonde inaugure ici une rubrique sans prétention, mais en s'efforçant de donner du sens aux informations retenues, qui devraient éclairer au-delà de leur objet strict. Certains sujets pourront être développés ultérieurement. Cette rubrique est ouverte à tous les lecteurs, et nous apprécierons de recevoir de leur part des informations significatives, que nous essaierons ensemble de mettre en forme et en situation.

Où s'arrête le Japon ?

Un conflit international a ressurgi au cours de l'été 1996 dans le Pacifique. Alors que la marine japonaise «manœuvrait» dans les parages, des nationalistes japonais «incontrôlés» ont à nouveau investi symboliquement le petit archipel isolé et inhabité Senkaku (Diaoyutai en chinois), au nord-est de Taïwan. Des manifestants chinois (de Hong Kong et de Taïwan) ont riposté en plantant à leur tour leurs drapeaux associés.

L'archipel (25°45 N, 123°30 E) est mentionné par les documents chinois depuis le XV^e siècle, et se trouvait périodiquement visité par des pêcheurs et des botanistes. Il fut, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, considéré comme chinois, en tant que dépendance de Taïwan (Formose). En 1895, le traité de Shimonoseki l'incorpore au Japon victorieux, dans le sillage de Taïwan. Même en 1931, le tribunal de Tôkyô le considère comme rattaché à la grande île. Mais il n'est pas explicitement nommé lors des conférences du Caire et de Potsdam qui organisent le retour à la Chine de Taïwan et des autres conquêtes japonaises. Les États-Unis, s'attribuant la gestion des Ryû Kyû, y incluent le petit archipel désert en 1945 et 1951 (traité de San Francisco), sans protestation particulière du côté chinois. C'est la première «erreur».

Puis vers 1970 le bruit court qu'il y aurait du pétrole dans les parages, alors que les

États-Unis préparent le retour au Japon d'Okinawa et des Ryû Kyû (achevé en 1972)... Senkaku compris. Chine et Taïwan réclament véhémentement l'archipel et, depuis, les escarmouches ne cessent guère entre pêcheurs taïwanais et patrouilleurs japonais. Les incidents à terre ont lieu dès 1970 (un commando civil taïwanais plante un drapeau et trois députés de l'île font une visite, Pékin déclare l'archipel «partie de la terre sacrée du peuple chinois») et se poursuivent en 1972 (nationalistes japonais et taïwanais), 1978 (nationalistes japonais installant un phare à Uotsuri, qu'ils reviendront alimenter tous les six mois, réaction des autorités de Pékin, tout ceci pendant les négociations du traité d'«amitié» sino-japonais), 1990 (débarquement de nationalistes japonais à nouveau, réaction du maire de Kaohsiung à Taïwan, qui arme un bateau, coincé par la flotte japonaise). Et l'on recommence en juillet-août 1996; des extrémistes japonais installent un phare métallique de 5 m de haut mais de 30 km de portée, cette fois à Kitakojima, et plantent un drapeau sur Uotsuri. Si Pékin se contente de protestations verbales, d'autres Chinois manifestent à Hong Kong et à Taïwan; puis 140 d'entre eux (suivis par 160 journalistes...) vont à leur tour planter un drapeau, mais sont agressés par la flotte japonaise et perdent un des leurs, David Chan, tombé en mer le 26 septembre.

Diaoyutai (Tiaoyutai selon la transcription en vigueur à Taïwan) signifie en chinois «plate-forme de pêche» et a toujours porté ce nom, y compris sur les premières cartes nippones. C'est le voyageur japonais T. Kuroiwa qui, dans une description de 1900, l'a nommé Senkaku par simple traduction de l'appellation anglaise Pinnacle, que la forme des rochers avait inspirée aux marins britanniques. Quatre de ses îles seraient, selon le cadastre japonais, propriété d'un habitant de Saïtama (Tôkyô Nord); il les

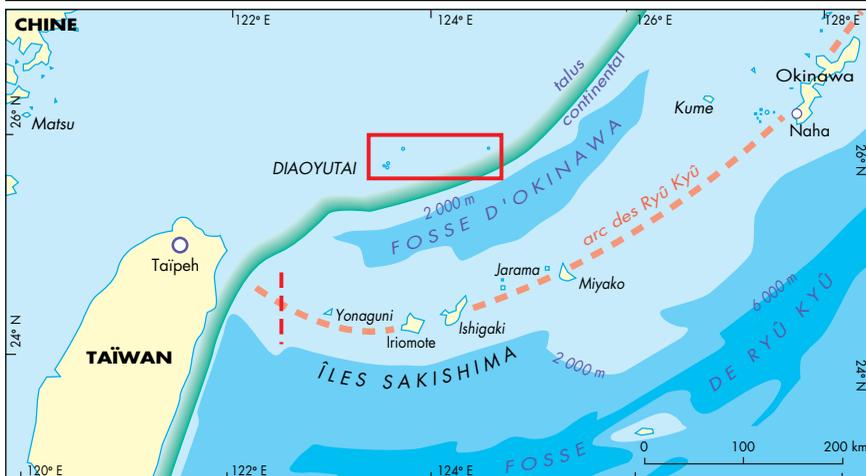
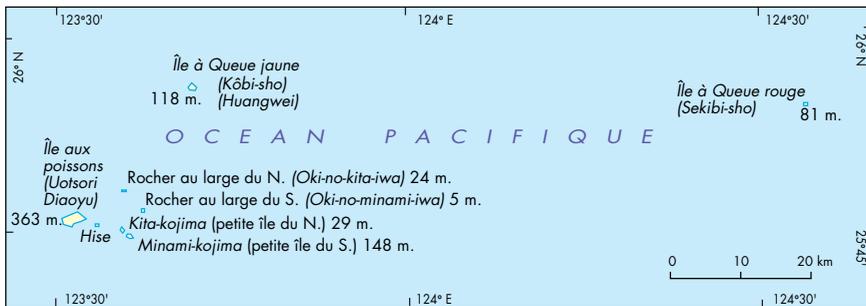


La partie occidentale de Diaoyutai : c'en est aussi la principale, au fond, la grande île «où l'on pêche» (Diaoyu en chinois, Uotsuri en japonais); au premier plan, l'île «petite du Sud», avec ses récifs coralliens; au centre, la double «petite du Nord» (Kitakojima), où fut installé le phare en juillet 1996. D'après le site <http://www.singtao.com/spec1/question.html> (6 novembre 1996).

aurait reçues d'un industriel d'Okinawa, qui avait installé jadis une petite usine de traitement du poisson sur la plus grande île — Uotsuri aurait compté 249 Japonais en 1910. Sur les atlas japonais, l'archipel est considéré comme partie de la municipalité d'Ishigaki (Sakishima).

L'archipel est un ensemble de 8 îlots volcaniques assez rébarbatifs, situés en bordure de la plate-forme continentale et en partie agrémentés de coraux : un groupe principal de 6 îlots, un autre (Huangwei en chinois, Kôbi-sho ou Kubashima en japonais) à 22 km au NE, un dernier nettement plus isolé, à 100 km à l'est (Sekibi-sho). Uotsuri, à la fois le plus étendu et le plus occidental, ne mesure que 3 km sur 1,5 ; son altitude maximale est de 363 m. Il est à 180 km de Taïwan, 350 de la côte chinoise et 400 d'Okinawa, 900 du Japon proprement dit (Kyushu); mais il n'est qu'à 150 km de l'archipel de Sakishima (Ryû Kyû). Il se trouve à un demi-degré à l'est de la longitude de l'île habitée la plus extrême du Japon, Yonaguni, qui n'est elle-même qu'à 110 km des côtes de Taïwan. La position en latitude serait donc « japonaise ». En revanche, par la géologie l'archipel est incontestablement « chinois » : une fosse de 2000 m, dite d'Okinawa, le sépare nettement des Ryû Kyû. Ainsi, les îlots ne font-ils pas partie de la cordillère marine des Ryû Kyû, mais de la bordure de la plate-forme continentale chinoise; les fonds marins alentour ne sont guère qu'à – 100 ou – 150 m.

Selon l'histoire et selon la nature, ces deux piliers de la géographie, l'archipel devrait donc être considéré comme chinois et se nommer ainsi, de préférence, Diaoyutai. La question des ressources ne paraît pas cruciale aujourd'hui dans la dispute: les compagnies pétrolières se montrent peu intéressées, compte tenu des perspectives autrement prometteuses en mer de Chine du Nord et en mer de Chine du Sud. Les droits de pêche sont, pour Taïwan, plus décisifs. La valeur symbolique, surtout, est très



Les îles Diaoyutai (ou Senkaku)

forte. Mais elle semble cacher un triple enjeu : 1) interne aux trois pays, car c'est un sujet de surenchère politique des extrémistes nationalistes par rapport à leurs gouvernements respectifs; 2) par effet de ricochet, comme pierre de touche et monnaie d'échange par rapport à d'autres stratégies : pour la Chine, négociations sur les Spratley et les Paracelse; pour le Japon, revendications sur les Kouriles et peut-être sur des îles disputées avec la Corée, comme Tokdo (Takeshima en japonais), située en mer... d'Orient ou du Japon selon les points de vue ; 3) dans les relations entre la Chine de Pékin et Taïwan, ce dernier pays cherchant à s'affirmer et à marquer son territoire, pour la pêche et pour le principe. — Roger Brunet

Vue de Kitakojima

D'après le site CNN <http://www.cnn.com/WORLD/9610/06/newsbriefs>.

Sources : presse quotidienne et surtout exploration de différents sites d'Internet, principalement chinois, japonais et californiens (P. Brossier); citons en particulier une riche contribution de Ph. Deans, de l'université du Kent : <http://snipe.ukc.ac.uk>
Merci également à Augustin Berque pour ses précisions et indications complémentaires sur les noms des îles.



Le triangle d'Or du Tumen, nouvelle porte de l'Asie?

Le fleuve Tumen sert de limite à la fois à la Chine, à la Corée (du Nord) et à la Russie: situation redoutable, mais qui s'est plutôt traduite par le gel permanent des activités. La Chine insinue sur sa rive gauche une longue avancée, sans toutefois atteindre la mer: il s'en faut de 15 km, que Russie et Corée ont donc en commun. C'est le résultat de l'un des «traités inégaux», celui d'Aigoun en 1858, fixant la frontière entre Russie victorieuse et Chine défaite. C'est aussi un dessin de frontière très significatif...

Les Nations unies (PNUD, Programme des Nations unies pour le développement) ont mis au point depuis 1992 un projet de développement de la basse vallée (1 000 km²), au sein d'une aire de 10 000 km² bornée par Chongjin (Corée), Yanji

(Chine) et Nakhodka (Russie). Ce TRADP (Tumen River Area Development Program) serait même le plus grand projet mondial actuel (30 milliards de dollars envisagés sur 20 ans), incluant ville nouvelle, 11 ports, 3 aéroports internationaux, des routes, des raccords ferroviaires, etc., ainsi que la rénovation des installations périphériques, notamment à Vladivostok et Nakhodka. La Mongolie qui cherche une ouverture, la Corée du Sud et le Japon qui visent à faire fructifier leurs capitaux, y sont associés. La Finlande a fait déjà une offre financière.

L'objectif est principalement de faire de la région une base d'exploitation des ressources du sous-sol et des forêts de l'Asie du Nord-Est, dont le bas Tumen serait le «Rotterdam». La comparaison avec Hong

Kong est utilisée dans les documents publicitaires, dans le sens avantageux: c'est grand, c'est autre chose qu'un rocher aride, ça ira plus vite et... il est sous-entendu que Hong Kong va s'engloutir en Chine. Voilà donc le grand espace pionnier du futur de l'Asie. Bien entendu, des groupes écologistes protestent avec force contre l'ouverture programmée de cette «nouvelle porte de l'Asie», au nom d'espèces menacées, comme le léopard d'Asie et des oiseaux migrateurs.

C'est précisément en ces lieux stratégiques, mais assez peu habités, que la Corée du Nord a commencé à céder aux démons du libre-échange en décidant de créer une zone «spéciale» ouverte aux trafics et investissements internationaux. Son gouvernement a choisi dès 1991 les

petites villes de Rajin (on écrit aussi Najin sur les atlas) et Sonbong (naguère Unggi), la première comme port, la seconde devant recevoir aussi un aéroport international. C'est la seule tentative et le seul espoir actuel d'«ouverture» de la Corée du Nord. Comme rien ne se passait dans cette zone franche inattendue dite Rajin-Sonbong FETZ (Free Economic Trade Zone), elle y a convoqué un forum international en août 1996 pour assurer sa publicité; c'est pourquoi la presse occidentale invitée en a enfin parlé. Une liaison maritime semble avoir été établie avec Pusan (Corée du Sud): de Yanji à Pusan, le temps de trajet s'en trouverait réduit d'un mois (par Dalien) à 5 ou 6 jours. Mais, apparemment, les investisseurs demeurent très réservés. Le seul projet qui semblerait tant soit peu tangible, venant d'une firme de Hong Kong, porte sur... un casino, plus



La région du Tumen : du finistère au «grand delta»

une banque, et l'hôtellerie associée. La finance et le jeu d'abord, double symbole pour une zone d'exception dans un pays qui l'est aussi.

La Chine, de son côté, pousse à l'action avec plus de chances et de détermination, voyant enfin une possibilité d'accéder ici à la mer autrement que par de fragiles accords de transit. La petite ville de Hunchun, passée à 60 000 habitants, a été choisie comme pivot de l'opération; elle est devenue zone spéciale «économique frontalière» (HBEZ, Hunchun Border Economic Zone) afin d'attirer les investissements étrangers, et connaît une animation surprenante dans le plus grand désordre apparent. Ce pourrait être le site de la ville nouvelle du TRADP, mais la Russie semble s'y opposer. Un pont sur le Tumen pourrait être lancé face à

Wonjong. Yanji, déjà chef-lieu de la préfecture autonome «coréenne» de Yanbian, relevant de la province de Jilin, s'est vu promu centre de télécommunications; une foire internationale Investmart a été tenue à Yanji en octobre 1995. Toutefois, l'opération reste marginale en Chine, comparée aux efforts déployés à Shanghai par exemple.

La Russie est bien plus réservée pour ce projet encore plus marginal et lointain au regard de Moscou. De surcroît, certains chefs militaires ont déjà mis en garde contre le risque qu'il pourrait représenter pour la stabilité de l'Extrême-Orient russe. Des travaux sont mollement envisagés pour l'équipement des ports et plates-formes de transport de Possiet, Zaroubino et Kraskino. Peu est dit de la rénovation possible de l'antenne du

Transsibérien, qui s'avance jusqu'au Tumen à Khassan. Les autorités de Vladivostok et Nakhodka pousseront sans doute plutôt à la capture de crédits en faveur de ces deux villes. — **Roger Brunet**

Sources : divers sites sur Internet (interrogations P. Brossier), plus *Le Monde*, 20 septembre et 6 novembre 1996; *Courrier international*, 17 octobre 1996; merci également à Philippe Pelletier pour des informations complémentaires, notamment le *Japan Times* du 7 juin 1996.

Nouvelles brèves

Catastrophe écologique à La Corogne.— Un gigantesque dépôt d'ordures d'un million de tonnes en bordure de mer s'est mis en mouvement en banlieue de La Corogne, détruisant des maisons du petit port de Bens, empuantissant la ville et polluant un rivage qui avait déjà souffert de l'échouage du pétrolier *Ægean Sea* en 1992. Un projet de parc naturel avait été envisagé en ce lieu... (presse quotidienne).

Ville à vendre au Chili.— La Codelco, société minière, met en vente par annonces une petite ville entière, disposant de 400 résidences, de commerces et d'un golf, en raison de l'abandon d'une mine de cuivre: Saladillo, dans les Andes à l'est de Santiago. Le vendeur espère intéresser un opérateur de tourisme visant un site en montagne non loin de la capitale (*Libération*, 27 septembre 1996).

Pic du Midi: des étoiles aux touristes.— Les très grands télescopes modernes ont déclassé l'observatoire du pic du Midi de

Bigorre (Hautes-Pyrénées, près du Tourmalet), qui ne rendait plus à la science les services attendus, d'autant que le nombre d'heures de ciel clair y est jugé insuffisant. L'Institut national des sciences de l'univers (INSU) envisageait de le fermer; mais des aides de l'État et des collectivités locales ont permis de financer une reconversion partielle en site d'attraction touristique, où l'on espère voir passer 200 000 visiteurs par an. Les bâtiments sont restructurés pour l'accueil et la visite, et de leur côté la recherche et la formation des étudiants bénéficieront d'équipements nouveaux et spécialisés. Coût: 120 MF (*Libération*, 1^{er} octobre 1996).

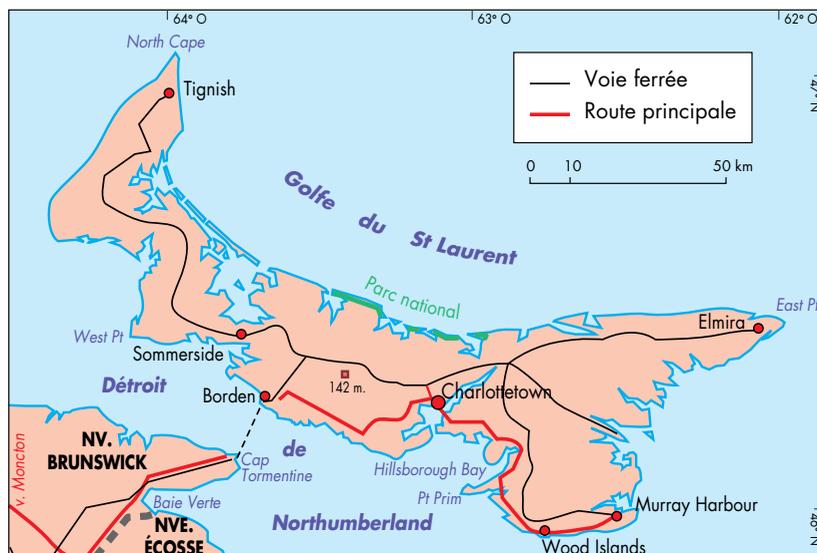
VW au Brésil: une nouvelle race d'usines.— Volkswagen a mis en service le 1^{er} novembre 1996 à Resende (État de Rio de Janeiro, 120 km à l'ONO de Rio) une usine de 1 300 MF, qui doit produire 30 000 camions et autobus par an avec seulement 1 400 salariés. Son originalité tient à ce que l'opérateur, qui n'y occupe que 200 personnes, a demandé à ses sept prin-

cipaux fournisseurs de fabriquer et de monter eux-mêmes sur place les «modules» de base des véhicules. Les investissements sont ainsi partagés, et les flux «tendus» au point que les pièces ne sont prêtes qu'une heure avant l'assemblage (*Courrier international*, 3 octobre 1996). Au moins sera-t-on à l'abri des grèves de transports.

Zastava en panne.— La plus grande usine de Yougoslavie, située à Kragujevac (150 000 hab.) au sud de Belgrade, est passée de 40 000 à 14 000 salariés, dont seulement 10% sont occupés. De 240 000 voitures en 1988, la production est tombée à 5 000 par an depuis 1992. La firme, qui existe depuis 1853 et a d'abord travaillé pour l'armement, est victime de la désaffectation pour ses produits (la petite *Zastava*, dérivée d'une micro-Fiat, était aussi célèbre en Yougoslavie que la *Trabant* en RDA) et du blocus durant la guerre de Bosnie. Iveco serait intéressé à la reprise (*Courrier international*, 10 octobre 1996).

Le prince Édouard amarré au continent.— Un pont routier de 13 km est en construction depuis octobre 1993 à travers le détroit de Northumberland, entre Port Borden, sur l'île du Prince-Édouard, et le cap Tormentine, au Nouveau-Brunswick (Canada). Il sera mis en service le 1^{er} juin 1997. Jusque-là, seul un service de traversiers subventionné permet les échanges. Les producteurs de pommes de terre, de loin la principale ressource de l'île, apprécient cette forme de désenclavement ; mais les pêcheurs de homards s'inquiètent des perturbations des fonds. Le pont, dont le tirant d'air est de 40 m et la largeur de 11 m, aura coûté 3 milliards de francs. Il a la particularité d'être entièrement financé sur fonds privés. La société de Calgary qui en a la charge dispose d'une concession de 35 ans, après quoi le pont deviendra propriété d'État (*Libération*, 29 septembre 1996).

Prince-Edward, où vivaient des Indiens Micmac, fut française sous le nom de Saint-Jean, puis cédée aux Anglais en 1763. Le peuplement est à dominante de descendants d'Écossais et d'Irlandais, avec quelques familles acadiennes. C'est une périphérie dans tous les sens du mot :



pauvreté, bas salaires, productions frustes (bois, pommes de terre, lait, artisanat, un peu de tabac), forte émigration des jeunes, aides substantielles du gouvernement fédéral. Les hivers sont rudes et l'intervention de brise-glace est nécessaire — le pont lui-même risque d'être impraticable certains jours. Élément du bouclier canadien et fort plate (moins de 150 m), très boisée, bordée de falaises de quelques

mètres, l'île s'étire sur 225 km (pour une largeur maximale de 60 km). Elle occupe 5 657 km² et compte environ 125 000 habitants. Sa capitale Charlottetown est reliée à Montréal par avion; on cherche à favoriser le tourisme estival; un parc national a été délimité sur la rive nord, tandis que le peuplement se concentre plutôt dans les bourgades et petits ports de la côte sud. — **Roger Brunet**

Hauts lieux

Le plus grand complexe culturel privé du Monde à Los Angeles.— Le groupe Getty, dont la fortune vient du pétrole et qui avait déjà créé à Malibu la Villa Getty (1953), achève à Brentwood un centre culturel dessiné par l'architecte Richard Meier. Sur 45 ha et 34 000 m² de plancher, il associe musées, bibliothèques et centres de recherche et emploiera 800 personnes. Il aura coûté près de 4 milliards de francs. Ouverture: automne 1997 (*Le Monde*, 10 octobre 1996).

Le plus grand hypermarché français à Marseille.— «Grand Littoral» a ouvert le 28 octobre 1996. Cet ensemble de 14 ha associe un hypermarché Continent de

16 000 m² de surface de vente (28 000 en tout), des galeries marchandes et un complexe de 13 salles de cinéma. Il est situé dans la commune de Marseille, au nord, en bordure de quartiers pauvres. Sa construction, qui aurait fait déplacer autant de roches que le tunnel sous la Manche (5Mm³), a provoqué des mouvements de terrain qui ont affecté un collège, et a coûté 1,5 milliard de francs. L'ensemble occupe 1 400 personnes (presse quotidienne).

Les Australiens sont bien plus vieux qu'on ne le pensait.— La découverte de cercles gravés à Jinmium, à l'extrémité NO du territoire du Nord, ferait passer à

75 000 ans les plus anciennes traces d'*Homo sapiens sapiens* en Australie, contrairement aux 10 000 à 20 000 admis jusqu'ici (*Le Monde*, 2 octobre 1996).

Vallée des Merveilles dans le haut Douro (Portugal).— Foz Coa, un site de gravures paléolithiques sur schistes, en plein air (– 22 000 à – 28 000 ans), découvert en 1992, est maintenant accessible dans la vallée de la Coa, affluent du Douro, au NE du Portugal. Il a failli être noyé par un lac de barrage, lui-même abandonné sous le flot des protestations. Les 100 ha de vignes à porto de la Quinta de Ervamoira ont également bénéficié du sauvetage (*Le Monde*, 5 septembre 1996).