

Vecteur des continents et colporteur des mondes : l'Atlantique et ses principaux paramètres géopolitiques

par André-Louis SANGUIN

Université de Paris-Sorbonne
CNRS-URA 1690 Espace et Culture

RÉSUMÉ

L'Atlantique a été la plateforme logistique de l'aventure universelle de l'Europe et de sa conquête du globe. Il devint un vecteur des continents et un colporteur des mondes. Il est aujourd'hui l'objet d'un double bouleversement d'envergure planétaire : l'annexion par les États de vastes étendues maritimes et la multiplication de nouveaux micro-États insulaires. Pour mieux saisir les principaux paramètres géopolitiques de l'Atlantique contemporain, il est proposé la prise en compte et l'analyse d'un agenda de six grands problèmes explicités dans cet article. La question finale est de savoir si la haute mer est un élément de la carte politique du monde destiné à disparaître.

ABSTRACT

The Atlantic acted as the logistic platform for Europe's worldwide adventure and conquest. That's why it became the vector of the continents and the pedlar of the worlds. Nowadays, the Atlantic is the subject matter of a double overturning on a large scale: the annexation of big maritime areas by many States and the increase of new island microstates. In order to make sense of the chief geopolitical parameters about the contemporary Atlantic, it is fitting to endorse and to scrutinize the agenda of six major problems below clarified within this paper. The final question is whether the high sea is an element of the world political map to be fated for disappearing.

Selon l'heureuse expression de Xavier Gizard, l'Atlantique a été la plateforme logistique décisive de l'aventure universelle de l'Europe et de sa conquête du monde. Il fut un vecteur des continents puisqu'il rapprocha l'hémisphère oriental et l'hémisphère occidental de l'Eurasie tout en y intercalant un nouveau continent, l'Amérique. Il fut le colporteur de l'Occident vers les *terrae incognitae* et le point de départ des grandes explorations qui redessinèrent les cartes du monde. Il a mobilisé les

Mots-clés : Atlantique. Géographie politique de la mer. Nouveau Droit de la Mer. Frontières Maritimes.

Key words : Atlantic. Political geography of the sea. New Law of the Sea. Maritime boundaries.

énergies, recruté les hommes, fabriqué les organisations, rassemblé le savoir-faire. Toutefois, les territoires de l'Atlantique n'ont jamais été fédérés par un pouvoir politique comme put le faire l'Empire Romain pour la Méditerranée ou la Suède pour la Baltique (Gizard, 1996). De même, ils n'ont jamais été regroupés par une organisation commerciale comme la Hanse pour la Baltique. La fragmentation politique des territoires maritimes de l'Atlantique est le résultat d'un processus historique. Ces espaces ont toujours été dépendants de centres d'impulsion extérieurs. Durant la période de la Guerre Froide (1947-1989) et malgré la création et le développement de l'OTAN, l'Atlantique Nord a paru régresser dans la hiérarchie des grands territoires politiques du monde tandis que l'Atlantique Sud, hormis la parenthèse de la guerre des Malouines, passait pour un oublié de l'Histoire.

Pourtant, depuis les trente dernières années, les plus grandes transformations géopolitiques et géostratégiques n'ont pas eu lieu sur les continents mais en mer (Lacoste, 1988). Ce bouleversement d'envergure planétaire, évacuant les données géopolitiques traditionnelles, s'articule autour de deux changements majeurs dont l'Atlantique est totalement partie prenante : 1/ l'annexion par les États de vastes étendues maritimes ; 2/ la multiplication des micro-États insulaires. Aujourd'hui, lorsqu'il s'agit de vouloir saisir les principaux paramètres géopolitiques de l'Atlantique, cela consiste à prendre en compte et à analyser l'agenda des six grands problèmes suivants :

1/ Le nouveau Droit de la Mer, la zone des 200 milles et les enjeux frontaliers maritimes ;

2/ La raréfaction de la ressource halieutique et la pollution marine, défi commun aux deux Atlantiques ;

3/ L'avenir des territoires insulaires dans l'Atlantique, l'ultrapériphéricité et la reprise en compte de la dimension atlantique dans la construction européenne ;

4/ Les problèmes géopolitiques de la Caraïbe ;

5/ L'Atlantique Sud et les antagonismes géopolitiques en Amérique Latine ;

6/ L'Afrique comme spectatrice passive sans stratégie maritime sur l'Atlantique Sud.

I. — LE NOUVEAU DROIT DE LA MER, LA ZONE DES 200 MILLES ET LES PROBLÈMES DES FRONTIÈRES MARITIMES

La Convention de Montego Bay (décembre 1982) dite aussi Troisième Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer est devenue effective en droit international depuis 1994. Elle agit maintenant comme une sorte de *constitution universelle* de la mer. Son principal résultat a été la mise en place de la zone des 200 milles. Ce nouveau principe international a

immédiatement engendré une *nationalisation*, c'est-à-dire une territorialisation étatique de vastes espaces maritimes. En d'autres mots, la haute mer a disparu de certains espaces océaniques et elle a été appropriée par les États en vertu du principe de la zone des 200 milles. Le meilleur exemple illustrant ce nouvel état de fait est fourni par la mer du Nord (*fig. 1*). Tous les États riverains partagent désormais des frontières communes au milieu de cette mer et il n'existe même plus le moindre mille nautique carré d'eaux internationales. Il est vrai que la mer du Nord est peu profonde, sillonnée par un trafic maritime intense et, enfin, très fortement exploitée pour ses hydrocarbures acheminés à terre par un réseau dense d'oléoducs et de gazoducs sous-marins (Labrecque, 1998).

Certains États ne se contentent même plus de leur zone des 200 milles et ont des visées carrément expansionnistes. D'importants événements survenus ces dernières années montrent, à l'évidence, que le principe de la zone des 200 milles commence à être contourné par des États qui devraient, en toute logique, en être les premiers défenseurs. Le cas le plus extravagant est celui du Chili qui, depuis 1991, a développé le concept de la mer de présence (*el mar presencial*). Il s'agit de l'espace de haute mer contigu à la ZEE chilienne où le Chili se réserve le droit de prendre des mesures de rétorsion vis-à-vis des navires qui porteraient préjudice aux intérêts du Chili (Le Bail, 1997). Or, cette mer de présence chilienne couvre 19,9 millions de km² dans le Pacifique Sud ! En vérité, il y a là un retour en force du principe du *Mare Clausum*. Il existe aussi brèche dans laquelle se sont engouffrés d'autres États à visées maritimes expansionnistes. Il s'agit de la montée en puissance du concept de stocks halieutiques chevauchants (*straddling stocks*). Un État côtier comme le Canada, prétextant de la présence de stocks chevauchants à la marge de sa ZEE, s'est attribué unilatéralement la compétence de faire respecter les mesures de protection des stocks en dehors de sa ZEE (Granbois, 1995). En arraisonnant le navire espagnol *Estai* le 9 mars 1995, en pleine haute mer sur le nez des Grands Bancs de Terre-Neuve, le Canada posait peut-être un geste illégal mais il repoussait en même temps au-delà des 200 milles marins l'application même du principe de la juridiction exclusive. Le 1er janvier 1997, est entrée en vigueur au Canada la Loi concernant les océans. Dans son préambule, elle mentionne que « le Parlement canadien désire réaffirmer le rôle du Canada en tant que chef de file mondial en matière de gestion des océans et des ressources marines ». Plus loin, cette même loi ajoute : « Le Canada reconnaît que les trois océans qui le bordent, l'Arctique, le Pacifique et l'Atlantique, font partie du patrimoine commun de tous les Canadiens » (Labrecque, 1998).

Ainsi, le Chili et le Canada, par deux voies différentes, démontrent de façon éclatante que la récente histoire de la territorialisation des espaces maritimes, loin de s'arrêter, va se poursuivre. Toute la question est donc de savoir si le Droit de la Mer issu de la Convention de Montego Bay est définitif ou s'il ne représente qu'une étape circonstancielle, qu'un intermède provisoire avant un nouveau départ vers l'extension du *Mare Clausum* aux dépens du *Mare Liberum*. D'aucuns peuvent même affirmer



FIG. 1. — *Les frontières maritimes en Mer du Nord : territorialisation étatique complète et disparition de la haute mer (d'après Georges Labrecque).*

que la création de la zone des 200 milles est la *conquête inachevée* d'une ultime frontière (Papon, 1996 ; Vigarié, 1995).

Qui plus est, Montego Bay a créé des problèmes de frontières maritimes là où il n'en existait pas auparavant. Un bon exemple en est fourni par l'affaire du golfe du Maine. Les Etats-Unis et le Canada, poussés de l'avant par la surexploitation de la pêche et par la prospection de pétrole *offshore*

dans le golfe du Maine et sur le banc Georges, s'accordèrent pour mettre en place une seule et unique frontière délimitant à la fois leurs plateaux continentaux et leur ZEE mais ils ne purent s'entendre sur la localisation exacte de cette limite! En 1977 et 1979, le Canada posa des revendications et les États-Unis firent de même en 1977 et 1982. Ainsi, trois lignes fictives concurrentielles se disputaient le privilège de constituer la nouvelle frontière maritime canado-étatsunienne dans le golfe du Maine, au large de la Nouvelle-Écosse et du Maine (Glassner, 1990). Faute de pouvoir s'entendre, ils soumirent leur controverse à la Cour Internationale de Justice à La Haye. Ce fut d'ailleurs un précédent dans les annales judiciaires internationales. La CIJ rendit sa décision le 12 octobre 1984 en rejetant la plupart des arguments émis par les parties adverses. En bonne part, la frontière instituée par cet arbitrage extérieur est un compromis territorial entre les revendications canadiennes et les revendications étatsuniennes : elle coupe en deux parties égales la zone contestée.

Le conflit frontalier entre la France et le Canada à propos de Saint-Pierre et Miquelon remonte à 1972 (Sanguin, 1983). Cette année-là, un accord entre les deux pays (27 mars 1972) permit tout juste la délimitation de la mer territoriale entre les deux États à 12 milles marins. A l'époque, Montego Bay n'était pas encore une réalité tangible et le conflit s'aggrava en 1977 lorsque les deux pays étendirent leurs juridictions respectives à 200 milles (Sanguin, 1988). Au milieu des années 1980, la dispute s'envenima en raison d'une opposition irréductible entre deux conceptions de délimitation des frontières maritimes : le principe d'équidistance défendu par la France et le principe des circonstances spéciales mis de l'avant par le Canada. En 1987, les deux pays soumettaient leur litige frontalier à un arbitrage international. La sentence arbitrale édictée par le Tribunal a abouti à une étrange frontière maritime : la ZEE française ressemble au pied d'un champignon coiffé de sa tête, représentée par la mer territoriale autour du petit archipel (Labrecque, 1998). Certes, la ZEE de Saint-Pierre et Miquelon a bien une longueur de 200 milles mais elle n'atteint pas la haute mer et se trouve encerclée par la ZEE canadienne. Concrètement, elle n'est qu'une petite *lame de parquet* aquatique tout juste large de 10 milles marins et demi (fig. 2).

Dans l'Atlantique Nord, le pire problème est celui de Rockall. Les revendications chevauchantes du Danemark, de l'Islande, de l'Irlande et de la Grande-Bretagne y présentent un scénario extrêmement complexe. Rockall est un rocher inhabité de 22 mètres d'altitude et de 25 mètres de circonférence, localisé à 200 milles à l'ouest des Hébrides. Certes, la souveraineté britannique n'est pas contestée par les autres protagonistes du dossier mais le Royaume-Uni le considère comme une île. Tout le problème provient du fait que, si Rockall était vraiment considéré comme une île, cela permettrait à la Grande-Bretagne de s'en servir comme pivot pour dessiner et tracer la zone des 200 milles. Or, cette zone équivaldrait à une superficie de 400.000 km², soit une surface supérieure à celle de l'Allemagne réunifiée!

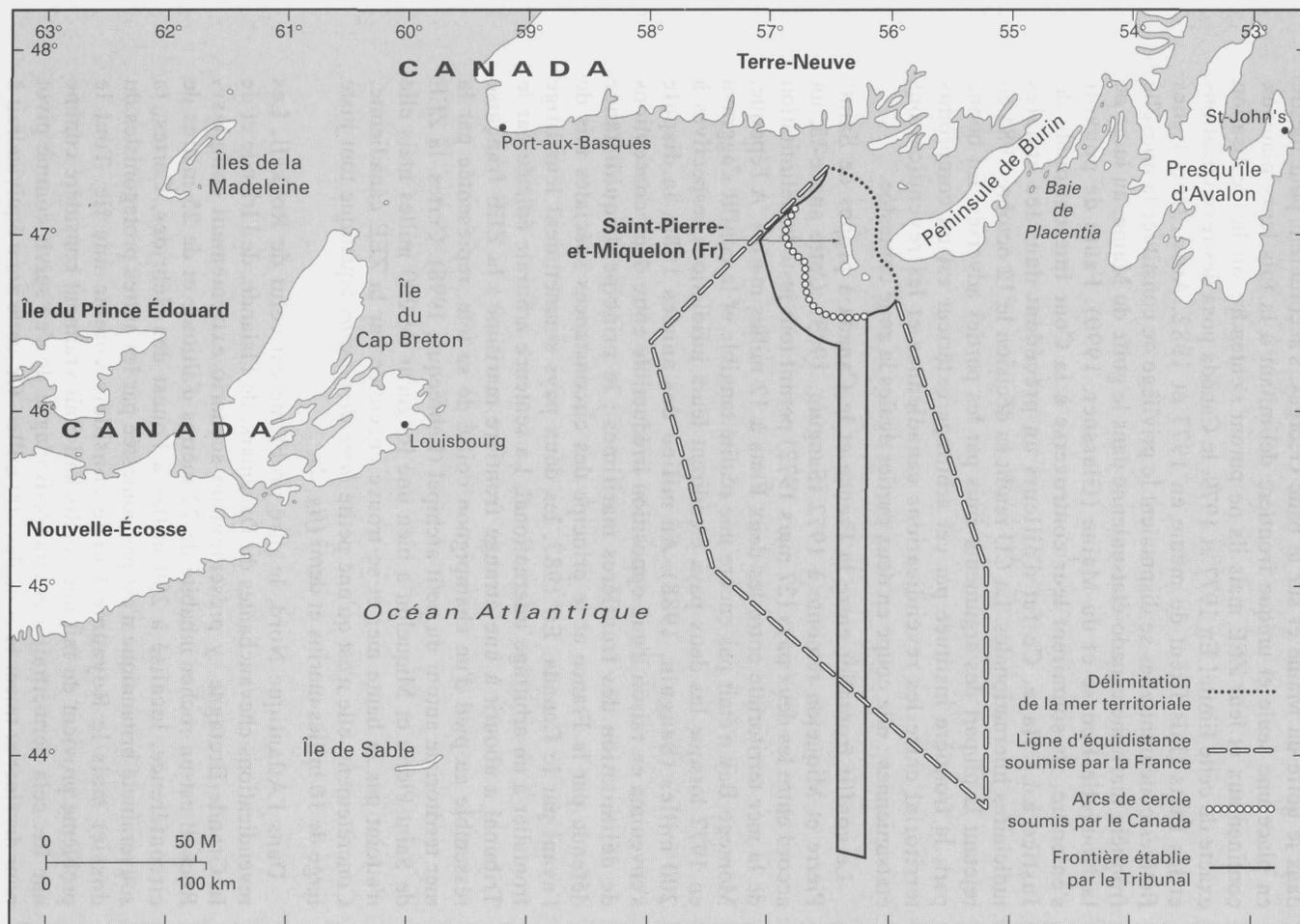


FIG. 2. — La frontière maritime Canada-France concernant la collectivité territoriale de Saint-Pierre et Miquelon : un « lame de parquet » aquatique jusqu'à la haute mer (d'après Georges Labrecque).

II. — LA RARÉFACTION HALIEUTIQUE ET LA POLLUTION MARINE DANS LES DEUX ATLANTIQUES

Le patrimoine européen de la pêche constitue à la fois un héritage méconnu et longtemps maltraité. Malgré l'existence de l'Europe Bleue, il y a eu exploitation imprévoyante d'où des problèmes de surpêche. Cette difficulté s'explique pour plusieurs raisons : concurrence effrénée des pêcheurs, système de quotas non respecté, droits de souveraineté des États sur les zones de pêche, principe de la liberté des mers (Mollat du Jourdain, 1993). Or, la Convention de Montego Bay et sa conséquence frontalière directe, la zone des 200 milles, modifient considérablement l'accès aux ressources halieutiques. Il y a là un *triple paradoxe géopolitique* : d'une part, la ressource diminue alors que les frontières maritimes se multiplient; d'autre part, les grands États ont des besoins supérieurs à ce que peuvent fournir leurs zones des 200 milles ; enfin, certains petits États côtiers ne sont pas capables d'exploiter leur propre zone des 200 milles (Le Bail, 1997).

La croissance des flottes de pêche dans l'Atlantique a été deux fois plus rapide que celle des captures depuis l'instauration des clauses de Montego Bay. D'où une nouvelle géographie de la mer tout à fait curieuse : beaucoup d'espaces halieutiques fonctionnent dorénavant comme des sortes d'archipels dans l'Atlantique pour les stricts besoins de grands marchés de consommation situés à des milliers de kilomètres de là. La diminution de la ressource halieutique et le bouclage des espaces maritimes situés à l'intérieur de la zone des 200 milles ont provoqué la crise des flottes chalutières atlantiques (Canada, Espagne, Portugal, France, Cuba, Pologne, RDA, Bulgarie, URSS...). Cela entraîne aussi un conflit entre la pêche artisanale et la grande pêche industrielle. Devant cette compétition inédite entre deux types de pêche aux objectifs radicalement différents, certains États, dans une démarche tout à fait nouvelle, n'hésitent pas à réglementer et à dissocier spatialement ces deux types de pêche. C'est ainsi qu'au Sénégal, la zone des 6 milles est réservée à la pêche artisanale tandis que la pêche industrielle en est exclue et doit aller s'exercer au-delà des 6 milles.

L'instauration de la zone des 200 milles a engendré aussi des effets non prévus. C'est ainsi qu'avant Montego Bay, il existait plusieurs grandes organisations internationales de pêche dans l'Atlantique. L'article 61 de la Convention sur le Droit de la Mer y fait clairement allusion. Certaines d'entre elles étaient même patronnées par la FAO. Elles menaient des programmes de recherche, publiaient des statistiques, proposaient de l'assistance technique et contribuaient à la conservation des ressources marines vivantes. Elles imposaient des quotas de prises, des calendriers de campagnes de pêche, des tailles de mailles des filets. Elles poursuivaient les contrevenants devant les tribunaux. La plus représentative d'entre elles était la NAFO (*Northwest Atlantic Fisheries Organization*) dont le siège était à Halifax. Le partage de son espace maritime de compétence entre une ZEE canadienne et une ZEE étatsunienne l'a pratiquement vidée de sa

substance. Ailleurs, dans les deux Atlantiques, la plupart de ces organisations ont été dissoutes après la mise en place de la zone des 200 milles.

L'une des grandes faiblesses de la Troisième Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer dite de Montego Bay a été son échec à traiter la mer comme un *ensemble écologique indivisible* (Glassner, 1990). Dans ce texte qui se veut, avons-nous déjà dit, la *constitution de la mer*, le mot écosystème n'est employé qu'une seule fois. Cela s'explique par le fait que Montego Bay n'avait que deux objectifs : d'une part, la division et l'exploitation des ressources ; d'autre part, la préservation de la liberté de navigation. Conséquemment, une catastrophe écologique comme celle du naufrage de l' *Amoco Cadiz* sur les côtes de Bretagne en 1978 (210 000 tonnes de pétrole brut déversées) n'était pas de son ressort. Certes, l'article 192 de la Convention dit : « *Les États ont l'obligation de protéger et de préserver l'environnement marin* ». De plus, l'article 145 est consacré tout entier à la Protection de l'Environnement Marin. En réalité, cela ne s'applique qu'à la haute mer, espace qui est une *tabula rasa*, une *res nullius*. Concrètement parlant, la lutte contre toutes sortes de pollution (dégazage des cargos, détritrus, égouts, déchets, polluants toxiques...) relève de chaque État dans sa zone des 200 milles où il fait ce qu'il veut. Toute la question est donc de savoir si les États sont prêts à s'engager pour la protection et la préservation de la haute mer, c'est-à-dire de tous les espaces maritimes en dehors de la zone des 200 milles. Conséquemment, sommes-nous vraiment sûrs que tous les États riverains traiteront l'Atlantique comme un *ensemble écologique indivisible* ?

III. — LES TERRITOIRES INSULAIRES DE L'ATLANTIQUE, L'ULTRAPÉRIPHÉRICITÉ ET LA DIMENSION ATLANTIQUE DE LA CONSTRUCTION EUROPÉENNE

Jusqu'à récemment, la dimension maritime et océanique de la construction européenne avait été peu prise en compte. En d'autres mots, le rôle de l'Atlantique comme clé de l'ouverture de l'Union Européenne a été mésestimé. Quelle sera la place de l'Atlantique dans l'architecture politique de l'Union ? Au mouvement de l'unification européenne doit correspondre une pensée européenne urgente sur l'Atlantique, d'autant que les immatriculations des navires de l'Union Européenne sont passées de 30 % à 12 % du tonnage mondial entre 1977 et 1997. L'Europe ne parvient plus à renouveler ses flottes. Le temps est peut-être venu de penser à de véritables forces navales européennes unifiées et à un pavillon européen pour une seule et même flotte marchande (Mollat du Jourdain, 1993). L'Union Européenne découvre maintenant qu'elle dispose de territoires insulaires et de leurs ZEE respectives dans l'Atlantique et que le binôme cumulé *île-ZEE* représente des superficies maritimes considérables dans l'Atlantique. En outre, plusieurs de ses États membres ont octroyé différents types d'autonomie à leurs îles atlantiques. Les Canaries n'ont pas le même statut que les communautés autonomes de l'Espagne continentale.

Madère et les Açores sont des provinces autonomes du Portugal. Les Féroé sont autonomes du Danemark. La France agit différemment avec ses départements d'outre-mer de Martinique et de Guadeloupe ainsi qu'avec sa collectivité territoriale de Saint-Pierre et Miquelon. Bien que régies par des règles juridiques inchangées depuis le Moyen-Age, les îles Anglo-Normandes (Alderney, Guernesey, Jersey, Sark) agissent *de facto* comme des États autonomes associés au Royaume-Uni mais placés hors Union Européenne.

Les îles atlantiques appartenant à l'Union Européenne se considèrent fréquemment comme mal préparées ou désavantagées par rapport au fonctionnement du Marché Unique. Par voie de conséquence, elles demandent à Bruxelles les mêmes aides financières que celles octroyées aux régions sous-développées du continent. La Commission Européenne a compris le problème et a mis en place des programmes spéciaux réservés aux îles. La préoccupation *atlantique* au sein des instances dirigeantes de l'Union Européenne a été le fruit d'un long cheminement. En 1973, était créée la Conférence des Régions Périphériques Maritimes de l'Union Européenne. A la suite du Traité de Maastricht (1992) était institué en 1994 le Comité des Régions d'Europe qui englobe en son sein la Commission des Îles. Une politique pour les îles atlantiques de l'Union Européenne est devenue une urgence. Lors du Sommet de la Guadeloupe (mars 1995), les présidents des sept régions ultrapériphériques de l'Union Européenne ont réaffirmé avec force la pertinence du concept d'ultrapériphéricité, défini dans la Déclaration n° 26 du Traité de Maastricht. Ils ont signé à Pointe à Pitre en mars 1995 un protocole de coopération entre les Régions Ultrapériphériques dont cinq sur les sept constitutives se trouvent localisées dans l'Atlantique (Açores, Madère, Canaries, Guadeloupe, Martinique).

Les îles de l'Atlantique offrent un éventail de statuts politiques et de situations économiques. Cela engendre des degrés d'indépendance ou de dépendance vis-à-vis d'États extérieurs ou lointains. On peut en dégager une première typologie d'ordre politique :

1/ Les grands États indépendants développés (Grande-Bretagne, Irlande, Islande) ;

2/ Les États indépendants du Tiers Monde (Cap Vert, Sao Tome e Principe, États de la Caraïbe) ;

3/ Les territoires insulaires à statut hors taxe ou de type paradis fiscal (Bahamas, Îles Anglo-Normandes, Bermudes, Antilles Néerlandaises, Cayman...) ;

4/ Les régions ultrapériphériques de l'Union Européenne qui sont, en fait, des territoires appartenant à la France, au Portugal ou à l'Espagne avec des statuts divers ;

5/ Les petites dépendances de pays continentaux (Saint-Pierre et Miquelon, Ascension, Sainte-Hélène, Tristan da Cunha, Malouines...) ;

6/ Les territoires autonomes (Féroé, Groenland, Porto-Rico, Antilles américaines...).

Selon un point de vue davantage systémique, certaines de ces îles de l'Atlantique ne forment qu'un territoire administratif unique (Bahamas, Canaries, Açores). D'autres groupes insulaires pourtant physiquement homogènes appartiennent à deux ou plusieurs entités politiques (îles Vierges Britanniques et îles Vierges Américaines...). Sous un angle d'approche davantage centré sur le rapport centre/périphérie au sein d'une même île ou d'un même archipel, certaines îles apparaissent très auto-centrées. Le centre de l'île est clairement identifié et sa périphérie est contiguë. C'est le cas de l'Islande et de Madère. D'autres ensembles insulaires englobent des sous-centres régionaux. Certes, la capitale officielle de l'ensemble insulaire fonctionne comme le centre principal. Cependant, d'autres villes de moindre importance sont pourvoyeuses de services et d'activités économiques. C'est la situation rencontrée aux Canaries, aux Açores, aux Bahamas et au Cap-Vert. D'autres ensembles insulaires peuvent être carrément polycéphales. Le Danemark insulaire, Cuba, les États des Petites Antilles relèvent de cette catégorie où une combinaison de villes se répartit différentes fonctions. Il existe aussi dans les deux Atlantiques ce que l'on peut appeler les périphéries isolées. Il s'agit d'îles ou d'archipels perdus au milieu de l'immensité océanique ou encore localisés en angle mort au flanc d'un continent. C'est là que les syndromes d'isolement et d'encerclement maritime sont à leur maximum. On citera pêle-mêle dans cette catégorie Saint-Pierre et Miquelon, le Spitsberg (Svalbard), les Féroé, l'ensemble Shetland-Hébrides-Orcades, les Malouines, Tristan da Cunha, Sainte-Hélène, Ascension, Jan Mayen, l'ensemble Géorgie du Sud-Orcades du Sud-Sandwich du Sud. Enfin, pour des raisons souvent liées à une forme ou une autre de décolonisation, certaines îles du monde atlantique, pourtant physiquement homogènes, sont coupées en deux par une frontière internationale plus ou moins perméable selon les cas. L'Union Européenne a une île atlantique traversée par une frontière : c'est l'Irlande. Dans la Caraïbe, Saint-Martin est séparée entre France et Pays-Bas ainsi qu'Hispaniola entre Haïti et la République Dominicaine.

Jusqu'à présent, en dehors des politiques de l'Union Européenne en faveur de ses îles ultrapériphériques et en dehors du marché commun caraïbe qu'est la CARICOM (*Caribbean Community*), force est de constater que peu de tentatives ont été réalisées pour sortir les systèmes insulaires atlantiques du dilemme centre-périphérie (Sanguin, 1997).

IV. — LA CARAÏBE, ZONE GÉOPOLITIQUE SENSIBLE

La fragmentation insulaire, la démultiplication de micro-États indépendants, les différences de cultures et de langues, la faillite des solutions fédérales (cas avorté de la *Federation of West Indies*, 1958-1962) et la mise en place de la zone des 200 milles engendrent de gros problèmes

géopolitiques dans la Caraïbe. La haute mer a quasi disparu dans le monde antillais et l'apparition du principe des 200 milles entraîne une nationalisation de la plateforme continentale.

Par le dessin même des nouvelles frontières maritimes, certains États antillais reçoivent de vastes aires d'espace maritime tandis que d'autres sont réduits à la portion congrue par un processus de *shelf-locking*, c'est-à-dire par la présence d'avant-postes insulaires d'États continentaux ou plus simplement par l'existence d'un littoral concave. Dans le scénario du *shelf-locking* aux dépens d'États insulaires, le Honduras avec l'île des Cygnes, la Colombie avec les îles San Andres et Providencia, le Venezuela avec l'île Aves obtiennent une formidable expansion de leur domaine maritime. La Caraïbe est sans doute la partie maritime du globe la plus touchée par ce genre de fermeture de l'espace international. La fragmentation politique terrestre de la Caraïbe se double dorénavant d'une *fragmentation maritime* qui en est le corollaire. La Caraïbe est l'illustration la plus vivante d'un principe géopolitique que Montego Bay a permis de mettre en relief : la division des espaces continentaux entre diverses entités politiques est différente de celle des espaces maritimes dans la mesure où une frontière terrestre ne concerne que les États qu'elle sépare tandis qu'une frontière maritime intéresse éventuellement plusieurs États. Ainsi, le partage de la zone des 200 milles illustre parfaitement les problèmes et les espaces à conflits potentiels émanant de toute tentative pour créer des frontières maritimes équitables dans une région politique complexe. En ce sens, la mer Caraïbe, annexe de l'Atlantique, représente désormais l'excellent exemple d'une région maritime outillée pour des conflits potentiels dans la mesure où l'accord sur les frontières territoriales de la mer régionale est loin de satisfaire toutes les parties prenantes (Sanguin, 1981).

Dans la Caraïbe, la petitesse a condamné les îles à un contexte de tutelle et, parfois, à des versions microscopiques de la dépendance politique. Ainsi, Sint-Maarten (34 km², 13 000 hab.) dépend des Antilles Néerlandaises situées à 1 600 km au sud-ouest, tandis que Saint-Barthélemy (25 km², 3000 hab.) forme une municipalité de la Guadeloupe, localisée 230 km plus au sud. En outre, la partition du monde antillais et le chassé-croisé des puissances coloniales ont eu pour conséquence la mise en place de liens exclusifs d'ordre politique, économique et intellectuel entre chaque île et sa métropole européenne ou nord-américaine. De tous les obstacles sur la voie de l'unité antillaise, aucun n'est plus important que l'insularité. Plus de 25 entités politiques sont éparpillées sur plus de 2 800 km, des Bahamas à Trinidad-Tobago. En outre, ces entités sont séparées par des différences politiques et culturelles ainsi que par des fossés psychologiques aussi profonds que la mer elle-même! De ce fait, aucune véritable *antillanité* intégratrice n'a été jusqu'à présent développée. Aussi est-ce avec amertume que les populations de la Caraïbe découvrent maintenant que *small is not beautiful* (Sanguin, 1981).

V. — L'ATLANTIQUE SUD ET LES ANTAGONISMES GÉOPOLITIQUES SUD-AMÉRICAINS

Depuis 1982 et la guerre des Malouines, on a pu observer une montée en puissance des forces navales du Brésil et de l'Argentine. La guerre des Malouines (avril-juin 1982) tire sa première origine du vieil irrédentisme nourri par l'Argentine vis-à-vis de cet archipel (*Las Malvinas son Argentinas*). Mais il faut dire aussi qu'il se trouve aujourd'hui renforcé par la présence de gisements de gaz naturel *offshore* sur la plateforme continentale des Malouines. Politiquement parlant, Buenos Aires pensa qu'il était facile d'éliminer la tutelle d'une puissance coloniale située à 11 000 km. Or, le sort des armes en décida autrement (Vigarié, 1995). Il est clair qu'une victoire de l'Argentine dans cette guerre navale classique aurait eu la conséquence géopolitique suivante : les États américains riverains de l'Atlantique Sud auraient obtenu la maîtrise de cet océan. L'échec argentin a conduit les États sud-américains à corriger leurs insuffisances navales et aériennes. La conséquence directe en est donc la militarisation de l'Atlantique Sud. Il faut aussi souligner l'importance des flottes de pêche argentines et brésiliennes, concurrentes d'ailleurs de celle de l'Afrique du Sud, de même que l'importance des réserves de nodules polymétalliques au large du Brésil, de l'Argentine et de l'Afrique du Sud. Cela explique sans aucun doute les ambitions des pays sud-américains sur les fonds sous-marins de l'Atlantique Sud. Il convient aussi de relever le rôle capital des *routes maritimes* : route principale du Cap de Bonne Espérance, route secondaire du Cap Horn, couloir Manche-Recife-Patagonie, route du pétrole nigérian vers le Brésil. Tout cela a pour résultat de faire aujourd'hui de l'Atlantique Sud le quatrième espace de navigation dans le monde. Toutefois, contrairement à d'autres océans, il supporte peu de bases militaires appartenant à des puissances extérieures.

Le conflit du Canal de Beagle a constitué une bonne illustration des problèmes de frontières maritimes concernant les États de l'Atlantique Sud (*fig. 3*). Les dimensions de cette dispute séculaire ont été inhabituelles dans le reste du monde mais familières dans le Cône Sud. Le Chili et l'Argentine réclamaient les îles de Picton, Nueva et Lennox, situées à l'embouchure orientale du Canal de Beagle. Ces îles n'ont aucune valeur économique et le Canal est rarement utilisé pour la navigation internationale. Le différend était largement géopolitique et psychologique (Glassner, 1990). Posséder les îles aurait donné droit à une zone des 200 milles et à une plateforme continentale étendue dans l'Atlantique Sud. Le Chili voulait cette zone pour devenir un État *bi-océanique* alors que l'Argentine voulait un Chili confiné sur le Pacifique. L'arbitrage du Vatican en 1984 accorda les trois îles au Chili mais a grandement réduit la juridiction maritime liée à ces îles. Du coup, le Chili a une toute petite fenêtre maritime sur l'Atlantique.

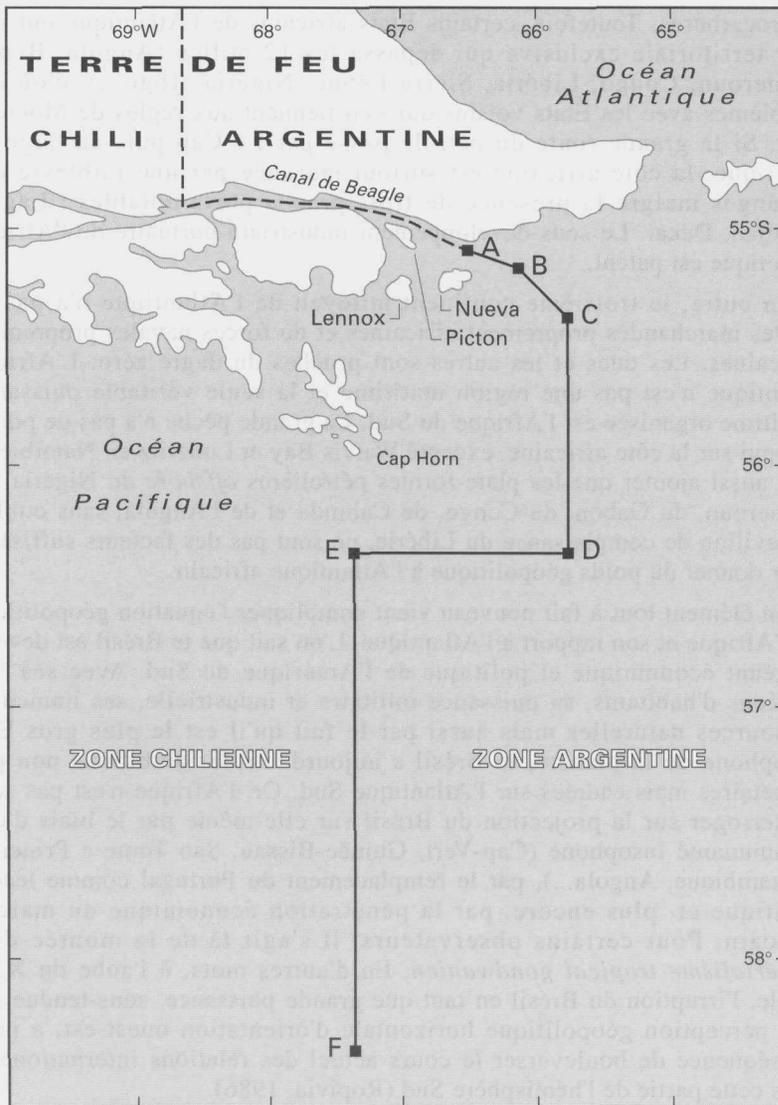


FIG. 3. — La nouvelle frontière maritime Chili-Argentine issue de l'arbitrage du Vatican en 1984 (d'après Martin Glassner).

VI. — L'AFRIQUE, SPECTATRICE PASSIVE SANS STRATÉGIE DANS L'ATLANTIQUE SUD

On remarquera tout d'abord que les côtes africaines sont rectilignes et ouvrent sur le vaste espace atlantique. Il y a peu d'îles proches du littoral et une quasi-absence d'États insulaires mitoyens de la côte, ce qui viendrait compliquer terriblement la question des frontières maritimes. De plus, le littoral africain est bien pourvu en ressources halieutiques et en

hydrocarbures. Toutefois, certains États africains de l'Atlantique ont une mer territoriale exclusive qui dépasse les 12 milles (Angola, Bénin, Cameroun, Congo, Libéria, Sierra Leone, Nigéria, Togo...), d'où des problèmes avec les États voisins qui s'en tiennent aux règles de Montego Bay. Si la grande route du pétrole passe par Le Cap puis au large de l'Afrique, la côte africaine est surtout marquée par une faiblesse des échanges malgré la présence de trois grands ports notables : Lagos, Abidjan, Dakar. Le sous-développement industrialo-portuaire de l'Afrique atlantique est patent.

En outre, le troisième continent mitoyen de l'Atlantique n'a pas de flottes marchandes proprement africaines et de forces navales proprement africaines. Les unes et les autres sont proches du degré zéro. L'Afrique atlantique n'est pas une région maritime et la seule véritable puissance maritime organisée est l'Afrique du Sud. La grande pêche n'a pas de points d'appui sur la côte africaine, excepté Walvis Bay et Luderitz en Namibie. Il faut aussi ajouter que les plate-formes pétrolières *offshore* du Nigéria, du Cameroun, du Gabon, du Congo, de Cabinda et de l'Angola, sans oublier le pavillon de complaisance du Libéria, ne sont pas des facteurs suffisants pour donner du poids géopolitique à l'Atlantique africain.

Un élément tout à fait nouveau vient compliquer l'équation géopolitique de l'Afrique et son rapport à l'Atlantique. L'on sait que le Brésil est devenu le géant économique et politique de l'Amérique du Sud. Avec ses 160 millions d'habitants, sa puissance militaire et industrielle, ses immenses ressources naturelles mais aussi par le fait qu'il est le plus gros État lusophone de la planète, le Brésil a aujourd'hui des ambitions non pas planétaires mais cadrées sur l'Atlantique Sud. Or, l'Afrique n'est pas sans s'interroger sur la projection du Brésil sur elle-même par le biais d'une communauté lusophone (Cap-Vert, Guinée-Bissau, Sao Tome e Principe, Mozambique, Angola...), par le remplacement du Portugal comme leader politique et, plus encore, par la pénétration économique du marché africain. Pour certains observateurs, il s'agit là de la montée d'un *impérialisme tropical gondwanien*. En d'autres mots, à l'aube du XXI^e siècle, l'irruption du Brésil en tant que grande puissance, sous-tendue par une perception géopolitique horizontale d'orientation ouest-est, a pour conséquence de bouleverser le cours actuel des relations internationales dans cette partie de l'hémisphère Sud (Ropivia, 1986).

CONCLUSION : VERS L'ÉTATISATION DE L'ATLANTIQUE ET LA FIN DE LA HAUTE MER ?

Au cours des dernières décennies du XX^e siècle, l'Atlantique a vu la fin des paquebots, l'expansion foudroyante des *jets* transatlantiques et l'arrivée des supertankers pétroliers. Ce dernier phénomène explique à lui seul le retour en force de la route du Cap sur la scène maritime mondiale. Le pétrole apparaît aujourd'hui comme le trafic le plus important dans l'Atlantique, notamment par le fait que trois grandes routes du transport pétrolier traversent cet océan : d'une part, la route Golfe Persique/Le Cap/

Europe ou États-Unis ; d'autre part, la route Afrique de l'Ouest/Europe ou États-Unis ; enfin, la route Caraïbe/Europe ou États-Unis ou Brésil. On remarquera également que la révolution du container s'est surtout concentrée sur l'Atlantique Nord (Vigarié, 1995 ; Butel, 1997).

Les clauses de Montego Bay sont loin d'avoir satisfait tous les États côtiers de l'Atlantique. Comme on a pu le voir ci-haut, la question des stocks chevauchants à la limite externe de la ZEE a été le prétexte qu'ont saisi certains États pour revendiquer des droits sur la haute mer située le long de leur ZEE. Ces nouvelles attitudes sont lourdes de conséquences géopolitiques. Ainsi, nous voyons que, dans l'Atlantique, la récente histoire de la territorialisation des espaces maritimes initiée par Montego Bay n'est pas prête de s'arrêter et va même se poursuivre. Dans les faits, la limite des 200 milles est déjà repoussée. On peut penser que nous sommes entrés dans l'ère de la fin de la haute mer et du début de la clôture maritime. Ce n'est pas forcément une issue négative si cette clôture favorise l'émergence de frontières maritimes perméables à la manière de l'Espace Schengen au sein de l'Union Européenne terrestre (Labrecque, 1998). La nouvelle frontière maritime dans l'Atlantique deviendrait une charnière et non une barrière, une couture et non une coupure. Il faut également souligner avec beaucoup de vigueur que la souveraineté nouvelle exercée par les États côtiers sur la zone des 200 milles depuis Montego Bay n'a pas engendré une meilleure gestion des ressources marines ni un meilleur bien-être des populations maritimes de l'Atlantique. Là sans aucun doute réside la principale faillite de Montego Bay qui n'a pas été la panacée à tous les problèmes de la mer. Même si la Troisième Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer (1973-1982) fut la conférence diplomatique la plus longue, la plus complexe et la plus large de toute l'histoire de l'humanité, son plus grand échec aura été son incapacité à traiter l'Atlantique comme un *ensemble écologique indivisible*.

L'Atlantique, en particulier, n'échappe pas à la géopolitique de l'opposition *Nord-Sud*. Les grands pays industrialisés riverains de cet océan se rallient traditionnellement au *Mare Liberum* de Grotius car il leur procure la richesse par les échanges internationaux, la projection de leur stratégie, l'accès aux ressources, le maintien de leur zone d'influence. La vision du *Mare Clausum* de Selden est celle des pays atlantiques du Tiers Monde dont l'économie dépend fortement de la *mer nourricière*. La concurrence effrénée avec d'autres nations et l'épuisement des ressources littorales les poussent à s'accaparer des territoires maritimes toujours plus au large. Cette dichotomie *Mare Liberum/Mare Clausum* est à l'œuvre parmi les États riverains de l'Atlantique et engendre des choix géopolitiques. De plus, l'appropriation unilatérale et exclusive d'espaces marins par des États pionniers comme le Chili ou le Canada relance la marche vers le large. Si ce processus s'amplifie, il est permis d'imaginer que les pays se faisant face sur l'Atlantique auront leurs frontières communes au milieu de cet océan. Le temps est peut-être proche où le Libéria et le Brésil, le Portugal et les États-Unis se toucheront dans leurs

limites étatiques au coeur de l'Atlantique. Dans l'Atlantique comme ailleurs, la seule question centrale demeure bien la suivante : la haute mer est-elle un élément de la carte politique du monde destiné à disparaître ?

Pour conclure, disons que les grandes affaires internationales de cette période *fin de siècle* se déroulent sous d'autres cieux que les cieux atlantiques. Il n'est pas sûr aujourd'hui que l'Européen, le Nord-Américain, l'Africain ou le Latino-Américain, emportés par la houle de la civilisation *Internet*, comprennent cet Atlantique qui fut pourtant l'une des grandes interrogations de l'humanité et qui a donné aux trois continents qui le bordent leurs principaux caractères (Butel, 1997 ; Mollat du Jourdain, 1993).

BIBLIOGRAPHIE

- BLAKE (G.), 1994. — *Maritime Boundaries*, London, Routledge.
- BUTEL (P.), 1997. — *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Perrin.
- CLAVAL (P.), 1994. — *Géopolitique et géostratégie*, Paris, Nathan.
- COMBACAU (J.), 1985. — *Le droit international de la mer*, Paris, Presses Universitaires de France.
- COUTAU-BEGARIE (H.), 1985. — *Géostratégie de l'Atlantique Sud*, Paris, Presses Universitaires de France.
- GIZARD (X.), 1996. — *Le colporteur des mondes, penser l'Atlantique en Europe*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- GLASSNER (M.), 1990. — *Neptune's Domain, A Political Geography of the Sea*, Boston, Unwin Hyman Inc.
- GRANDBOIS (M.), 1995. — « La délimitation des frontières maritimes canadiennes : aspects juridiques », *Etudes Canadiennes*, n° 39, pp. 45-59.
- LABRECQUE (G.), 1998. — *Les frontières maritimes internationales*, Montréal, Harmattan.
- LACOSTE (Y.), 1988. — « La mer : quatre grands changements géopolitiques », in *Questions de géopolitique*, Paris, Le Livre de Poche, pp. 117-168.
- LE BAIL (J.), 1997. — « La balkanisation des espaces océaniques, source de nouveaux enjeux halieutiques », in RENARD (J.P.), *Le géographe et les frontières*, Paris, L'Harmattan, pp. 275-294.
- LEIMGRUBER (W.), 1988. — « Frontières maritimes : droit de la mer, droit à la mer », *Norois*, vol. 35, n° 138, pp. 145-158.
- MOLLAT DU JOURDAIN (M.), 1993. — *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil.
- PAPON (P.), 1996. — *Le sixième continent, géopolitique des océans*, Paris, Editions Odile Jacob.
- PRESCOTT (J.R.V.), 1985. — *The Maritime Political Boundaries of the World*, London, Methuen.
- ROPIVIA (M.), 1986. — « Géopolitique et géostratégie : l'Afrique Noire et l'avènement de l'impérialisme tropical gondwanien », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 30, n° 79, pp. 5-19.
- SANGUIN (A.L.), 1981. — « Small is not Beautiful : la fragmentation politique de la Caraïbe », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 25, n° 66, pp. 343-360.
- SANGUIN (A.L.), 1981. — *Saint-Pierre et Miquelon, département français d'Amérique du Nord*, Poitiers, Norois, vol. 28, n° 110, pp. 133-234.
- SANGUIN (A.L.), 1988. — « Un litige franco-canadien actuel : la zone économique des 200 milles à Saint-Pierre et Miquelon », *Norois*, vol. 35, n° 137, pp. 85-96.
- SANGUIN (A.L.), 1997. — *Vivre dans une île, une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan.
- VIGARIE (A.), 1992. — *Géostratégie des océans*, Caen, Editions Paradigme.
- VIGARIE (A.), 1995. — *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica.