HEC PARIS

POLICY CENTER FOR THE NEW SOUTH

THINK • STIMULATE • BRIDGE

Dialogues Stratégiques

- Les défis de la navalisation et de la maritimisation du monde
- L'insularité au sein de l'Union Africaine

Volume VIII
Octobre 2020

Dialogues Stratégiques

Les défis de la navalisation et de la maritimisation du monde
L'insularité au sein de l'Union Africaine

Auteurs :

Eugène Berg
Pascal Chaigneau
Khalid Chegraoui
Jérôme Évrard
Alain Oudot de Dainville
Larabi Jaidi
Sonia Le Gouriellec
Jamal Machrouh
Rodolphe Monnet
Florent Parmentier
Nicolas Vaujour

Coordination de l'ouvrage
Imane Lahrich

Dialogues Stratégiques

- Les défis de la navalisation et de la maritimisation du monde
- L'insularité au sein de l'Union Africaine

Copyright © 2020 par HEC Center for Geopolitics et Policy Center for the New South. Tous droits réservés. Aucun élément de cet ouvrage ne peut être reproduit, sous quelque forme que ce soit, sans l'autorisation expresse des éditeurs et propriétaires. Les vues exprimées ici sont celles des auteurs et ne doivent pas être attribuées à HEC Center for Geopolitics ou au Policy Center for the New South.

Coordination de l'ouvrage

Imane Lahrich, Program Officer, Policy Center for the New South

Contact :

HEC Center for Geopolitics
HEC Paris - 1, rue de la Libération
78351 Jouy en Josas Cedex
Tél : +33 1 39 56 76 88
Email : mercier@hec-crc.fr
Website : www.hec.fr

Policy Center for the New South
Suncity Complex, Building C, Av. Addolb, Albortokal Street,
Hay Riad, Rabat, Maroc.
Tél : +212 537 54 04 04
Email : contact@policycenter.ma
Website : www.policycenter.ma

Dépôt Légal : 2020MO4290
ISBN : 978-9920-633-09-3

Sommaire

Liste des auteurs 7
Liste des abréviations 8
A propos d'HEC Center for Geopolitics 10
A propos du Policy Center for the New South 11
Introduction 13

PARTIE I :
LES DÉFIS DE LA NAVALISATION ET DE LA MARITIMISATION DU MONDE

I : STRATEGIES MARITIMES, ENTRE RAPPORTS DE FORCE, ENJEUX DIPLOMATIQUES ET GESTION DE CRISE 23

- Mers et Océans : Les enjeux diplomatiques 23
  Eugène Berg
- Les mers dans les recompositions géopolitiques en cours 45
  Pascal Chaigneau
- Les stratégies maritimes, nouvelle centralité des rapports de forces 51
  Alain Oudot de Dainville
- L'ère des souverainetés conquérantes 57
  Nicolas Vaujour

II : LE POIDS DU MARITIME DANS LA COOPERATION INTERNATIONALE 61

- La Méditerranée, un projet européen ? 61
  Florent Parmentier
- De la sécurité Maritime atlantique en Afrique, les possibilités et les défis 69
  Khalid Chegraoui
- La puissance maritime chinoise en mode de rattrapage accéléré 87
  Jamal Machrouh

PARTIE II :
L'INSULARITÉ AU SEIN DE L'UNION AFRICAINE

III : LES DEFIS DES ETATS INSULAIRES AFRICAINS FACE AUX CRISES REGIONALES.....97

- Comment catégoriser les Etats insulaires africains ?.....97
  Sonia Le Gouriellec

- Les Etats insulaires africains face aux défis des intégrations continentales et maritimes.....103
  Larabi Jaidi

- Crises et tensions liées aux États insulaires et archipélagiques de l'UA.....131
  Jérôme Évrard

IV : LE PARTICULARISME DES ETATS INSULAIRES EN AFRIQUE.....135

- Madagascar : les spécificités de la grande île et de sa politique 135
  Pascal Chaigneau

- L'exemple Mauricien.....141
  Rodolphe Monnet

- Les particularismes du Cap Vert et de la Guinée Bissau 153
  Eugène Berg

Liste des auteurs

- **Eugène Berg**, Ambassadeur, Centre HEC de Géopolitique
- **Pascal Chaigneau**, Directeur, Centre HEC de Géopolitique
- **Khalid Chegraoui**, Senior Fellow, Policy Center for the New South
- **Alain Oudot de Dainville**, Amiral, Président honoraire d'ODAS
- **Jérôme Évrard**, Expert auprès du Conseil de Sécurité de l'ONU
- **Larabi Jaidi**, Senior Fellow, Policy Center for the New South
- **Sonia Le Gouriellec**, Maitre de conférences en science politique à l'Université catholique de Lille et chercheur à HEC Center for Geopolitics
- **Jamal Machrouh**, Senior Fellow, Policy Center for the New South
- **Rodolphe Monnet**, Chercheur Associé, Centre HEC de Géopolitique
- **Florent Parmentier**, Directeur du Policy Lab de Sciences Po., Fondateur d'« Horizons bleus », Centre HEC de géopolitique
- **Amiral Nicolas Vaujour**, Commandant les Opérations pour la Marine Nationale

Liste des abréviations

AFOA-OI	Afrique Orientale et Australe et l'Océan Indien
AIFM	Autorité Internationale des Fonds Marins
AMP	Aire Marine Protégée
APE	Accord de Partenariat Economique
ASF	African Security Forum
BBNJ	Biodiversity beyond National Jurisdiction
BM	Banque Mondiale
CER	Communautés économiques régionales
CDAA/SADC	Communauté de développement d'Afrique australe
CDB	Convention sur la diversité biologique
CECA	Communauté européenne du charbon et de l'acier
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEMZA	Zone exclusive maritime commune de l'Afrique
CEN-SAD	Communauté des États sahélo-sahariens
CEWS	Continental Early Warning System
CGC	Commission du Golfe de Guinée
CIC	Center for International Cooperation
CLPC	Commission des Limites du Plateau Continental
CNUDM	Convention des Nations unies sur le droit de la mer
CMB	Convention de Montego Bay
COI	Commission océanographique intergouvernementale
COI	Commission de l'Océan Indien
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et austra
CRESMAO	Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest
CRIMGO	Critical Maritime Routes Gulf of Guinea
DARPA	Defense Advanced Research Projects Agency
EB	Economie Bleue
EIA	Etat insulaire africain
EIE	Etudes d'Impact sur l'Environnement
FEDER	Fond européen de développement régional
FMI	Fond Monétaire International

GIZC	Gestion Intégrée des Zones Côtières
GLIPSA	Global Island Partnership
HGN	Hydrates de Gaz Naturel
ICD	Instrument de Coopération et de Développement
IDH	Indice de Développement Humain
IFREMER	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
IGAD	Autorité Intergouvernementale pour le Développement
JEDI	Joint Europe Disruptive Initiative
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index
ONG	Organisation non-gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
OMAOC	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMC	Organisation mondiale du Commerce
OMI	Organisation maritime internationale
ORGP	Organisations Régionales de Gestion de la Pêche
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique nord
OUA	Organisation maritime internationale
PC	Plateau continental
PeD	Pays en Développement
PIB	Produit intérieur brut
PIED	Petit Etat Insulaire en Développement
PMA	Pays moins avancés
RC	Renforcement de Capacités
SDN	Société des Nations
TPL	Tonnes en Port en Lourd
TT	Transfert de Techniques
UE	Union Européenne
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
UA	Union Africaine
UpM	Union pour la Méditerranée
URSS	Union des républiques socialistes soviétiques
ZEE	Zone économique exclusive
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine

A propos d'HEC Center for Geopolitics

L'émergence d'une géopolitique de plus en plus complexe et le constat d'une géo-économie en plein bouleversement ont conduit le groupe HEC, en 2013, à créer le Centre HEC de Géopolitique. Il a pour objectif principal de sensibiliser et de former les dirigeants des secteurs privé et public aux nouveaux défis allant du risque pays à l'analyse prospective. Lieu de formation, de dialogue et de réflexion, ouvert aux responsables d'entreprise, décideurs politiques et experts internationaux, le Centre HEC de Géopolitique se veut un forum sur les enjeux géoéconomiques et géostratégiques qui déterminent un environnement international en constante mutation. Il vise à rendre la géostratégie et la géopolitique plus opérationnelles en servant de « trait d'union » entre le secteur privé, le secteur public et le monde académique, et en s'efforçant de faire dialoguer différentes disciplines et méthodologies.

www.hec.fr

A propos du Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

A ce titre, le PCNS mobilise des chercheurs, publie leurs travaux et capitalise sur un réseau de partenaires de renom, issus de tous les continents. Le PCNS organise tout au long de l'année une série de rencontres de formats et de niveaux différents, dont les plus importantes sont les conférences internationales annuelles « The Atlantic Dialogues » et « African Peace and Security Annual Conference » (APSACO).

Enfin, le think tank développe une communauté de jeunes leaders à travers le programme Atlantic Dialogues Emerging Leaders (ADEL). Cet espace de coopération et de mise en relation d'une nouvelle génération de décideurs et d'entrepreneurs, est déjà fort de plus de 300 membres. Le PCNS contribue ainsi au dialogue intergénérationnel et à l'émergence des leaders de demain.

www.policycenter.ma

Introduction

PARTIE I : Les défis de la navalisation et de la maritimisation du monde

I : STRATEGIES MARITIMES, ENTRE RAPPORTS DE FORCE, ENJEUX DIPLOMATIQUES ET GESTION DE CRISE

Mers et océans : les enjeux diplomatiques

Eugène Berg

Le chapitre rédigé par Eugène Berg est centré sur la gouvernance mondiale des océans, qu'il aborde d'un point de vue juridique et diplomatique. L'auteur commence par introduire l'océan en tant que réserve de biodiversité, régulateur du climat mondial et patrimoine international, avant de s'y intéresser en tant qu'espace diplomatique régulé par divers instruments juridiques, notamment par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Eugène Berg aborde également les négociations « Biodiversity beyond National Jurisdiction » et le clivage sur le statut juridique des ressources marines.

Les mers dans les recompositions géopolitiques en cours

Pascal Chaigneau

Pascal Chaigneau dessine les contours d'une nouvelle ère géopolitique de thalassocratie, durant laquelle la mer voit apparaître de nouveaux acteurs étatiques soucieux de se garantir une puissance navale. L'auteur commence d'abord par retracer l'importance militaire historique des espaces maritimes pour plusieurs acteurs internationaux, dont la Chine. Il souligne notamment la dimension maritime que revêt le projet chinois des Routes de la Soie, et comment elle s'imbrique dans la stratégie de projection mondiale chinoise. Ce repositionnement contraint également l'hégémon américain à adapter sa pensée stratégique au sein des océans pacifique et indien, tandis que l'espace méditerranéen assiste à la résurgence de la marine russe. La mer représente donc un espace convoité, contesté et disputé.

Les stratégies maritimes, nouvelle centralité des rapports de forces

Alain Oudot de Dainville

L'Amiral Oudot de Dainville évoque que le concept de stratégie maritime fait référence à l'appropriation des avantages procurés par la mer, entamées aussi bien en période de paix qu'en période de guerre. Elle diffère de la stratégie terrestre, même si elle n'est que la simple prolongation de cette dernière, et parait compte tenu de ses caractéristiques, très adaptés aux particularités de la guerre asymétrique qui caractérise les relations internationales contemporaines. L'accélération de la maritimisation économique amorcée par la mondialisation a grandement contribué au déplacement du principal axe géopolitique du monde au détriment de la terre, d'autant que le statut économique de la mer prend davantage le pas sur son statut militaire, centré sur la protection des voies de communication, comme le symbolise à juste titre, la course entre les trois principales puissances maritimes américaine, chinoise et indienne sur le contrôle de l'océan indien.

L'ère des souverainetés conquérantes

Nicolas Vaujour

L'Amiral Vaujour affirme que les stratégies de seuil ont pris un essor à tout égard considérable avec la remise en cause progressive des fondements de l'ordre international post-deuxième guerre mondiale qui faisait du territoire le fondement traditionnel de ce dernier. Elles jettent un éclairage intelligible sur les rapports de force du monde contemporain outrepassant le paradigme militaire des conflits, alors que le processus de la mondialisation amorcée avait parachevé le divorce entre la souveraineté et le territoire. Ce constat a contribué à l'avènement de l'ère des souverainetés conquérantes où des pays se trouvent en mesure de s'approprier de nouvelles zones de souveraineté dans les espaces libres, alors que l'absence de contre-mesures conforte à ce genre d'attitude conforte cette posture. Ce paradigme demeure néanmoins une opportunité pour redéfinir la vision de la défense et de la souveraineté à la lumière des constellations internationales actuelles.

II : LE POIDS DU MARITIME DANS LA COOPERATION INTERNATIONALE

La Méditerranée, un projet européen ?

Florent Parmentier

L'histoire de l'Europe et de son émergence comme centre mondial est aussi une histoire maritime. Au lendemain de la Renaissance, les puissances du continent

étaient fortes d'une capacité de projection sur les océans du monde, dont la Chine, par exemple, n'avait pas les moyens. 22 des 27 Etats de l'Union Européenne (UE) ont accès à la mer. Des accès diversifiés : certains Etats ont pied dans le cercle polaire, quand d'autres sont ancrés dans l'espace méditerranéen. Cette diversité est source de contradictions. Structurante est la tension entre intégration de nouveaux pays d'Europe centrale et orientale ou le Partenariat oriental avec des pays de l'ex-URSS, d'une part, et renforcement des liens avec la rive méridionale de la Méditerranée. Les pays d'Europe du Sud ont joué de cette dernière carte pour renforcer leur centralité au sein de l'UE. Emblématique en était le lancement du processus de Barcelone, en 1992.

Diverses dispositions ayant trait à la politique maritime sont prévues par les textes communautaires, depuis le traité de Rome. La multiplication des instruments juridiques et des sources de financement a cependant parfois été source de confusion, voire d'inefficacité. Illustrent parfaitement cette situation les hésitations qui ont entouré la constitution de l'Union pour la Méditerranée (UpM).

L'Europe sait pourtant, face aux grands défis du siècle (environnementaux et technologiques notamment) devoir nouer des liens stratégiques avec ses voisins méridionaux. Faire droit à l'Intelligence Artificielle (IA) ou à des projets comme Desertec doit permettre de concevoir une nouvelle politique cohérente et ambitieuse, au profit de tous.

De la sécurité Maritime atlantique en Afrique, les possibilités et les défis

Khalid Chegraoui

Khalid Chegraoui explore l'architecture de la sécurité maritime atlantique en Afrique et ses moyens opérationnels. En tenant compte du potentiel économique des côtes africaines dans la zone atlantique, l'auteur éclaircit l'importance de relever les défis sécuritaires comme la piraterie ainsi que politique telle la gouvernance et la gestion des espaces communs, car contrairement aux côtes africaines de l'océan Indien, la façade atlantique de l'Afrique a souvent été négligée et ne jouit pas d'une stratégie sécuritaire holistique et tangible.

Par ailleurs, les ressources budgétaires, matériels et humaines des pays de la côte atlantique africaine consigne la mise en place des réponses efficaces face aux enjeux. Certes, quelques États ont la possibilité de mitiger certains effets, néanmoins, une réponse commune au niveau régionale se heurte au manque de leadership et des contradictions politiques handicapantes.

La puissance maritime chinoise en mode de rattrapage accéléré

Jamal Machrouh

Dans ce papier, Jamal Machrouh analyse et évalue la puissance maritime de la Chine à partir de deux aspects, d'abord, civil ou marchand ; ensuite, militaire ou naval.

Dans un premier temps, l'auteur met en lumière les performances de la Chine dans le domaine de la puissance maritime marchande, à savoir : l'importance de la construction navale (la Chine occupe la première place au niveau mondial), l'étendue de la flotte de la marine marchande nationale et, enfin, les performances en matière de la gestion portuaire au niveau global.

Dans un deuxième temps, l'auteur analyse l'aspect militaire ou naval de la puissance maritime chinoise. Les statistiques avancées attestent du renforcement considérable de la marine de guerre chinoise, aussi bien en termes de quantité que de qualité. Par ailleurs, l'ouverture de la première base navale chinoise à Djibouti pourrait constituer le prélude d'une stratégie qui vise la protection de l'Initiative de la Ceinture et de la Route (BRI). Toutefois, l'émergence de la puissance maritime de la Chine dans sa composante navale demeure à bien des égards partiels et, surtout limitée géographiquement à un espace maritime limité.

PARTIE II : L'insularité au sein de l'Union Africaine

III : LES DEFIS DES ETATS INSULAIRES AFRICAINS FACE AUX CRISES REGIONALES

Comment catégoriser les États insulaires africains ?

Sonia Le Gouriellec

Dans son papier, Sonia Le Gouriellec étudie les États insulaires Africains et les caractéristiques définissant leur nature distincte. Ces derniers étant différents des États continentaux, la catégorisation des pays insulaires repose sur plusieurs approches d'analyses que l'auteur définit et développe pour explorer les ressemblances et les dissemblances des États insulaires et ce dans le but de déterminer un modèle de différenciation des enjeux de ses « petits États ». Ces derniers particulièrement

vulnérables à cause du changement climatique, choisissent de multiplier les contacts diplomatiques afin d'établir leur présence sur la scène internationale via plusieurs structures interétatiques.

Ainsi, Sonia Le Gouriellec parvient à transposer grâce à une approche comparative, l'évolution du champ d'étude sur les États insulaires africains, qui constitue malgré leur « petite taille », des acteurs importants dans la maritimisation de l'économie mondiale et les enjeux géostratégiques de la mer. Cependant, dans un système international qui privilégie l'analyse des évènements structurants, les États insulaires sont constamment en quête d'atteindre leurs objectifs politiques avec une ingéniosité qui crée des nouvelles normes dans le développement économique de leur territoire.

Les défis spécifiques des intégrations régionales face aux vulnérabilités des pays insulaires

Larabi Jaidi

Dans cette contribution, nous allons cerner les spécificités de l'intégration des Etats insulaires à leurs Communautés économiques régionales (CER) d'appartenance et de leur engagement dans le projet de la Zone de Libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Les spécificités de l'intégration régionale et continentale des pays insulaires, ainsi que les enjeux qui en découlent, soulèvent trois points principaux. Le premier, concerne les impacts des potentialités versus vulnérabilités de ces pays sur leurs stratégies de développement. Le second, s'intéresse aux implications des opportunités et des contraintes des stratégies de développement de ces pays sur leurs modes d'insertion dans les dynamiques d'intégration régionale, continentale et internationale. Ces échelles d'intégration s'entrecroisent et ne manquent pas d'être confrontées à la cohérence dans la conduite des choix du développement. Le troisième point s'interroge sur l'articulation des processus d'intégration continentale et d'intégration maritime dans la stratégie globale de développement du continent et celle, plus spécifique, des pays insulaires. S'il est naturel que la stratégie maritime des pays insulaires tienne compte des multiples enjeux de son environnement, la réponse à ces enjeux mobilise des acteurs régionaux et internationaux qui interfèrent sur la définition des intérêts en jeu et interpellent nécessairement la complémentarité des processus d'intégration terrestre et maritime du continent africain.

Perspectives d'évolution de la menace terroriste dans les Etats insulaires africains

Jérôme Évrard

La menace terroriste ne se réduit ni à ses manifestations les plus spectaculaires (attaques dans des centres urbains, notamment dirigées contre des lieux accueillant des étrangers) ni à son seul aspect sécuritaire. S'il est vrai que le terrorisme fonctionne comme un harcèlement perpétuel des forces de sécurité, il est surtout, à son cœur, l'instrument d'un projet de société. La transformation du fonctionnement et des normes du corps social est la visée principale des organisations terroristes, qui, de ce fait, dans leur confrontation avec les Etats, bénéficient du facteur-temps.

Isoler le terrorisme dans une région (Nord-Mali par exemple) s'est avéré impossible. De même que croire en l'effectivité des barrières naturelles serait illusoire, comme l'a illustré la capacité des organisations terroristes à se mouvoir à travers le désert dans la bande sahélo-saharienne. Elles profitent en effet des faiblesses de l'Etat, exploitant les marges de manœuvre laissées par son inefficacité. Les groupes armés radicaux pallient aux manquements des autorités publiques en matière de justice ou d'éducation, ancrant leur légitimité aux yeux des communautés qu'ils ciblent.

L'océan et la mer ne protègent donc pas les Etats insulaires de leurs menées. L'exemple des îles Maldives est à cet égard révélateur. Seule une approche multidimensionnelle peut apporter une réponse idoine. En substance, les patrouilles ne peuvent remplacer des services publics efficaces. La lutte sur le plan du dogme (formation des imams) doit également être prise en compte. Une détection rapide de toute tentative de contestation de l'autorité de l'Etat par les groupes radicaux est également cruciale.

IV : LE PARTICULARISME DES ETATS INSULAIRES EN AFRIQUE

Madagascar : les spécificités de la Grande Île et de sa politique

Pascal Chaigneau

Le Madagascar est la cinquième Grande Île au rang territorial des méga îles de la planète. Un Etat profondément atypique constituant le seul métissage à l'échelle d'un peuple entre l'Afrique et l'Asie. Un Etat riche par ses ressources et sa culture, qui a connu l'indépendance en 1960, mais ruiné par l'instabilité chronique, la prédation de sa classe dirigeante, l'absence de vision nationale supérieure aux intérêts individuels, l'absence

d'inclusion économique et le choix de stratégies contra-cycliques du développement. Le pays est devenu un cas d'école de régression comparable à des pays ayant connu des guerres civiles, comme le Liberia ou la Sierra Leone. Il entretient des relations extérieures complexes marqués par les politiques imposées par le Fonds Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale (BM).

En adhérant à la Conférence de coordination pour le développement de l'Afrique australe (SADCC), l'actuelle SADC (Communauté de développement d'Afrique australe), le pays espérait attirer les investissements sud-africains. Mais un constat d'échec s'impose. Les décideurs malgaches ont donc cherché à diversifier leurs partenariats extérieurs, et réduire leur dépendance envers la France, en allant vers la Chine, l'Inde, la Turquie ou encore le Maroc. Aujourd'hui les espoirs portent sur la possible mise en place d'une véritable politique de développement avec le retour au pouvoir d'Andry Rajoelina, le maire d'Antananarivo, qui a gouverné l'île jusqu'en 2013.

L'exemple Mauricien

Rodolphe Monnet

Malgré plusieurs contraintes géographiques et naturelles, la République de Maurice a réussi sa transition d'une colonie britannique à un État souverain et prospère, et ce, depuis son indépendance en 1968. Sa position stratégique sur la route maritime Asie-Europe a été un atout indéniable pour son développement au vu de l'importance stratégique que constituait le Port-Louis. Son adhésion aux multiples organisations régionales à faciliter son intégration économique et politique au sein du contiennent, notamment de l'Union Africaine, de la SADC (Communauté de développement d'Afrique australe), la COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe), ou encore l'OIF (Organisation internationale de la Francophonie). Si sa capitale héberge la Commission de l'Océan indien, c'est que l'île représente un point incontournable pour les Etats présents dans l'espace maritime de l'Océan indien, notamment l'Inde, la France, les États-Unis, la Grande-Bretagne ou encore la Chine ou l'Australie. Le contexte géopolitique de son voisinage est marqué par plusieurs tensions notamment le différend Sino-Indien, rendant difficile son choix de partenaires pour s'engager dans une nouvelle phase de développement.

Les particularismes du Cap Vert et de la Guinée Bissau

Eugène Berg

Ce chapitre propose une étude succincte de l'Etat archipélagique du Cap Vert à travers un ensemble de prismes et d'indicateurs. Il explore les spécificités faisant de l'archipel une écorégion et les liens partagés avec l'ensemble géographique que constitue la Macaronésie. Il s'intéresse tout particulièrement à la position stratégique du Cap-Vert au milieu de l'Atlantique et à l'histoire de l'archipel depuis sa découverte par des explorateurs portugais au milieu du XV^{ème} siècle. Un éclairage historique qui explore tout particulièrement les relations spéciales entre le Cap Vert et la Guinée Bissau et l'échec de la tentative d'union entre les deux anciennes colonies portugaises au moment de leurs indépendances. Le chapitre offre également un examen technique de la question de la délimitation des frontières maritimes du Cap Vert ainsi qu'une revue des relations entre le Cap Vert et l'Union européenne à un moment où la Chine s'intéresse de plus en plus à l'archipel.

En outre, Eugene Berg dresse un aperçu du processus de délimitation maritime en Guinée-Bissau pays d'Afrique de l'Ouest dont dépend l'archipel des Bijagos. L'auteur commence d'abord par retracer les principales étapes ayant mené à la signature de l'accord de gestion et de coopération concernant la zone maritime commune entre le Sénégal et la Guinée Bissau. L'auteur s'intéresse aux négociations en cours pour réviser cet accord à l'aune de potentielles découvertes dans le domaine gazier et pétrolier au niveau de la zone maritime commune. Il retrace l'historique de la coopération entre la Guinée Bissau et l'Union européenne depuis sa reprise en mai 2014. Un intérêt particulier est également accordé par l'auteur à la politique étrangère de ce pays d'Afrique de l'Ouest et à sa recherche de partenaires extérieurs. L'action de l'Organisation des Nations Unies face à la crise politique que traverse le pays depuis 2015 est mise en lumière.

Partie I

LES DÉFIS DE LA NAVALISATION ET DE LA MARITIMISATION DU MONDE

I : STRATEGIES MARITIMES, ENTRE RAPPORTS DE FORCE, ENJEUX DIPLOMATIQUES ET GESTION DE CRISE

Mers et Océans : Les enjeux diplomatiques

Eugène Berg

I. Aspects généraux et diplomatiques des océans

« La rage des éléments » Ivan Aivazovsky (1817- 1900) - Peintre russe d'origine arménienne, un des maîtres de la peinture marine.

En 1569, Gerhard Mercator, a rendu parallèle sur une carte les méridiens qui joignent les deux pôles (451ème anniversaire).

En 1609, Hugo Grotius (1583 - 1645) in Mare liberum dit la pêche en mer est libre « car il est impossible d'en épuiser les ressources » (411ème anniversaire).

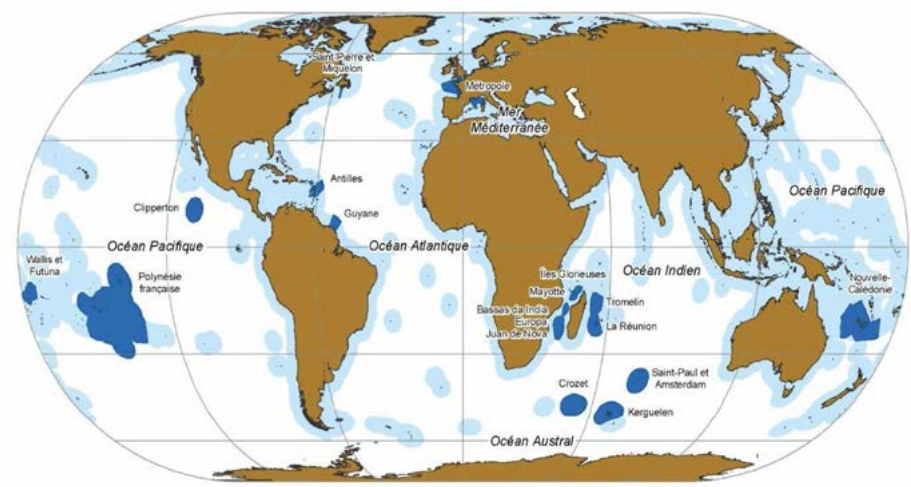
Chaque minute près de 7,4 milliards d'êtres humains respirent sur la surface émergée du globe, soit 47 habitants au km² et seulement 2,5 millions sur sa surface liquide deux fois plus étendue, soit 0, 007 navigants au km². On note 15 pour 100 000 seulement !

Les Océans ; une gamme très étendue de thèmes

Origines de la vie – Energie – Ecologie – Pollution et dégradation – Développement durable – Biologie marine – Pêcheries et aquaculture (en 2048, selon une étude publiée dans Science, les poissons pourraient disparaître) – Biotechnologie marine – Utilisations non consommatrices – Déversement d'océans et dégazage des navires – Pétrole, gaz offshore – Loisirs et tourisme – Etablissements humains sur les côtes – Les côtes (évolution environnementale des littoraux) et les récifs coralliens – Explorations de la Zone – Éducation et formation – Comment les océans changent ? – Comment les océans se sont formés – Coopération internationale BBNJ – Cartes, statistiques et bases de données – Systèmes de surveillance et d'observation – Dynamique des Océans, connaissance de la circulation océanique, connaissance des phénomènes de glissement des plaques océaniques et continentales, en tant que générateurs des catastrophes naturelles (séismes, tsunamis, éruptions volcaniques) – Interface océan-atmosphère – Propriétés physiques et chimiques, biochimie des Océans – Liens en temps réel vers les océans vivants – Les océans de l'avenir – Economie marine – Sécurité alimentaire, ressources biologiques marines – Gouvernance des océans – Santé humaine et l'océan – Rôle des femmes – Sécurité en mer – Les côtes et les récifs coralliens – Explorations précoces – Propriétés physiques et chimiques – Transport et télécommunications – Changement climatique – Etc.

Mers et Océans « étendues d'eau salée en communication libre et naturelle », définition de la CNUDM de Montego Bay (1982)

ZEE de la France et extension du plateau continental



L'Océan est la plus grande réserve de biodiversité : la vie des sources hydrothermales

Les Océans mettent en contact les 8/10ème des Etats. Ils « embrassent la terre d'un flot non interrompu », a dit un poète grec qui ignorait que la terre était ronde. En effet, les océans représentent 361 millions de kilomètres carrés, 70,8 % de la surface de la terre avec un volume total de 1,37 milliard de kilomètres cubes soit 97% de l'eau sur terre. La profondeur moyenne est de 3 700 à 3 800 mètres. Près de la moitié des eaux océaniques dépassent 3 000 m de profondeur la fosse des Mariannes, à 11 020 m de profondeur. La masse volumique de l'eau de mer se situant entre 1 020 et 1 035 kg/mètre cube, la masse totale des eaux océaniques est d'environ 1,4 × 1021 kg, soit 0,023 % de la masse totale de la terre (et près de 2 % ou 1/50ème de la masse de la lune qui est de 7,3 × 1022 kg). De plus, 65 millions d'îliens et 680 millions de personnes vivant près d'un littoral situé à moins de 10 m d'altitude, ils seront 1 milliard en 2050.

La science moderne a découvert qu'à l'endroit où deux mers se rencontrent, il y a une barrière. Cette barrière divise ces deux mers, de telle façon que chaque mer a sa propre température, salinité et densité. Pour l'Homme, cette barrière n'est pas visible à l'œil nu : l'utilisation d'appareils est alors nécessaire afin de déterminer les différentes frontières entre les mers. Dieu nous en avait pourtant déjà informés : Sourate 55, Verset 19-20 "Il a donné libre cours aux deux mers pour se rencontrer. Il y a entre elles une barrière qu'elles ne dépassent pas."

Il est possible d'identifier 74 services écosystémiques liés à la biodiversité marine et côtière: des services de prélèvement ou d'approvisionnement comme les matériaux de construction (plus de 15 milliards de tonnes sont extraites dans le monde chaque année, soit un tonnage équivalent à la production naturelle de ces sédiments par les fleuves), molécules à activité pharmacologiques variées (le criblage d'organismes marins en ayant apporté plus de 15 000 en 2011, telles que la roscovitine ou la bryostatine. 90% du volume de l'habitat disponible pour les organismes vivants ce qui abrite la majorité des espèces vivantes sur terre (50 à 80 % selon les estimations). On évalue entre 1 et 10 millions le nombre d'espèces à découvrir.

- Médecine : propriétés anti cancéreuses, régénération in vivo des tissus, comme l'os ou la peau, anticoagulant, détection des virus (sida, tuberculose), capacité anti-âge et anti radicalaire, protection des UV, effet anti-irritant et antioxydant.
- Environnement : plastiques biodégradables, bio-absorbants pour lutter contre la pollution par métaux lourds ou hydrocarbures.
- Energie : marémotrice et Maré thermique (énergie d'une vague de 100 m de long, 1 m de haut = 333 kilojoules, si elle met une seconde à s'aplatir, elle produit une énergie de 300kw à 6000 kW pour une vague de 2,5 m.
- Production de biocarburants générant plus de 60 % des services écosystémiques qui nous permettent de vivre, à commencer par la production de la majeure partie de l'oxygène que nous respirons.

L'océan mondial, l'Océan-roi, régulateur du climat mondial

Il produit au moins la moitié de O2, redistribue d'énormes quantités de chaleur grâce aux courants qui le traversent, absorbe 20 à 30 % des émissions de CO2 soit quelque 12 milliards de tonnes de CO2 équivalent ce qui provoque son propre réchauffement, une dilatation de son volume et une élévation du niveau des eaux de 3 - 4 mm/an. Il a déjà absorbé près de 160 milliards de C depuis 1870. L'océan mondial régule à plus de 80 % le climat de la terre.

En effet, Il a absorbé depuis 1970 94% du surplus de la chaleur créée par les activités humaines. Depuis 1993, le rythme du réchauffement de l'océan a plus que doublé par rapport aux 25 précédentes années. Entre 1971 et 2010, la couche des 75 premiers mètres a connu une augmentation de 0,11 °C par décennie, dans les couches comprises entre 700 m et 2000 m de profondeur a presque triplé. Cependant, l'océan a perdu entre 0,5% et 3% de son oxygène entre 1970.

Montée du niveau de la mer en 2100 :

- 14 cm depuis le début XXe siècle
- 3-4 mm/an, 7 mm depuis 25 ans
- Au mieux de 59 cm à 77 cm et 1,1 à 1,3 m en cas de poursuite de la trajectoire actuelle par rapport à la période 1986 - 2005.
- Les Principales causes de hausse des océans : Expansion thermique de l'eau (elle prend plus de place en se réchauffant) outre la fonte des glaciers de montagne et surtout des calottes glaciaires au Groenland et en Antarctique.

Le Patrimoine mondial marin

Lancé en 2005, le Patrimoine mondial marin de l'UNESCO poursuit 4 missions principales :

- **Suivi de l'état de conservation des sites**

Les sites inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO font l'objet d'un suivi et d'une évaluation systématiques. Un soutien est apporté au Comité du patrimoine mondial et aux gouvernements nationaux, fondé sur l'analyse scientifique et l'exploitation de données, qui leur permet d'évaluer l'état de conservation des sites marins du patrimoine mondial.

- **Édification d'un réseau mondial de gestion**

Les sites marins du patrimoine mondial font face à des défis communs en matière de conservation, mais offrent des informations sur les bonnes pratiques à adopter. Réunir les exemples de réussite et les adapter pour qu'ils puissent être reproduits est une tâche centrale de notre action qui permet d'apporter une valeur ajoutée manifeste et univoque.

- **Promotion des approches de conservation durable**

Les gestionnaires de sites sont confrontés à des questions liées aux nouvelles tendances du développement socioéconomique, mais disposent de peu d'outils pour les aider à comprendre l'impact que les décisions d'aujourd'hui auront dans 10 à 20 ans. L'UNESCO offre aux gestionnaires une formation et des conseils pour les aider à

atteindre les objectifs environnementaux, sociaux et économiques, tout en protégeant la valeur exceptionnelle des sites.

- **Exploration du patrimoine mondial en haute mer et ailleurs**

Certains sites - îles coralliennes submergées, forêts tropicales flottantes, super volcans sous-marins, ou même des tours rocheuses aux aspects de villes englouties, ne peuvent être inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, car ils se situent en haute mer, en dehors de toute juridiction nationale. Avec ses partenaires, l'UNESCO étudie les moyens d'appliquer la Convention, à la haute mer et à d'autres espaces marins peu ou non représentés sur la liste du patrimoine mondial.

L'exploitation des richesses de la mer

Selon Charles de Gaulle, « L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer, et naturellement, les ambitions des États chercheront à dominer la mer pour en contrôler les ressources ». Selon Confucius, « L'homme intelligent aime l'eau, l'homme raisonnable les montagnes »

En 13 juillet 2000, l'Assemblée de l'AIFM (Agence internationale des Fonds marins) a adopté le « Règlement relatif à la prospection et à l'exploitation des nodules polymétalliques de la Zone (Code minier des fonds marins) ». Mais pour le moment, les techniques existantes ne permettent pas d'aller au-delà des 2000/2500m de profondeur.

Les nodules polymétalliques sont des pierres plus ou moins grosses reposant dans les plaines abyssales – 5000 m. Parmi leurs composantes : Chlorure de sodium, Sulfates, Magnésium, Potasse, Brome, Or.

L'Océan mondial recèlerait 10 milliards de tonnes d'or (un cube de 800 mètres de côté). On trouve aussi le cuivre, manganèse, nickel et cobalt.

L'océan dispose aussi d'autres ressources minérales, à savoir :

- Encroûtements, corallifères (cobalt et platine dans les rifs sous–marins ;
- Réserves de cobalt sur terre (120 ans) ;
- Platine (usage principal pots catalytiques et joaillerie) ;
- Sulfures hydrothermaux ou minéralisations hydrothermales avec des

concentrations parfois plus riches que leurs équivalents terrestres ;
- Terres rares (indium, sélénium, germanium).

Les évents volcaniques des dorsales océaniques, origine des sites métallifères, diffusent des eaux très chargées en sulfures et oxydes sous forme de nodules. Les marges continentales, dont les bassins sédimentaires sous-marins hébergent les précieux hydrocarbures (30%) dans les ZEE. Ce n'est pas un hasard que le mot « économique » a été choisi et non pas Zone stratégique, militaire, commerciale exclusive. Les océans recèlent en quantités d'hydrates de gaz naturel « HGN ou « clarathes » liquides dès – 20°C pour – 163C pour le gaz naturel 2 à 3 fois les réserves de combustibles fossiles connus.

II. Aspects généraux des fonds marins

Régime international de gestion des fonds marins

La Convention de Montego Bay (CMB) a fixé les principes juridiques, les politiques et objectifs, dont la Partie XI relative aux fonds marins a été modifiée par un Accord de 1994. Ces deux instruments ont été ratifiés par la France en 1996. La Convention pourvoit à la mise-en-œuvre d'un régime international de gestion des fonds marins, leur sous-sol et ses ressources dont la mise en œuvre est confiée à une « Autorité Internationale des Fonds Marins ». L'AIFM, constituée en 1994 dont le siège est à Kingston (Jamaïque), comportant une centaine d'agents dont 3 Français, AG, Conseil de 36 membres, Secrétariat. Ce système parallèle d'exploitation, appelé Banking system.

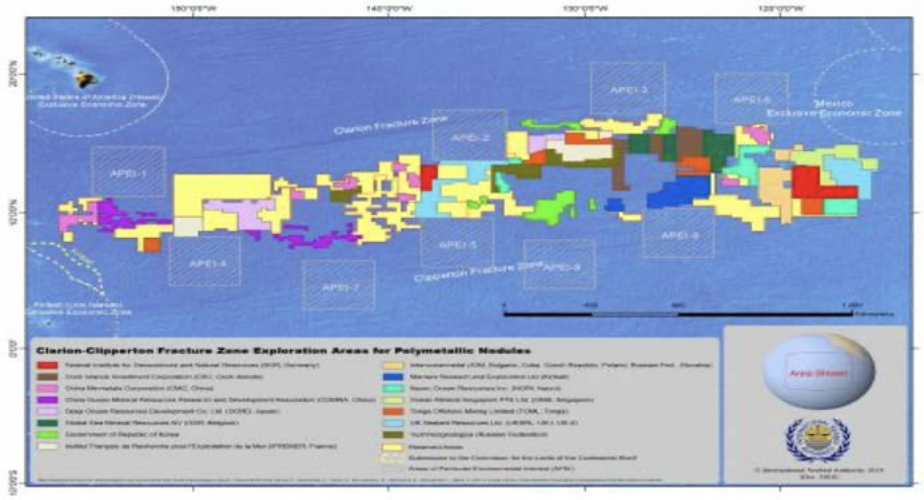
En effet, les Etats parties ou personnes physiques ou morales placées sous leur contrôle doivent soumettre un plan de travail à l'Autorité. Chaque plan de travail doit indiquer les coordonnées permettant de diviser la Zone en deux parties de valeur commerciale estimative égale. « L'Autorité désigne l'une des deux parties, nomme le secteur qui sera réservé exclusivement à des activités qu'elle mènera par l'intermédiaire de l'Entreprise ou en association avec les Etats en développement ». A travers des clauses financières et des mécanismes de transfert des techniques, ce système doit permettre à l'Entreprise et les PED d'acquérir les moyens de mener effectivement des activités d'exploration et d'exploitation dans la Zone. La qualité d'investisseur pionnier, aujourd'hui accordée à 11 Etats (Chine, Etats-Unis, Japon, Corée du Sud, Russie, Inde, Allemagne, Canada, Australie, Pologne et, pour la France, l'IFREMER), implique

l'autorisation d'effectuer des activités d'exploration et d'études dans des secteurs de la Zone. Ainsi, les contrats d'exploration et d'exploitation sont accordés pour une durée de 15 ans, avec engagement de procéder à l'exploitation à l'issue des 5 premières années. A titre d'exemple, pour la seule zone Clarion- Clipperton, entre Hawaï et la côte ouest des Etats -Unis, on estime les ressources à 275 M de tonnes de cuivre et 340 M de tonnes de nickel. De même, la France y dispose d'un permis d'exploration pour une surface de 75 000 km² sur les 9 M de km² ; mais pour le moment les entreprises privées ne sont pas intéressées par l'exploitation, jugée pas rentable avant 10 à 30 ans.

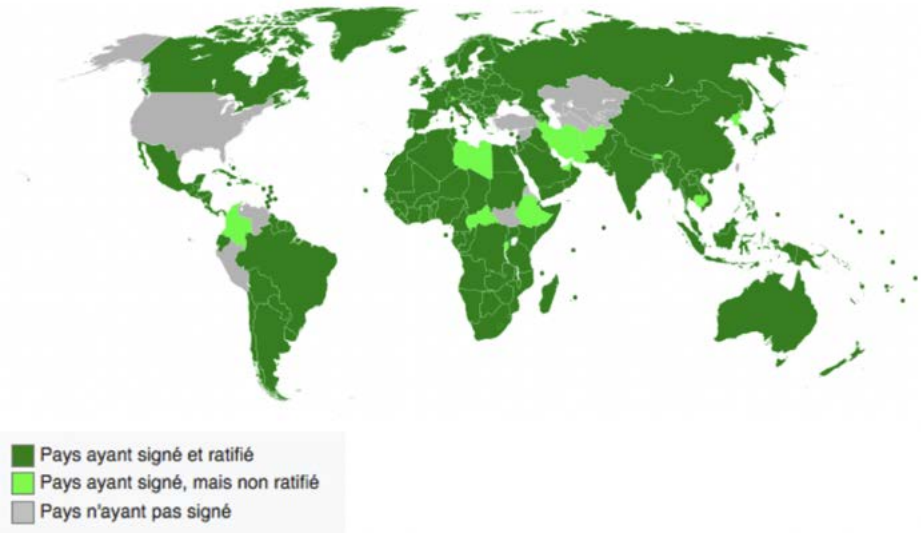
Cartographie des fonds marins

Aujourd'hui, seulement 20 % des fonds océaniques sont cartographiés et avec une résolution de l'ordre du kilomètre. En effet, cartographier les océans en HD et en un temps record, c'est le défi qu'ont relevé les participants au Shell Ocean Discovery XPrize. L'équipe gagnante est parvenue à cartographier 250 km² en 24 heures seulement et avec une résolution minimale de cinq mètres.

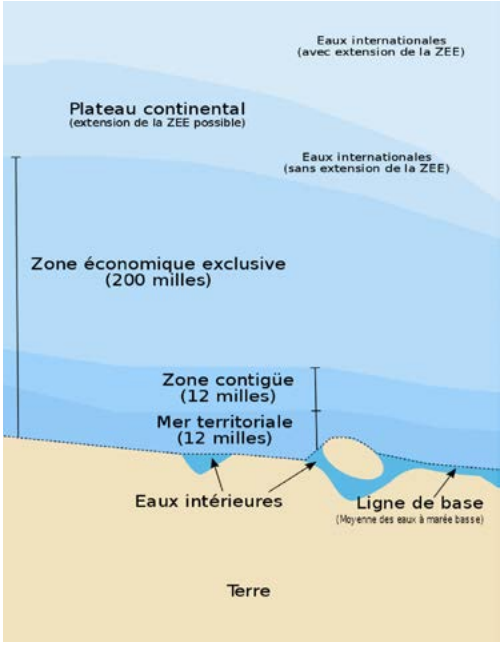
Zone Clarion- Clipperton entre Hawaï et la côte ouest des Etats –Unis



L'extension du plateau continental



Espaces maritimes

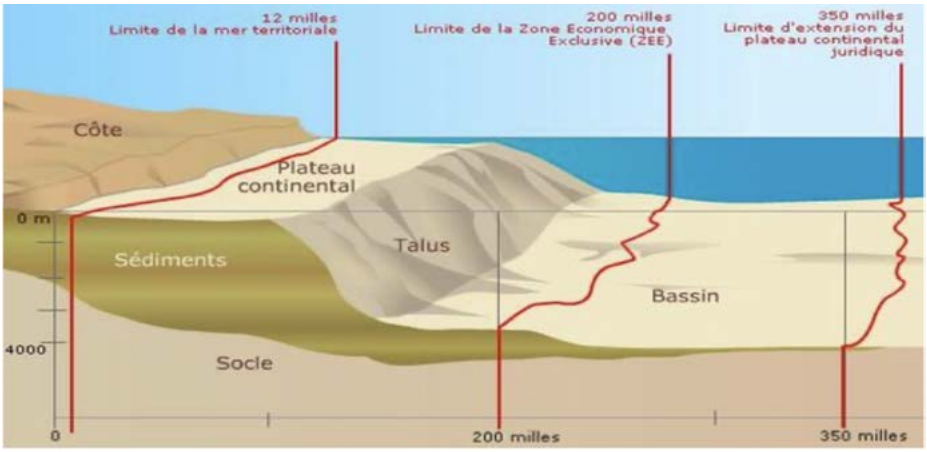


Les Plateaux Continentaux ne représentent qu'une infime partie des mers et des océans, soit à peu près 7,5%.

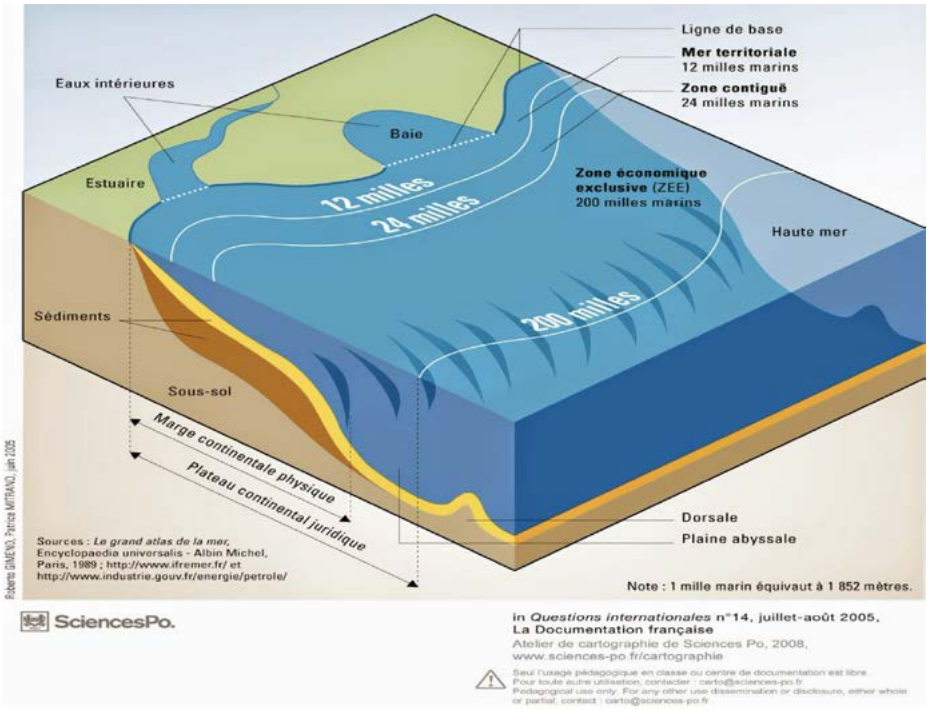
Malgré cette proportion très faible, les plateaux continentaux enfouissent des quantités considérables de ressources naturelles, halieutiques, pétrole, gaz ou des minerais stratégiques. L'accès à ces ressources et leur exploitation sont des atouts indispensables pour les États côtiers. Ils expliquent presque entièrement la volonté d'extension du plateau continental de ces États.

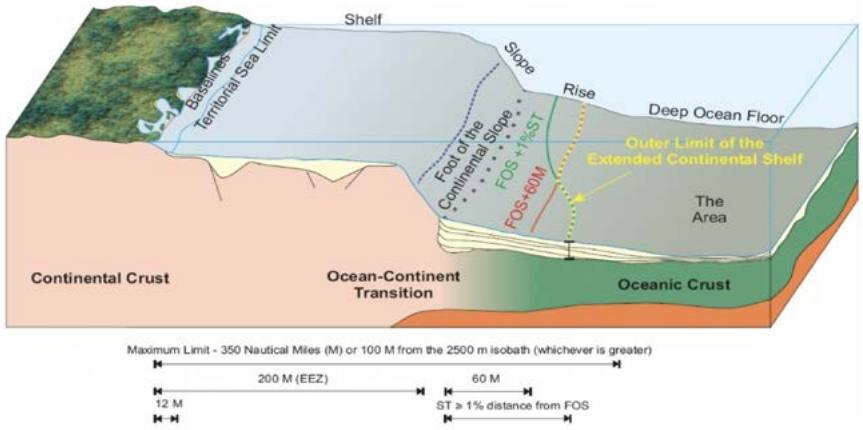
Mais, pour le moment, cette volonté relève plus d'une recherche de prestige car l'essentiel des ressources répertoriées se situe dans les ZEE existantes qui couvrent environ 102 millions de km², soit la moitié des mers et des océans du monde.

L'extension du plateau continental



Les limites de juridiction et de souveraineté





Extension du plateau continental art 76 – 5 CMB

Soit une ligne établie à 100 Nq au-delà de l'isobathe 2500 m de profondeur –soit un butoir ultime que constitue la ligne de «350 Nq au-delà des lignes de base de la MT ». Parmi les conditions :

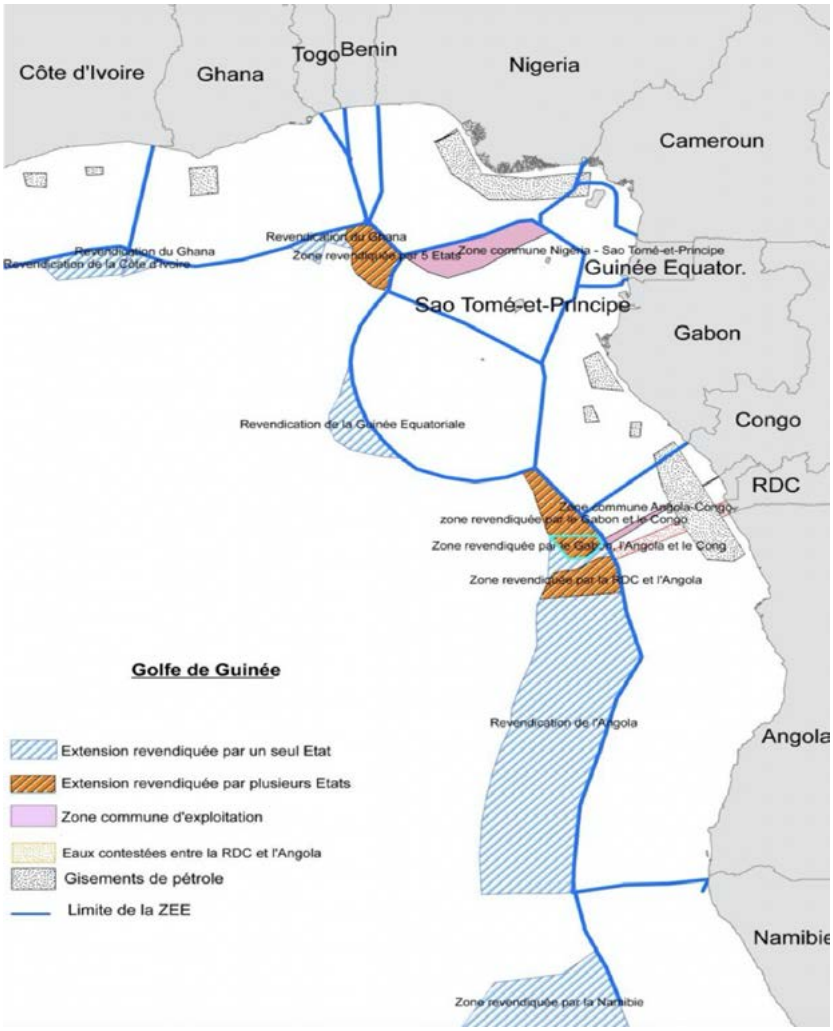
- Le rebord externe de sa marge continentale sous-marine doit être située au-delà de la limite du PC celle des 200 Nq ;
- Critère morphologique, la limite du PC étendu doit être fixée à 60 Nq du pied du talus du PC ;
- Délai de 10 ans après les règles de procédure (11 mai 1999), donc mai 2009 ou 10 ans, à compter de la date du dépôt de ratification de la CMB ;
- Conditions techniques et géologiques, épaisseur des roches sédimentaires relevés bathymétriques.

Les obligations de l'Etat côtier résultant de l'exploitation de son PC étendu (Article 82) se traduisent par des contributions en espèces ou en nature au titre de l'exploitation du plateau continental au-delà de 200 milles marins :

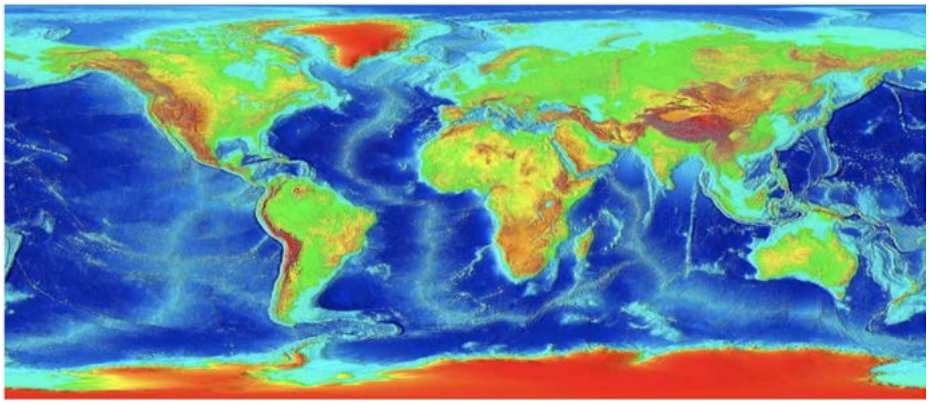
- L'Etat côtier acquitte des contributions en espèces ou en nature au titre de l'exploitation des ressources non biologiques du plateau continental au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ;
- Les contributions sont acquittées chaque année pour l'ensemble de la production

d'un site d'exploitation donné, après les cinq premières années d'exploitation de ce site. La sixième année, le taux de contribution est de 1 p. 100 de la valeur ou du volume de la production du site d'exploitation. Ensuite, ce taux augmente d'un point de pourcentage par an jusqu'à la douzième année, à partir de laquelle il reste 7 p. 100. La production ne comprend pas les ressources utilisées dans le cadre de l'exploitation.

Revendications des pays de l'Ouest africain



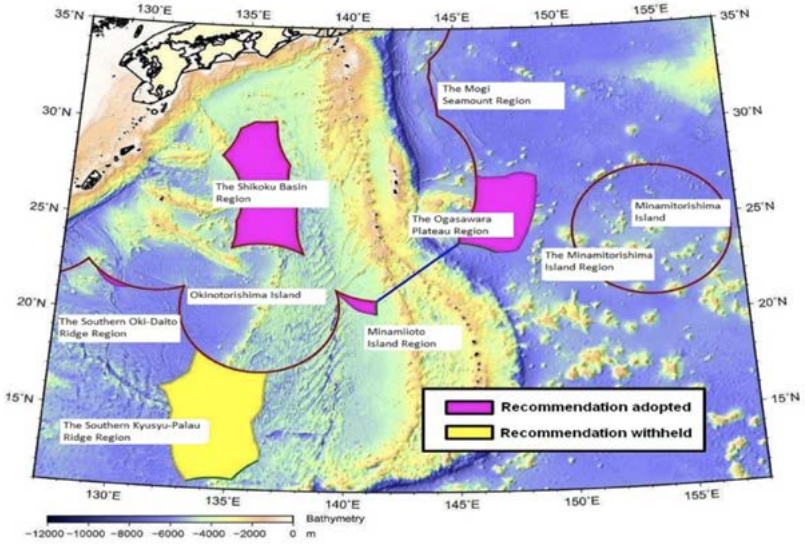
Carte topographique : la partie immergée des plateaux continentaux y apparait en bleu cyan



Propositions et décisions d'extension

A la date de mai 2019, 84 pays ont soumis à la CLPC des propositions dont certains plusieurs fois. 60 pays disposent d'un PC étendu : Le 21 avril 2008, l'Australie a étendu son plateau de 2,5 M de km². En 2015, la France a agrandi son emprise sur de nouveaux fonds sous-marins d'une superficie totale de 579.000 km² au large des Antilles, de la Nouvelle-Calédonie, de la Guyane et des îles Kerguelen.

Exemple d'extension PC du Japon



III. Aspects généraux des îles

Il existe de nombreuses définitions des îles : « Il y a des gens sur qui les îles exercent un attrait irrésistible. Le seul fait de se savoir sur une île, dans un petit univers entouré par la mer, les remplit d'une ivresse indescriptible. Ces ilomanes sont des descendants directs des Atlantes, et c'est vers l'Atlantide disparue que leur existence insulaire tend tous leurs désirs secrets » - Lawrence Durell.

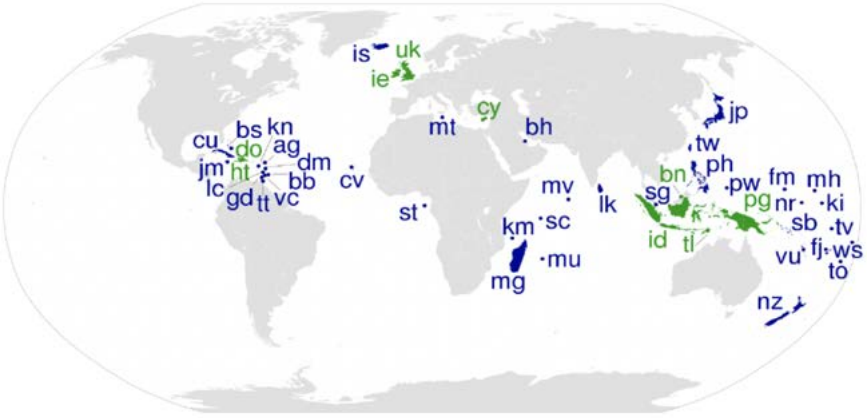
« Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute » - La CNUDM, 1982.

L'île est un lieu séparé, à l'écart. « L'île se meut dans une autre dimension de l'espace-temps, c'est un lieu nu qui se tient seul et dont les liens naturels avec le reste du monde ont été coupés ».

- Indice côtier : longueur des côtes/ superficie de l'île
- Indice d'isolement : ZEE/ST

Une très petite île est un îlot, un simple rocher, impropre à l'activité humaine ou à une vie économique propre, n'a pas de zone économique exclusive ni de plateau continental.

Carte des Etats insulaires



Les îles représentent 5% des terres du monde. Elles abritent bon nombre des systèmes naturels uniques et les plus isolés, y compris plus de la moitié de la biodiversité marine mondiale.

De même, elles sont considérées comme 10 des 34 zones de biodiversité les plus riches du monde. 61% à 64% des extinctions enregistrées depuis 1500 se font sur des îles. Plus des deux tiers des pays du monde comprennent des îles. Une étude portant sur 1288 îles a montré que 41% des vertébrés les plus menacés se trouvent sur les îles.

Types d'îles

- Îles continentales : liens étroits avec les continents (GB) les B en Guinée- Bissau
- Îles volcaniques : accompagnent les dorsales sous-marines (Hawaï), guirlandes insulaires Kouriles, Aléoutiennes
- Îles madréporiques ou coralliennes : que dans les régions tropicales, les coraux ne se trouvent que dans des eaux chaudes 23 – 28°C, île corallienne type l'atoll en existent 400 les ¾ dans le Pacifique.

Pour Eurostat, Direction générale de la Commission européenne, une île est une terre d'au moins 1 km² de superficie, habitée en permanence par une population statistiquement significative (supérieure ou égale à 50 habitants), non reliée au continent par des dispositifs permanents, séparée du continent européen par une étendue d'eau d'au moins 1 km de large. Comme le reconnaît l'organisme, ces limites statistiques peuvent évidemment parfois ne pas répondre aux réalités du terrain mais cette « définition a l'avantage d'exister. 460 000 îles sont référencées par une base de données constituée par le programme des Nations unies pour l'environnement et l'Institut de recherche pour le développement, afin de faciliter la protection de ces milieux particuliers. En 1920, la Société des Nations (SDN) contre l'adhésion des Etats « lilliputiens ». Les États insulaires n'ont fait leur entrée en tant que tels sur la scène géopolitique internationale que depuis les années 1950. L'admission de l'Islande à l'ONU en 1946 a marqué un tournant décisif dans la création d'une nouvelle classe d'États insulaires.

La représentation de ces micro-États dans les organisations internationales pose question : Tuvalu (26 km²), Nauru (21 km²). Selon l'annuaire de l'ONU, il y a 49 territoires de moins de 250 000 habitants. 64 superficie inférieure à 5000 km² parmi ceux-ci tous sauf 9 sont insulaires. En 1992, les Petits États insulaires en développement (PEID) sont reconnus comme un groupe spécifique au sein de l'ONU. Ils sont 44. Bien que l'ensemble de leurs populations dépasse à peine les 50 millions d'habitants, la règle onusienne qui veut que chaque État membre compte pour une voix, quel que soit son poids démographique, s'applique. La négociation des voix des PEID représente, de ce fait, un enjeu de négociation, ces États marchandant parfois leur voix, tels le Tuvalu ou

encore Nauru qui ont récemment reconnu l'indépendance de l'Abkhazie et de l'Ossétie-du-Sud.

Global Island partnership ou GLISPA

La question de la viabilité économique des États insulaires est liée aux nouveaux enjeux géopolitiques. Une décennie sépare la promulgation de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de la reconnaissance des PIED comme entité politique. La reconnaissance de la zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles nautiques a apporté à ces États insulaires « une assise océanique » pouvant dans une certaine mesure suppléer à la faiblesse du support terrestre.

- Mono culture insulaire
- Besoins spécifiques en énergie « autonome »
- Attractivité touristique développée

Ces îles et ces archipels seraient-ils condamnés à n'être que des centres politiques extérieurs, des bases militaires ou des sites pour touristes fortunés ?

- **Un espace d'observation et d'expérimentation :** La vision de l'île comme un espace laboratoire où peuvent s'observer des phénomènes endémiques, localisés et, en quelque sorte, purs, est à mettre en relation avec l'histoire de la biologie et des sciences de la nature, avec la technicisation des sociétés occidentales des XIXe et XXe siècles.
- **Effondrement insulaire, risque planétaire ?** On prévoit l'engloutissement des îles basses, les petits espaces insulaires incarnant des objets menacés prototypiques, notamment via la notion de « surpopulation » sur des espaces finis dans tous les sens. En plus, les îles sont marquées par le déclin de la biodiversité
- **Des paradis fiscaux insulaires :** Privilèges et immunités commerciales, douanières ou fiscales, statuts particuliers en tous genres, hors du droit commun mais parfaitement légaux, prolifèrent, notamment dans la région Caraïbe.
- **Routes de la drogue**

IV. La gouvernance mondiale des océans

En 2015, a été adopté le Programme de développement durable à l'horizon 2030, assorti de 17 objectifs dont le 14 « Vie aquatique « et ses 10 cibles précisent ce qui doit être fait pour améliorer l'état de l'océan ». Une première conférence de l'ONU sur l'Océan a été organisée par la Suède et Fidji en 2017. La deuxième conférence de haut niveau des Nations unies sur la préservation des océans s'est tenue en juin 2020 sous le thème : « Océans : intensification de l'action fondée sur la science et l'innovation aux fins de la mise en œuvre de l'objectif n°14 : bilan, partenariats et solutions. »

En effet, la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer ne s'applique, en ce qui concerne la haute mer, qu'aux fonds marins, pas à la colonne d'eau. Sur la moitié de la planète, il est quasi-impossible d'agir sur la pêche illégale, les dégazages, les rejets de déchets nucléaires ou la dérive des matières plastiques. Or, 41 % des écosystèmes marins seraient fortement touchés par les activités humaines (pollution, surexploitation des ressources, destruction du milieu marin...) et 3 % des fonds marins sont cartographiés. Rien ne permet, aujourd'hui, de créer des aires marines protégées en haute mer, d'exiger qu'y soient menées des études d'impact environnemental avant un forage, ou de déterminer la propriété intellectuelle régissant l'usage d'une molécule tirée de tel ou tel corail.

Commission océanographique intergouvernementale (COI)

La Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO (COI) travaille pour favoriser la coopération internationale et la coordination de programmes dans les domaines de la recherche et de l'observation marine, la conservation et la protection des environnements marins, l'atténuation des risques, et le développement des capacités, afin de comprendre et d'assurer une gestion efficace des ressources des océans et des zones côtières. En appliquant ces connaissances, la Commission vise à améliorer la gouvernance, la gestion, les capacités institutionnelles et les processus de prise de décision de ses Etats membres en ce qui concerne les ressources marines et la variabilité climatique. Elle vise, également, à promouvoir le développement durable de l'environnement marin, en portant une attention particulière aux pays en développement. De même qu'elle vise à promouvoir le développement durable de l'environnement marin. Elle coordonne et soutient des programmes et des activités d'observation, d'océanologie et d'atténuation des risques marins.

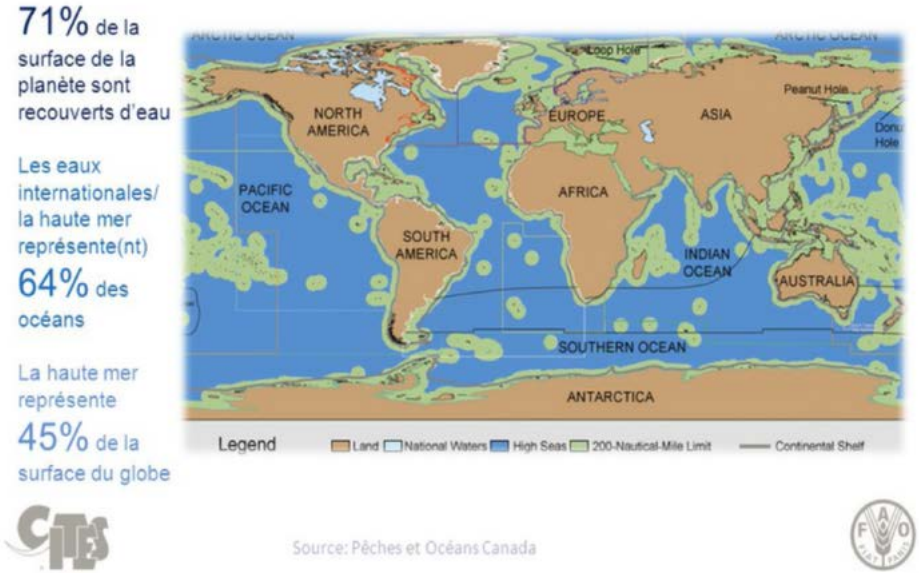
La COI assure la coordination des efforts de surveillance et de suivi des océans, par le biais du Système mondial d'observation de l'océan (GOOS), dont l'objectif est de développer un réseau unifié qui fournit des informations et des échanges de données sur les aspects physiques, chimiques et biologiques de l'océan.

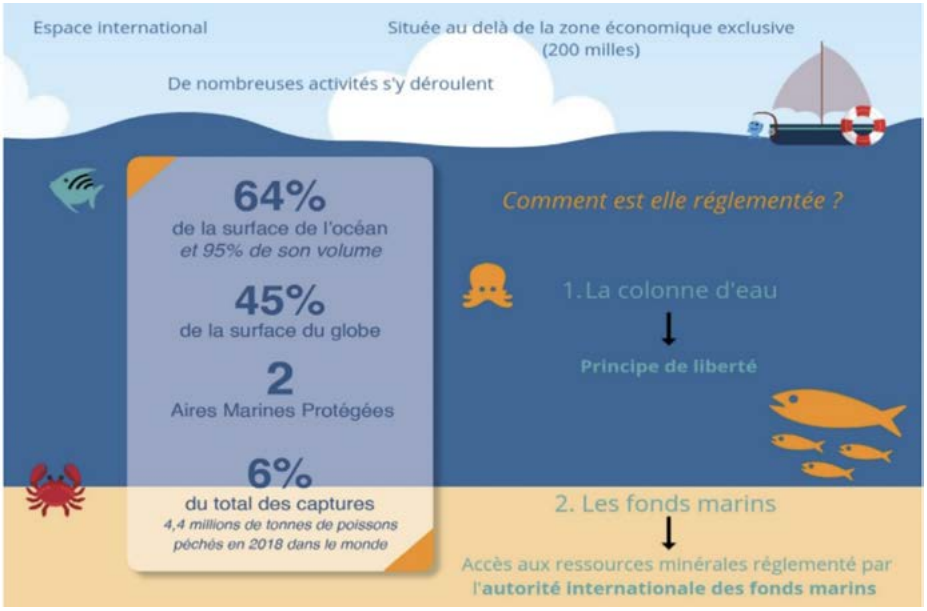
Les Négociations BBNJ (Biodiversity beyond National Jurisdiction)

En 2015, l'Assemblée générale des Nations unies a adopté une résolution pour un accord juridiquement contraignant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine dans les zones hors juridictions nationales (Biodiversity beyond National Jurisdiction - BBNJ).

Plus de 140 Etats ont approuvé l'ouverture de négociations sous l'égide du Mexique et de la Nouvelle-Zélande, qui doivent aboutir à un « instrument juridiquement contraignant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des juridictions nationales ».

La Haute mer





Il existe un clivage sur le statut juridique des ressources marines. Le G77, rejoint par la Chine, a plaidé pour l'application du principe de l'héritage commun de l'humanité aux ressources génétiques dans ces zones extraterritoriales. Les avantages découlant de l'exploitation de ces ressources devraient être partagés entre tous les pays. Certains autres pays s'opposent à cette position, affirmant que l'accès et l'exploitation de la biodiversité océanique relève de la liberté de la haute mer. Seul un petit nombre d'Etats se sont révélés réticents au projet de traité international : le Japon, les Etats-Unis, la Russie, la Corée du Sud et l'Islande. Il semble que si la haute mer ne sera pas reconnue comme « patrimoine commun de l'humanité », on se dirigera plutôt vers la notion plus floue de « bien commun ».

De plus, si un consensus ne se dégage pas en faveur d'un instrument contraignant, il est possible que l'on s'oriente vers un complément de la Convention sur le droit de la mer.

La négociation BBNJ s'est fixée les objectifs suivants :

Renforcement des Capacités (RC) et Transfert de Techniques marines (TT)

Dans les zones situées au-delà de la ZEE, le TT vise une utilisation équitable et juste des ressources marines entre les pays développés et les pays en voie de développement

dans les limites de la juridiction nationale (ZADJN) qui sont considérées comme « patrimoine commun de l'humanité ».

Le Renforcement des Capacités a pour but de faciliter la conservation de la biodiversité marine, notamment via une assistance scientifique et technique y compris le renforcement des infrastructures (l'installation, l'équipement, la ressource humaine et l'institut) et de la capacité scientifique et de la recherche ainsi que la diffusion de la connaissance.

Études d'Impact sur l'Environnement (EIE)

Les EIE permettent d'encadrer les activités afin de conserver et d'utiliser la biodiversité marine des zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale. L'EIE est une procédure « ayant pour objet d'évaluer l'impact probable d'une activité proposée sur l'environnement ». C'est à cet effet qu'il est proposé aux Etats d'évaluer les activités relevant de leur juridiction et qui peuvent nuire au milieu marin et de faire un compte rendu des résultats ainsi qu'une liste de mentions à prévoir dans tous les rapports, à cause de l'insuffisance des juridictions internationales à cet effet.

Ressources génétiques marines et questions relatives au partage des avantages

La ressource génétique est définie par la Convention sur la Diversité Biologique (CDB) comme « le matériel génétique ayant une valeur effective ou potentielle ». Les ressources génétiques se trouvant dans la colonne d'eau au-delà des limites de la juridiction nationale se voient appliquer le principe de liberté prévu par la convention de Montego Bay (article 87), faute de dispositions spécifiques à leur égard. Aucun texte ne prévoit de régime pour les ressources génétiques des fonds marins. Les ressources génétiques de la colonne d'eau et des fonds marins sont ainsi en libre accès.

Une entreprise qui créée une invention (médicament, notamment) à partir d'une ressource génétique, bénéficie du monopole de l'exploitation de l'invention pendant 20 ans par dépôt d'un brevet. Les pays en voie de développement n'ont généralement pas accès aux ressources génétiques marines, faute de technologies adéquates. Ce qui explique que lesdites ressources bénéficient aux seuls pays développés.

Quel encadrement pour la pêche ?

La FAO estime que chaque humain consomme plus de 22 kg/an de poisson. (6 kg/an en 1950 et de 12 kg/an en 1980). L'aquaculture fournit la moitié du poisson destiné à la consommation humaine.

L'inclusion de la pêche en haute mer dans un traité contraignant implique qu'elle soit gérée par une structure internationale. Reste à savoir comment son travail s'articulerait avec les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP). « Aujourd'hui 93 % des zones de pêche sont pleinement exploitées ou carrément surexploitées ». De plus, plusieurs grands pays pêcheurs se montrent très réservés face à une telle centralisation des pouvoirs, lui préférant la régionalisation. Parmi eux, les Etats-Unis, mais aussi plusieurs pays européens, tels que la Norvège, l'Islande, la Grèce, l'Espagne et la France.

Les aires marines protégées (AMP)

Il s'agit des espaces délimités qui répondent à des objectifs de protection de la nature à long terme. En France, le code de l'environnement reconnait 15 types d'aires marines protégées. La plupart des aires marines protégées permettent de concilier les enjeux de protection et le développement durable d'activités. Leurs modes de gouvernance associent le plus souvent les usagers, les élus et les experts.

Elles varient selon les zones concernées et les Etats. Elles sont établies par les autorités nationales, régionales ou locales. Elles peuvent évoluer pour s'adapter à de nouveaux problèmes. A Saint-Martin aux Antilles : les scooters de mer ont récemment été interdits par décret. Près de 11 300 AMP existent dans le monde :

Intégralement protégées, où tous usages destructifs, comme l'exploitation minière et extractifs comme la pêche sont prohibés ; partiellement protégées, où certaines activités extractives sont autorisées et réglementées. Les AMP multi-usages, combinent ces deux aires. Ces AMP ne couvrent que 3,7% des mers et des océans et les 2/3 de la surface protégée sont sous protection partielle, comme en Méditerranée (6% en protection partielle contre 0,04% en protection intégrale) alors que plus de 15% des terres sont protégées.

Les Travailleurs de la mer - Victor Hugo

« La mer était extraordinaire. Il semblait que l'eau était incendiée. En retombant de la rame dans le flot, les gouttes d'eau étoilent la mer. On plonge sa main dans le flot, on la retrouve gantée de flammes ».

Les mers dans les recompositions géopolitiques en cours

Pascal Chaigneau

L'ère de la thalassocratie

Les XIX^{ème} et XX^{ème} siècles furent caractérisés par la conquête de continents. Avec le XXI^{ème} siècle, la mer devient un espace militairement convoité ; un lieu de contestation, de compétition et de confrontation. Dès lors, s'ouvre, sous nos yeux, une ère géopolitique de thalassocratie.

Le Japon s'affranchit progressivement de l'article 9 de sa Constitution et donne à sa marine la priorité dans son réarmement. Cette navalisation de l'empire du Soleil Levant est aujourd'hui constatable en Mer d'Oman et dans le Golfe d'Aden où le Premier Ministre Shinzo Abe a déployé un groupe de croiseurs, pour ne pas laisser le Japon impuissant dans la région du monde d'où proviennent les 2/3 de ses importations.

Le Canada, bordé par l'Arctique, le Pacifique et l'Atlantique, vient d'élaborer la doctrine « une marine pour trois océans ». A défaut d'une marine de surface, suffisamment puissante pour faire prévaloir ses intérêts stratégiques, le pays déploie une force sous-marine (sous-marins shicoutimi) de plus en plus conséquente.

La marine chilienne vient de définir la doctrine « acteur du pôle Sud », afin de ne plus laisser au seul océan Pacifique le monopole de la présence de l'« armada de Chile ». Les opérations vers le continent Antarctique et le grand Sud constituent désormais la priorité nationale.

La marine australienne est en plein renouveau. Outre la coopération avec les États-Unis, les autorités de Cambera ont choisi la société française Naval Group pour la construction de douze sous-marins nucléaires, visant à donner au pays (notamment face à la Chine) une autonomie stratégique.

En Asie du Sud-Est, la Thaïlande dispose désormais des capacités navales d'une marine polyvalente lui permettant de croiser simultanément en Mer d'Andaman, dans

le Golfe de Thaïlande, et dans le détroit de Malaca. Le Vietnam vient, pour sa part, d'acquérir dix sous-marins d'attaque dans l'objectif de ne pas laisser à la Chine le monopole régional de la puissance.

En Asie du Nord, la Corée du Sud vient d'augmenter son budget de la défense de 7 %, afin de disposer d'une puissance maritime digne de ce nom.

Enfin, au Moyen-Orient, la Turquie, dont la marine était le point de faiblesse des forces armées, devient une priorité budgétaire dans la nouvelle loi de programmation militaire.

Ce contexte est d'autant plus sensible que les méga acteurs (Chine, États-Unis, Inde, Russie, Arabie Saoudite et Brésil) mettent en place les moyens d'une nouvelle stratégie de puissance sur les mers.

La marine armée populaire chinoise et la stratégie de puissance navale de Pékin

En 1974, la bataille des Îles Paracels avec le Vietnam a marqué le retour de la Chine qui, forte de ses 10 millions de km² et de ses frontières avec quatorze voisins terrestres, négligeait, depuis 1880, sa stratégie maritime du fait de sa perception continentale.

En 1980, l'objectif devient la qualité de la marine populaire. En 1986, la Chine dispose de son premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins. En 2000, la marine militaire chinoise devient la troisième du monde par le tonnage. En 2011, est lancé le premier porte-avions (Liaoning). Durant la seule année 2017, la Chine a lancé dix-huit nouveaux bateaux de surface (sans compter les nouveaux sous-marins nucléaires d'attaque). La Chine est ainsi passée d'une marine de mer brune (garde côtes) à une marine de mer verte (mer de Chine), puis à une marine de mer bleue (capacités hauturières). Aujourd'hui, la Chine dispose de la deuxième marine du monde, derrière les Etats-Unis, avec 600 bâtiments de combat totalisant 1,5 millions de tonnes, 225.000 personnels et 24.000 hommes pour l'aviation navale. Tous les deux ans, la Chine met à la mer l'équivalent de la marine nationale française.

À l'occasion du 70ème anniversaire de la République Populaire de Chine, en août 2019, le Président Xi Jinping a rappelé que la mer représente 72 % de la planète et que 80% du commerce extérieur de la Chine y transitent. Il a développé la nouvelle

théorie chinoise des cinq espaces de puissance par le contrôle desquels la Chine pourra affirmer son leadership international : la mer, l'espace extra-atmosphérique, le cyber, la recherche et développement et les normes juridiques et techniques.

Simultanément, la Chine met en œuvre une stratégie de proximité sur la mer de Chine et une stratégie de projection mondiale de puissance par la route de la soie maritime de la « Belt and Road Initiative ».

En Mer de Chine méridionale, la stratégie chinoise se manifeste par la poldérisation de massifs coralliens, par la création de pistes d'atterrissage, par le déploiement de systèmes anti-aériens et antinavires, par la transformation d'îlots en bases militaires. Vingt-sept points d'appui ont ainsi été créés par Pékin dans cet espace contesté au cours des six dernières années.

En ce qui concerne la dimension maritime du pharaonique projet de « Belt end Road Initiative », la tactique de Pékin consiste à apparaître comme défenseur de ses intérêts économiques alors que la stratégie du « collier de perles » permet à l'empire du Milieu de disposer de bases navales de premier niveau au Sri Lanka, au Pakistan et à Djibouti.

Face à ce changement de pied stratégique, les États-Unis ont décidé de réagir plutôt que de subir.

La posture de l'hégémon américain

Face à la stratégie chinoise des Routes de la soie, la réaction américaine n'est pas sans rappeler le piège du Thucydide. Il ne s'agit pas ici d'évoquer la guerre du Péloponnèse, mais de mentionner qu'en stratégie, la guerre entre Spartes et Athènes ne s'explique que par le refus d'un acteur dominant de voir émerger une autre puissance. La guerre commerciale faite de rétorsions douanières déclenchées par le 45ème président des Etats-Unis ne se justifie pas qu'économiquement. Elle trouve ses racines profondes dans une volonté d'affaiblissement et de « containment » de la Chine au moment où cette dernière développe un véritable projet mondial de puissance. Même si les Etats-Unis disposent d'une avance technologique très conséquente en matière maritime, même s'ils sont conscients qu'il faudra aux Chinois une génération pour constituer un véritable savoir-faire maritime, ils s'interrogent sur une compétition navale susceptible de remettre en cause leur invulnérabilité militaire dans le Pacifique et leur suprématie au Moyen-Orient. Le Centre d'études sur les Etats-Unis de l'Université de Sydney vient,

en ce sens, de développer la thèse selon laquelle la force américaine dans le Pacifique est en train de s'atrophier au moment où celle de la Chine est en train de se dilater.

De façon significative, Washington a mis en place durant l'été 2019 un nouveau concept stratégique concernant sa puissance maritime : celui de commandement indopacifique. Donnant raison à l'Amiral Mahan, les Américains constatent que l'Océan Indien devient une centralité stratégique. Dès lors, ils adaptent leur zone de commandement et leur pensée stratégique.

De fait, une nouvelle forme de bipolarité régionale est en train de se faire jour sur la zone de l'Océan indien entre une Chine qui déploie sa puissance du Sri Lanka à Djibouti et l'Inde qui a désormais pour doctrine : « L'Océan Indien ne sera pas un lac chinois ». Ce slogan est au cœur de la politique étrangère de Narendra Modi depuis sa réélection à l'été 2019. On comprendra l'ampleur de l'enjeu et des risques en rappelant que l'Inde est devenue le plus gros acheteur de matériels navals depuis 2018.

La résurgence maritime de la Russie

« Game Changer » militaire du Moyen-Orient depuis la guerre en Syrie, la Russie devient sous nos yeux un acteur naval clé de la Méditerranée. Son rapprochement avec la Turquie est un important facilitateur de cette montée en puissance, puisque la marine russe doit suivre l'axe mer Noire – mer de Marmara et passer par les détroits turcs avant d'accéder à la Méditerranée.

En mer Noire, le rattachement de la Crimée à la Fédération de Russie a conforté la domination russe sur cet espace stratégique ouvrant vers les mers chaudes.

En ce qui concerne la mer Caspienne, l'accord de l'été 2018 sur son statut a permis le co-hégémonisme sur la zone de Moscou et de Téhéran, par ailleurs alliés en Syrie.

Sur l'Océan Arctique, la Russie a pour ambition d'asseoir sa souveraineté sur la partie orientale, jusqu'à la dorsale de Lomonossov. Vladimir Poutine dénomme cette vision « la stratégie vers le grand Ouest », vers un océan où le réchauffement climatique permet désormais l'exploitation du gaz et du pétrole et la circulation maritime.

La résurgence navale de la Russie ne doit toutefois pas faire oublier le problème structurel de la marine russe : l'élongation séparant ses quatre théâtres maritimes

(mer Noire, mer Baltique, Pacifique et Océan Arctique). De même, le vieillissement fait qu'aujourd'hui la marine russe en tonnage ne représente plus qu'un dixième de la flotte soviétique de 1990. La modernisation de la marine et de ses capacités de combat est, pour ces raisons, la nouvelle priorité définie par l'État-Major russe en juin 2019.

Les conséquences navales de la guerre au Yémen et de la tension Arabie/Iran

Au vu des difficultés opérationnelles au sol, la guerre au Yémen a pris une dimension navale en mer Rouge et dans le Golfe d'Aden. Le Somalyland, l'Érythrée, Djibouti, l'Île de Soccotra sont devenus des emprises militaires où Emirats Arabes Unis et Arabie Saoudite ont créé des appuis et des bases navales.

Parallèlement, dans détroit d'Ormuz, une nouvelle tension stratégique se fait jour entre l'Arabie Saoudite et l'Iran, nouvelle forme de guerre froide régionale.

Le désengagement partiel des Américains, leur absence de réaction, le 14 septembre 2019, lorsque des sites pétroliers saoudiens du Nord-Est du pays étaient frappés, ont contribué à créer une incertitude stratégique. Face au risque iranien, l'Arabie Saoudite s'enlise au Yémen, les Émirats négocient prudemment, les États-Unis renforcent les sanctions pour tenter de faire tomber le régime, les Israéliens préparent ce qu'ils dénomment « un conflit limité » (concept aléatoire s'il en est). La zone PMOGAP (Proche-Moyen Orient-Golfe Arabo Persique) s'avère, une fois encore, lourde de risques.

En guise de conclusion, espace de tensions, la mer voit apparaître de nouveaux acteurs étatiques soucieux de se doter d'une dimension de puissance navale. Le cas le plus symptomatique est aujourd'hui celui du Brésil.

Fort de ses huit millions de km², cet État continent avait négligé ses 5.000 km de côtes. Les richesses sous-marines de ces dernières (hydrocarbures, notamment) ont conduit le pays à coopérer avec la France (DCNS puis Naval Group) pour la restructuration de « Marina do Brazil » et la fabrication de la marine de surface brésilienne. Désormais acteur de l'Atlantique Sud, le Brésil se rapproche de l'Afrique, notamment de l'Angola, pour proposer une coopération visant à sécuriser la zone économique exclusive de ce pays pétrolier.

Puissance maritime traditionnelle, la France mise sur la haute technologie pour préserver son rôle international et sur ses outre-mer pour maintenir une politique mondiale de présence.

Le Maroc, quant à lui, entend asseoir sa position de première marine du Maghreb et de deuxième marine de continent africain, derrière l'Égypte.

Nul ne peut désormais ignorer l'espace maritime sans méditer cette phrase de Richelieu : « Les larmes de nos dirigeants ont le goût salé de la mer qu'ils ont trop longtemps négligée ».

Les stratégies maritimes, nouvelle centralité des rapports de forces

Alain Oudot de Dainville

La stratégie maritime ne sert pas uniquement à défendre des intérêts maritimes. Elle s'appuie sur le constat que la vie sur terre dépend par bien des aspects de ce qui se passe dans le milieu marin, notamment pour le climat, l'énergie, les migrations, le commerce, les ressources rares et le transit des informations. Ainsi contrôler le destin de la planète fait appel aux ressorts de la stratégie maritime. C'est pour ces raisons qu'elle va occuper une position centrale.

La phase actuelle de la mondialisation a accentué la dépendance à la mer, au point que certains la qualifient de maritimisation. Depuis toujours, les pays enclavés ou aux ports obstrués par les glaces, ont lutté pour l'accès à la mer. Maintenant, aucun pays ne peut tourner le dos au tourbillon des échanges vitaux matériels ou immatériels qui, à une écrasante majorité, sont maritimes. C'est leur contrôle qui permet d'accéder à la souveraineté globale qui donne la puissance.

L'atteinte à la souveraineté, les menaces contre les intérêts sont soit publiques, étatiques, soit sous toutes les formes d'intérêts privés qui s'affranchissent des lois pour satisfaire leur appétit et s'exprimer dans les trafics, la contrebande ou la piraterie. Elles sont violentes par le hard power ou en douceur par le soft power au travers d'ONG, généralement contrôlées par les États.

Le meilleur stratège maritime est Alfred T Mahan qui professait que la puissance maritime influe sur la destinée des nations, car elle leur donne une vision géostratégique en étant le meilleur instrument d'action de la diplomatie. L'affrontement mer contre terre est, sinon une constante, du moins une régularité, dans la réflexion politico-stratégique, voire philosophico-stratégique. La puissance navale, soutenue par les points d'appui, est l'auxiliaire indispensable des routes commerciales et du contrôle des pays dominés. Elle demande un investissement humain important. Il suffit d'analyser le comportement de la Chine d'aujourd'hui pour constater que les principes de son action sont conformes aux vues de Mahan, même si lors de crises, les réflexes hérités de Sun Tsu, le refus de la confrontation frontale, reviennent.

La stratégie maritime n'est qu'une partie d'une stratégie que l'on n'imagine plus que générale, mobilisant toutes les forces vives, avec au premier niveau la diplomatie, qui, utilisée seule, montre ses limites. La diplomatie doit s'appuyer sur d'autres secteurs d'activité, la finance, l'économie, le commerce, l'action culturelle, le droit et, bien sûr, la force armée, terrestre, aérienne ou navale, celle qui se justifie par le « Speak softly but carry a big stick », formule célèbre du président Théodore Roosevelt. Ce big stick, la stratégie militaire, doit combiner les actions dans tous les milieux de manière cohérente. Une composante de la stratégie militaire employée seule ne donne pas de résultat, comme l'a montré encore, en 2006, l'échec de l'opération aérienne israélienne contre le Hezbollah au sud Liban. La complémentarité est nécessaire pour être efficace. Ainsi, l'embargo, élément de stratégie maritime, peut être un bon complément à une stratégie plus globale quand il est bien coordonné, ce qui n'est pas le cas autour du Yémen. La stratégie militaire dans le milieu marin est la stratégie navale qui concourt à la stratégie maritime, elle-même élément de la stratégie générale.

La stratégie maritime diffère de la stratégie terrestre, l'une est statique, l'autre dynamique L'une est une stratégie d'occupation, caractérisée par l'appropriation ou l'empreinte qu'elle laisse au sol, alors que l'autre est une stratégie d'influence, de contrôle de flux et d'espaces, d'anticipation et de mobilité. C'est la stratégie des nomades, de ceux qui cherchent à exploiter un environnement de liberté moins rigide et normé que l'espace terrestre des sédentaires.

La stratégie maritime est adaptée aux menaces mouvantes qui savent profiter de l'immensité des espaces vides, tels que les océans ou le désert, ou, au contraire, des espaces saturés qui favorisent l'anonymat. Elle est également adaptée au conflit asymétrique, celle du poisson rouge qui affronte le requin. Seuls ceux qui savent mettre en œuvre une stratégie maritime peuvent accéder au statut de puissance.

L'homme n'a pu néanmoins s'empêcher de tenter de normer le milieu marin le res nulius des anciens, la chose de personne. La convention sur le droit de la mer a organisé les espaces proches des côtes, pour faire simple, les eaux territoriales, la zone économique exclusive, alors que le grand large reste libre. Mais, en mer, de facto, la raison du plus fort est toujours la meilleure. La mer appartient aux puissants : ceux qui aspirent à l'être vont ainsi développer une stratégie maritime.

Tous les pays ne se contentent pas des zones maritimes internationalement reconnues et cherchent à en modifier les limites. Israël, pour des raisons de sécurité, étend unilatéralement ses eaux territoriales. La Chine, pour des raisons stratégiques,

veut transformer les mers de Chine en mer territoriale, en passant en force, alors que le Brésil, pour des raisons économiques, a accru l'étendue de sa ZEE, en recourant à l'arbitrage des Nations unies.

A côté du milieu marin, le cyber espace, autre res nullius, espace dynamique non normé, est, par bien des côtés, comparable aux espaces maritimes, si bien que les recettes de la stratégie maritime y sont utilisées.

La stratégie maritime est adaptée à la lutte contre le terrorisme dans ses formes actuelles, dont les adeptes se faufilent dans la marée humaine des individus pour les terroriser à la première occasion, ou qui vont se terrer dans les espaces désertiques inhospitaliers, à l'image des campagnes de Lawrence d'Arabie et, sans aucune polémique politique, de la stratégie adoptée par l'armée française en Algérie avec le plan Challe.

La stratégie maritime pour les pays ouverts sur la mer requiert une flotte pour les activités économiques et une force navale capable de tout ou partie des quatre fonctions stratégiques, connaissance, protection, intervention, dissuasion. La première fonction stratégique, la connaissance du milieu, est tributaire de l'espace et de la géographie et des moyens que l'on y consacre, le relief est un facteur favorable à la protection, les passages resserrés sont facteurs de frictions. La protection, fonction défensive et préventive, s'appuie sur les forces de défense et de sécurité. L'intervention, généralement réactive, est le complément offensif, qui nécessite des moyens plus élaborés. Enfin, la mer est l'espace de la dissuasion, cette fonction qui créé le rapport de forces nécessaire au dialogue de crise, rendu d'autant plus crédible qu'il s'affranchit des contraintes de souveraineté.

La stratégie maritime demande un investissement qui peut sembler onéreux, mais nécessaire à l'autonomie de décision, dont l'absence coûte très cher. Quand un État se lie par des alliances et des accords, le plus puissant en tire généralement la meilleure part. Il faut faire la balance économique et politique entre investissement dans ses moyens propres, financement de l'alliance, ou coût du manque à gagner dû à l'absence de protection de ses intérêts.

En commençant par le bas de la stratégie maritime, ne pas en avoir asservit les États. Ce fut le cas de plusieurs pays africains à la décolonisation qui tournèrent le dos à la mer et se firent piller leurs ressources par les prédateurs de la mer, accroissant la pauvreté, donc allant contre les intérêts nationaux. A terme, l'asservissement coûte très

cher. C'est cette absence qui ne permet pas à un pays, comme le Liban, d'exploiter en toute souveraineté le gisement de gaz découvert en Méditerranée, ou, à Chypre, d'être en position de faiblesse face à la Turquie dans ce dossier.

Ensuite, vient la catégorie des États dont la stratégie consiste à ne s'intéresser qu'à leurs eaux territoriales, ce qui ne demande pas de gros moyens, mais permet de préserver les ressources et de prévenir les trafics.

Le cran du dessus consiste à surveiller la ZEE, voire élargie, généralement pour sécuriser des installations offshore, 30 % de la production maintenant, et pour bénéficier d'un préavis stratégique plus important. Cela demande plus de moyens, qui seront également utilisés pour affirmer de manière dissuasive la puissance vis-à-vis des voisins. Le Brésil en est un exemple.

Dans ces trois cas précités, les États concernés n'interviennent que dans leurs propres intérêts.

Enfin, viennent les pays qui cherchent à contrôler leurs intérêts en maîtrisant leur espace maritime, mais également en intervenant au large pour sécuriser les routes maritimes, 96 % du flux commercial, et les flux d'information qui empruntent à 99 % les câbles sous-marins. C'est le cas de la France au deuxième espace maritime mondial, de l'Inde champion de l'Indo Pacifique, dont la stratégie maritime consiste à contrôler l'Océan indien ou, encore, de la Russie, très adepte de la diplomatie navale qui, en pleine crise de la mer de Chine, y conduit des exercices avec la marine chinoise ou en pleine crise des pétroliers prépare des exercices avec la marine iranienne. C'est, bien sûr, celui de la Chine d'après Mao, pays nouvellement converti à la puissance maritime, et des États-Unis depuis la Première Guerre mondiale, ces deux puissances partageant la volonté de dominer le monde.

Toutes les guerres mondiales ont été gagnées par des puissances maritimes. Toutes les grandes puissances ont été des thalassocraties, à l'exception d'une, l'empire Mongol. Ainsi, rien d'étonnant à ce que la grande puissance d'inspiration messianique, les USA, en soit une, et que celle qui veut redevenir l'Empire du Milieu retrouve le statut de grande puissance au travers de la stratégie maritime.

Les deux puissances partagent la volonté de maintenir la liberté des mers, tout comme celle du cyber espace, pour pouvoir imposer leur raison du plus fort, alors que les autres États s'en remettent à l'ONU et que les pays les moins puissants voudraient

durcir la réglementation des Océans, pour mieux en faire contrôler les richesses.

Les deux grandes puissances ont des stratégies différentes pour contrôler les océans, comme Athènes et Sparte en Méditerranée lors des guerres du Péloponnèse, Sparte émergeant pour éliminer Athènes, puissance dominante.

La stratégie maritime des USA a tiré ses leçons de la Seconde Guerre mondiale, et notamment du débarquement de Normandie. Une fois la souveraineté assurée sur son territoire par la doctrine Monroe, l'intervention chez l'ennemi lointain requiert de gros moyens et présente un risque élevé : il est très difficile de reprendre pied sur terre en venant de la mer, même si les océans sont un milieu favorable à la projection de puissance et à la dissuasion. Ainsi, ils en ont déduit que leurs frontières étaient celles du rival à contenir, comme jadis des Soviétiques, et, aujourd'hui, de la Chine, qu'il fallait être basé à proximité et, entre les deux, il fallait contrôler les océans. Ils ont importé de la stratégie terrestre le recours d'opportunité au « soft power » maritime. Sous couvert de défense de l'environnement, certains de ces organismes affaiblissent la souveraineté légitime pour prendre progressivement le contrôle des espaces convoités. Mais, ils veulent aussi contrôler les océans par le « hard power », les moyens militaires, s'appuyant sur une marine militaire qui surclasse toutes les autres, avec une capacité de porte-avions, le « big stick », déterminante dans les crises comme le dit Kissinger, mais aussi sur une maîtrise du monde sous-marin, tant par les infrastructures que par les sous-marins, et sur des bases judicieusement choisies outre-mer, tant dans l'Océan indien que dans le Pacifique. Ils ont dominé avec hégémonie les échanges d'informations, domaine ô combien stratégique, en contrôlant le soft et le hardware, jusqu'à ce que la Chine se réveille.

La stratégie maritime de la Chine diffère de celle des USA. Elle est beaucoup plus cohérente avec la stratégie générale, puisqu'il n'y a qu'un seul donneur d'ordres, le Comité central du PCC. Comme elle s'est convertie plus tardivement à la puissance maritime, faute d'expérience elle applique à la lettre les théories stratégiques, en l'occurrence celles de l'amiral Mahan. Elle le fait progressivement en fonction de sa montée en puissance. La Chine est adepte du contrôle gradué, en cercles concentriques, en fonction de la proximité avec l'Empire du Milieu. Elle le veut total dans les mers de Chine, qu'elle veut sanctuariser. Elle prend progressivement le contrôle des routes maritimes par où transite son commerce, ses approvisionnements et ses câbles sous-marins. Elle commence à affirmer sa présence dans le monde, comme au Yémen ou au large de la Syrie. Enfin, elle cherche à se créer son propre cyber espace indépendant de celui des États-Unis. Elle cherche, également, à remettre en cause le droit international,

qu'elle juge trop inspiré par les principes occidentaux pour lui substituer un droit qu'elle contrôlerait, défendu à l'ONU avec le soutien des pays inféodés ou asservis par la dette financière.

Elle a conceptualisé une stratégie générale dominatrice, la Belt and Road Initiative, BRI, ou Middle Kingdom policy, ex nouvelle route de la Soie, qui accompagne la stratégie financière, commerciale, culturelle d'une stratégie maritime pour protéger les flux qui sont les vecteurs de cette domination tentaculaire, mais dont l'objectif est plus général, remettre l'Empire au milieu de la planète, sous l'emprise chinoise. Le volet maritime en est la sécurisation des routes maritimes, de navigation ou celles de l'information, les câbles sous-marins, qui sont et resteront prépondérantes dans les flux. Fidèle aux théories de Mahan, elle s'approprie un certain nombre de points d'ancrage, les perles du collier, tant dans l'Océan indien que dans le Pacifique, coiffés dans les deux océans par une base à vocation militaire, Djibouti et au Vanuatu.

La confrontation Chine-USA prend une nouvelle dimension avec l'émergence d'une troisième puissance maritime, l'Inde, qui ne veut pas laisser le champ complètement libre à la Chine dans ce qu'elle considère comme son Océan, où l'Inde développe, à son tour, une stratégie de points d'appui avec le soutien des Américains qui lui ont ouvert la base très fermée de Diego Garcia et des Français qui lui ouvrent la Réunion et Mayotte. Ainsi, l'océan indien devient la marmite du tajine à trois poissons, Américains, Chinois et Indiens

L'avenir voit se dessiner un rapport de forces très maritime entre les États-Unis et la Chine, dans lequel l'Inde joue le rôle de trouble-fête, qui, aux côtés des affrontements diplomatiques, financiers, cyber et commerciaux, verra les océans servir d'exutoire, a priori à proximité de la Chine, là où se télescopent les deux stratégies. Il faudra choisir son camp et, comme le vassal le devait à son suzerain, disposer de moyens dont l'importance réglera le volume du son du dialogue.

L'ère des souverainetés conquérantes

Nicolas Vaujour

Les conflits du seuil

Nous sommes, aujourd'hui, dans un monde contesté, désinhibé, qui voit émerger de nouveaux types de crises. Ce sont les conflits du seuil. Ils se situent juste en-dessous du seuil de la réaction de l'adversaire ou en-dessous du seuil de l'attribution.

Qui irait se battre contre une des plus grandes puissances économiques mondiales, la Chine, pour les îlots de la Mer de Chine ? L'asymétrie des enjeux est trop forte ! Nous sommes, ici, sous le seuil de la réaction. Les bâtiments de commerce au large de Fujaïrah ont également connu des attaques. Plusieurs questions font couler beaucoup d'encre : Qui est le commanditaire ? Qui a mené l'action ? Si beaucoup ont leur avis sur la question, il est difficile d'être définitif ! Nous sommes sous le seuil de l'attribution, et sans attribution pas d'action ou de réaction possible. Ces deux seuils en effet sont caractéristiques des crises que nous rencontrons aujourd'hui.

En effet, ces crises se développent dans les espaces libres. Dans le monde cyber, dans l'espace et, bien sûr, en mer. Les frontières n'y existent pas ou peu. Elles ne sont pas protégées, elles sont difficiles à surveiller et la règlementation est, au mieux, interprétable, au pire inexistante. Nous sommes dans des espaces d'ambiguïté qui offrent des terrains de confrontation idéaux pour ceux qui développent des stratégies du seuil. De même, ces crises se renforcent dans les zones de friction où la tectonique des puissances est en mouvement. La Chine déploie ses routes de la soie, essentielles pour sa croissance interne, la Russie revient en force et veut être écoutée, les USA se font imprévisibles et les puissances régionales se réveillent et veulent prendre toute leur place. La compétition pour l'accès aux ressources et la maîtrise des flux est de plus en plus forte, parce que vitale pour chacune des nations. C'est visible en mer à Ormuz, pour les flux pétroliers, dans le Golfe de guinée, pour les ressources halieutiques, ou dans les développements off-shore en zone contestée en méditerranée, mais c'est également vrai sous l'eau pour la maîtrise des câbles sous-marins ou dans l'espace cyber.

Emergence de nouvelles crises

Les stratégies du seuil se développent, notamment parce que l'ordre international mis en place après la Seconde Guerre mondiale est remis en cause par de nombreux pays, qu'ils soient des puissances régionales, considérant le système actuel obsolète, ou de grandes puissances, souhaitant s'en affranchir ou le modifier à leur avantage. Face à l'impuissance collective à régler ces conflits, on assiste, au mieux, à un repli national, au pire à l'émergence de nouvelles crises qui profitent des faiblesses identifiées. Certains sont joueurs d'échecs, misent sur la rapidité, saisissent les opportunités et nous mettent devant le fait accompli. Nous sommes en Crimée. Il est difficile de contester à une puissance qui se plait à rappeler qu'elle est nucléaire, l'annexion de la Crimée. Le monde Westphalien est neutralisé. D'autres sont joueurs de GO, misent sur le temps long, créent la dépendance, jouent sur l'asphyxie pour atteindre leur objectif et gagnent.

Large spectre de nouvelles conflictualités

De nombreux travaux conceptuels ont tenté de modéliser les nouvelles conflictualités pour répondre aux enjeux qui se présentent. Ainsi, les concepts de guerre limitée, de guerre irrégulière, de guerre « hors limites » et, plus récemment, de guerre hybride, ont vu le jour. Il faudrait y rajouter la stratégie des actions limitées du général Gherassimov. Tous ces concepts apportent un nouvel éclairage de la guerre et dressent les limites d'une vision purement militaire des conflits. De fait, il faut élargir le zoom et changer de modèle.

Sous le spectre plus large de la souveraineté, l'ordre international a été taillé dans le costume des frontières et des territoires. Dans une mondialisation, qui impacte tous les domaines de la souveraineté des États (économie, législatif, fiscal, informationnel, politique, défense), ce costume est devenu trop étroit pour développer la perspective nécessaire pour appréhender la complexité des problèmes qui nous sont posés. Le territoire n'assume plus son rôle de fondement de l'ordre international. La mondialisation a provoqué un divorce entre souveraineté et territoire. Certaines nations, très respectueuses du droit, ont une vision de leur souveraineté strictement limitée à leur territoire, là où d'autres en ont une extensive, voire une conquérante. Dans ce nouveau paradigme, le problème n'est plus la frontière ou le territoire, mais la souveraineté et l'interprétation que l'on peut en avoir. Dans cette tendance, la puissance fonde le droit. Il faut agir, combattre où nos intérêts sont en jeu.

Chacun exerce sa souveraineté là où il l'estime légitime. Dans un monde globalisé, fait de rapports de forces sans cesse croissants, la souveraineté, extension naturelle du territoire, est mieux à même de représenter les enjeux auxquels nous faisons face : guerre économique, guerre cyber, flux migratoire, accès aux ressources, guerre d'influence.

Dans ce modèle, les stratégies du seuil évoquées sont particulièrement adaptées et efficaces pour rogner la souveraineté d'un adversaire ou pour gagner de nouvelles zones de souveraineté dans les espaces libres. La Chine étend son emprise sur la mer de Chine, la Russie revendique les fonds marins de l'Arctique, la Turquie vient forer dans la ZEE chypriote. La stratégie sous le seuil est gagnante. L'absence de réaction internationale conforte la stratégie de conquête qui peut continuer. Le seuil n'étant pas atteint, pourquoi ne pas aller plus loin ? De l'autre côté, côté défensif, n'ayant pas réagi au début, pourquoi le ferai-je maintenant ? La non réaction initiale engendre l'enfermement dans la non réaction ! Le forfait accompli est parfait.

L'ère des souverainetés conquérantes

Pour conclure, l'affaiblissement de l'ordre international a laissé le champ libre aux puissances conquérantes. Les nations légitimistes trop portées sur la défensive en seront les premières victimes. Incapables d'agir seules, faisant face à des enjeux trop élevés, elles pourraient n'avoir d'autre possibilité que d'assister impuissantes à l'avènement de ce nouveau monde. Nous sommes entrés dans l'ère des souverainetés conquérantes. La capacité à refuser le fait accompli, à mettre en mouvement l'ensemble des leviers de puissance, de manière coordonnée, sera essentielle pour faire face à cette nouvelle forme de conflit.

Mais, ces changements profonds doivent aussi être une opportunité de redéfinir notre vision de la défense. La défense de nos frontières, de notre territoire, de nos intérêts doit être réétudiée sous le prisme de la défense, l'affirmation et la restauration de notre souveraineté. Les questions qui nous sont posées aujourd'hui sont :

- Jusqu'où s'étend notre souveraineté ? Acceptons-nous de la partager ?
- Sommes-nous prêts à la défendre ? à l'affirmer ? à la restaurer ?

II : LE POIDS DU MARITIME DANS LA COOPERATION INTERNATIONALE

La Méditerranée, un projet européen ?

Florent Parmentier

A la Renaissance, en même temps qu'ils connaissaient une accélération fondamentale sur le plan des connaissances, les Européens ont pu découvrir et conquérir le monde par la mer. Ils ont su se détourner de l'espace méditerranéen pour dépasser leurs frontières naturelles. En cela, les Européens ont pris un chemin divergent des Chinois, puisque les aventures navales de l'amiral chinois Zeng He dans l'hémisphère Sud sont restées sans lendemain pour l'Empire du Milieu.

Si les intérêts économiques européens continuent de prospérer, aujourd'hui, tout autour du globe, les Européens semblent souffrir d'une absence de projet maritime, malgré un certain nombre d'initiatives. Ainsi, les Européens n'ont que peu de conscience de leur présence dans l'hémisphère Sud, limitée à la France pour l'espace indopacifique.[1] Les Européens du Nord, entre l'Allemagne et la Finlande, ont bien une culture hanséatique commune en partage, portée historiquement par des forces privées plus que par des initiatives politiques. Au Sud, plusieurs Etats ont porté le programme de la Synergie de la mer Noire en 2007, au moment où l'Union européenne s'élargissait à la Roumanie et à la Bulgarie, deux Etats ayant des côtes sur la mer Noire. Et les Européens sont présents dans les pôles, le Danemark (avec le Groenland) et la Finlande touchant le cercle polaire.[2]

De la même manière, la Méditerranée n'est pas absente des réflexions stratégiques européennes et françaises.[3] La volonté de stabiliser la région apparaît dès les années 1990, et se trouve renforcée avec l'essor du terrorisme islamiste, des problématiques

1. Christian Lechervy, « La France et le concept d'Indo-Pacifique », Politique étrangère, automne 2019, pp.23-35.
2. A ce sujet, voir Mikaa Mered, Les mondes polaires, Paris, PUF, 2019
3. Denis Bauchard, « L'Union pour la Méditerranée : un défi européen », Politique étrangère, printemps 2008, pp.51-64

migratoires et des effets du printemps arabe. Pour autant, la Méditerranée ne semble pas faire l'objet d'un projet cohérent, mais plutôt d'une multitude d'initiatives.

Reliant trois continents (l'Europe, l'Asie et l'Afrique), la Méditerranée est un espace (un espace-monde, dirait l'historien de la Méditerranée Fernand Braudel) de séparation et de rencontre, un lieu de circulation des hommes, des idées et des richesses, mais aussi de rivalités stratégiques (villes italiennes, Empire ottoman et pirateries barbaresques) et de maladies (peste).

De fait, la Méditerranée fait l'objet de politiques particulières, et même d'une organisation intergouvernementale propre avec l'Union pour la Méditerranée (UpM), mettant à profit l'expérience européenne de la coopération régionale. Au-delà d'une institution au succès incertain, un projet suppose une narration, un récit, qui semble faire défaut à la politique européenne aujourd'hui. Dès lors, on peut espérer que les Européens définissent un projet partagé avec les pays de la rive Sud de la Méditerranée.

L'existant : des initiatives maritimes, voire méditerranéennes, mais pas de réel projet ?

Historiquement, la Communauté économique européenne s'est essentiellement construite autour d'un noyau carolingien, continental ; il n'y a pas eu de « moment maritime » européen à proprement parler. Au départ, la CECA (1952) avait pour but de mettre en commun les ressources en charbon et en acier après la guerre, et non de construire une Communauté européenne des énergies maritimes renouvelables, qui, d'ailleurs, n'étaient pas encore mûres technologiquement ! Le traité de Rome (1957) mentionne bien les modalités d'intervention de l'Union dans la pêche (article 32 à 39) dans le cadre de la politique agricole commune, mais cela ne devient une politique européenne commune qu'au début des années 1980. On était encore loin de la question de l'exploitation des ressources sous-marines, et la prise de conscience de l'impact des océans sur le climat n'avait pas encore eu lieu.

Il faut observer d'emblée qu'il n'y a pas d'homogénéité des Européens face à la mer : les Européens connaissent des façades maritimes différentes, avec cinq pays enclavés.[4] Il est vrai que les pays à archipel connaissent un poids relativement plus

4. Commission européenne, The EU Blue Economy Report, 2019, publié à l'adresse https://prod5.assets-cdn.io/event/3769/assets/8442090163-fc038d4d6f.pdf

grand de l'économie bleue en proportion du PIB, et que ces Etats sont méditerranéens (Grèce, Croatie, Malte et Chypre). Parmi les PIB où l'économie bleue représente de 3 à 5% du PIB, on retrouve l'Espagne et le Portugal, mais aussi le Danemark et l'Estonie. Les grands pays ont un poids de l'économie bleue inférieur à la moyenne européenne, tandis que cinq pays sont enclavés (Luxembourg, Autriche, Hongrie, République tchèque, Slovaquie), l'économie bleue ne jouant qu'un rôle limité dans la production nationale (inférieur à 0,5% du PIB).

Outre l'héritage historique et l'hétérogénéité du rapport à la mer au sein de l'UE, l'émergence d'une politique méditerranéenne a souvent été mise en balance avec d'autres impératifs politiques. En effet, la politique européenne des trois dernières décennies envers la Méditerranée peut être lue à travers le prisme géopolitique de la politique à l'Est de l'UE.[5] Suite à l'effondrement des régimes communistes, en 1989, les Etats du Sud de l'Europe ont mis en place une politique proprement méditerranéenne, le processus de Barcelone en 1992, afin de garder un équilibre entre politique à l'Est et au Sud. Similairement, lors de la constitution de la Politique européenne de Voisinage (2002-2003), le tropisme oriental de départ (une politique à destination de la Russie, de l'Ukraine, de la Biélorussie et de la Moldavie) a été contrebalancé par une réorientation au Sud. Enfin, après quelques années, le cadre unitaire de la Politique européenne de Voisinage a fait apparaître deux politiques sous-régionales entre une Union pour la Méditerranée (UpM) et le Partenariat oriental. L'Union pour la Méditerranée n'est toutefois pas l'Union méditerranéenne, projet français initié par le Président Sarkozy mais considérablement remanié.

L'approche européenne semble bien mettre en avant trois objectifs généraux : accroître la sécurité et la sûreté, promouvoir une croissance durable de l'économie bleue, et préserver les écosystèmes et la diversité biologique. Pour autant, le constat est bien celui d'un foisonnement d'initiatives plutôt que d'un projet articulé, ce qui ne favorise pas la visibilité de l'action : le rapport sur l'économie bleue européenne, la stratégie de sûreté maritime de l'UE, l'initiative Bluemed, l'initiative en faveur de la croissance bleue de la FAO… A cela s'ajoute depuis décembre 2019 l'annonce du Pacte vert pour l'Europe (ou Green deal). Ces différentes initiatives se prêtent à divers financements : Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, Instrument européen de voisinage, Fonds européen de développement régional (FEDER), instrument

5. Florent Parmentier, "The Clash of Neighbourhoods? The Impact of the 'Arab Spring' on the EU's Neighbourhood Policy", pp.355-368 in Edmund Ratka, Olga Spaiser (dir.), Understanding European Neighbourhood Policy, Baden-Baden, Nomos, 2012.

de coopération et de développement (ICD), Horizon 2020 de l'UE, fonds nationaux...

En dépit d'initiatives, souvent pertinentes, le manque de lisibilité semble caractériser l'action européenne, elle-même cumulée avec l'action des Etats-membres, faute d'un grand récit.

La Méditerranée et l'enjeu de la géo-ingénierie : Verne et Sörgel

Le constat d'un manque de vision ayant été dressé, il faut concéder toutefois que les imaginaires européens ont pu s'intéresser à la Méditerranée y compris, parfois, non pour la conquérir mais pour la transformer, dans un contexte où le dérèglement climatique devient la menace la plus importante.

Ainsi, le rapport Le monde en 2035 de la CIA pointe l'importance à venir de la géo-ingénierie, c'est-à-dire l'ensemble des techniques visant à manipuler et à modifier le climat en première intention et à grande échelle, comme l'une des solutions d'avenir face aux menaces climatiques (hausse des températures, acidification, réduction de la biodiversité, réfugiés climatiques, pandémies, etc.). Deux auteurs européens, avant même la matérialisation de cette menace, avaient exploré des possibilités de transformation de la Méditerranée par le passé : l'écrivain Jules Verne et l'architecte allemand Herman Sörgel.

Jules Verne reste, entre autres, l'un des plus grands écrivains francophones de la mer, puisque la moitié des Voyages extraordinaires lui offre un rôle central. En l'occurrence, si 20 000 lieues sous les mers conservent une place à part dans l'œuvre vernienne, c'est dans L'invasion de la mer (1905) que l'écrivain envisage de transformer la Méditerranée. Il s'est inspiré, en cela, de l'ingénieur et officier français François Elie Roudaire (1836-1885), qui a fondé avec Ferdinand de Lesseps une Société d'études de la mer intérieure africaine. Son objectif : rétablir, à l'intérieur de l'Algérie et de le Tunisie, l'antique mer du Triton (connue au temps d'Hérodote), en précipitant les eaux de la Méditerranée dans les lacs salés de la région des Chotts. Le roman laisse place à différents points de vue quant au projet, entre M. de Schaller, ingénieur en charge des travaux, et le capitaine Hardigan, dont la petite troupe assure la protection de ceux-ci. A l'enthousiasme du savant, sur l'irréversibilité du projet, s'oppose la circonspection du militaire, rompu aux affrontements entre Touaregs et colons).

Là où François Elie Roudaire et Jules Verne voyaient la possibilité d'étendre la Méditerranée dans le désert, l'architecte allemand Herman Sörgel imaginait au

contraire réduire l'espace de celle-ci. Le projet Atlantropa, proposé à la fin des années 1920 (dont l'exposition universelle de Barcelone en 1929), visait précisément à fermer la Méditerranée en créant un immense barrage au niveau du détroit de Gibraltar, long de 35 km de long. Alors que l'architecte pressentait la perspective d'un épuisement des ressources en charbon et pétrole, le projet était supposé permettre une coopération internationale accrue, favorisant in fine la paix. Signe de l'ambition du projet, la baisse du niveau de l'eau en Méditerranée aurait atteint près d'un mètre par an ! Ce projet était complété par d'autres initiatives comme la construction de voies ferrées permettant de relier Berlin au Cap, ou encore la création d'un lac artificiel au Congo pour irriguer le Sahara. Selon Sörgel, face à l'Asie (et sa population immense) et l'Amérique (forte de ses capitaux), seul le projet Atlantropa permettrait d'enrayer le déclin de l'Europe (fût-ce au prix de la liberté des autres territoires). En dépit de difficultés techniques, climatiques ou politiques aux conséquences incalculables, le projet a inspiré des auteurs comme le romancier suisse John Knittel, qui le décrit dans Amédée (1939), ou Philip K. Dick dans Le maître du Haut Château (1962).

Les impasses des deux projets évoqués empêchent réellement les Verne et Sörgel d'aujourd'hui d'imaginer de nouveaux mondes, alors que les perspectives de l'économie bleue (énergies marines renouvelables, ressources minérales, biotechnologies bleues, aquaculture, tourisme) n'ont jamais été aussi prometteuses et les enjeux climatiques jamais aussi impérieux ?

Vers un projet méditerranéen partagé ?

Face à l'ensemble des défis de la région, l'Union pour la Méditerranée ne semble constituer qu'une réponse technocratique incomplète, bloquée politiquement du fait du conflit israélo-palestinien. Pour retrouver l'ambition, il peut être nécessaire de se concentrer sur les trois enjeux identifiés par le rapport de la Carnegie sur l'Europe en 2030[6] : le changement climatique, la technologie et l'IA responsable (Intelligence artificielle responsable) ainsi que la réinvention du modèle social. Le changement climatique constitue déjà un défi essentiel pour la région méditerranéenne, et sa capacité à nourrir une partie de la population de l'Europe, du Maghreb et du Machrek. L'IA responsable peut répondre en partie à ces défis, avec la mise en place de solution pour gérer les ressources de manière plus efficace, comme en témoigne l'essor des

6. Heather Grabbe, Tomas Valasek (dir.), "Refocus the European Union: Planet, Lifetime, Technology", Carnegie Europe, 2019, https://carnegieendowment.org/files/refocus-the-european-union.pdf

investissements sur les 'Smart cities', et peut être de gestion durable des ressources méditerranéennes. Quant au modèle social, il sera considérablement mis sous tension par le changement climatique et les progrès technologiques, entre le vieillissement du Nord de la Méditerranée et les pressions migratoires inévitables.

Face à la dispersion des moyens, il serait préférable, pour l'Europe, de changer de méthodes et d'œuvrer en faveur d'une vraie stratégie de rupture, comme l'avance l'investisseur et porteur de l'initiative JEDI (Joint Europe Disruptive Initiative) André Loesekrug-Pietri. Les Européens devraient s'inspirer des méthodologies de la DARPA pour penser une exploitation durable et une reproduction des ressources marines existantes, en tenant compte des besoins de développement comme de la préservation des équilibres naturels. De ce point de vue, le changement climatique et le déclin de la biodiversité amènent aussi à réfléchir à utiliser les développements technologiques pour s'attaquer à des problèmes, en utilisant les données disponibles (sciences participatives).

Amener l'Europe à développer une vision propre n'a rien d'utopique, en dépit des limites attribuées parfois à son fonctionnement ne favorisant pas l'innovation radicale. Desertec est l'un des exemples récents d'ambitions européennes se rapprochant le plus de ce type de projet recherché, dont l'objet consiste à exploiter le potentiel énergétique des déserts d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient afin d'approvisionner les régions avoisinantes en énergie durable. Même s'il n'est pas totalement maritime (en dehors du transit sous-marin) et inachevé, ce projet fixe un niveau d'ambition pour la région méditerranéenne. Le projet de Pacte vert pour l'Europe (Green Deal) manifeste une ambition systémique - atteindre la neutralité carbone en 2050 - et doit trouver un débouché régional, adapté aux défis de la Méditerranée.

Conclusion : Convertir l'Europe au maritime ?

Convertir l'Europe au maritime devient sans doute plus difficile avec l'issue du Brexit, pour deux raisons principales : on peut, d'une part, déplorer, sur le continent, un manque de culture maritime (Richelieu le regrettait déjà en son temps !), et constater l'absence de volonté de projection de puissance des Européens, d'autre part, du fait de leur histoire. Malgré tout, il reste après le Brexit une immense majorité d'Etats maritimes au sein de l'UE, incluant respectivement 22 Etats sur 27 avec un accès à la mer.

Le besoin de réarmer l'Europe avec une vision globale des enjeux maritimes, au-delà de la gestion du stock halieutique, est donc criant. Évidemment sur des enjeux environnementaux, le Pacte vert mentionnant d'ailleurs différentes dimensions océaniques (transport maritime, pêche, biodiversité, économie bleue), mais aussi sur des enjeux stratégiques (principe de liberté des mers et d'exploitation durable des ressources océaniques). Il n'est pas sûr que le Fonds européen pour les Affaires maritimes et la Pêche (2,5 milliards € par an), procédant à un saupoudrage de ressources (5% sont affectés pour des projets de long terme) suffise, mais l'enjeu est d'abord la vision avant les moyens. Il n'est que temps de s'atteler à cette tâche.

De la sécurité Maritime atlantique en Afrique, les possibilités et les défis

Khalid Chegraoui

Vingt-trois pays, le nombre des riverains africains de l'Océan atlantique. Cet espace qui suscite aujourd'hui un grand intérêt de par les réflexions et les nouveaux paradigmes qui s'y imposent, en relation avec ses richesses multiples et ses défis sécuritaires plus amples.

En termes de défense et de sécurité, pendant longtemps on a considéré que du Maroc au golfe de Guinée, cet espace fait partie de l'Atlantique Nord, au moins géographiquement. Ce partage prête beaucoup à confusion, en liant ce même espace aux statuts sécuritaires du pacte de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), lequel est plus intéressé par la façade européenne de cet océan et le reste de ce même continent, en y incluant la Méditerranée jusqu'à la mer Noire, du moment que le pacte fut naturellement mis en place pour contrer toute velléité de l'ex-URSS et aujourd'hui celle de la nouvelle Russie.

Dans ce cadre, certains pays du continent africain, du nord et de l'ouest, sont pris en considération au sein des termes de référence de l'OTAN, comme le Maroc qui est devenu un partenaire essentiel[7], des relations se sont mises en place de manière temporelle avec la recrudescence du terrorisme au Sahel et la piraterie dans le golfe de Guinée, ce qui renvoie aux récents contacts et collaborations avec des pays tels que la Mauritanie et le Nigeria.

A propos de l'architecture de défense maritime atlantique du continent africain

La sécurité maritime de cette grande Ile[8], qu'est le continent africain et sa façade atlantique, est restée un des parents pauvres de la réflexion et de l'organisation

7. En 2020 cela fera 26 ans de coopération dans le cadre du dialogue méditerranéen. https://www.nato.int/cps/fr/natohq/news_163066.htm
8. Stratégie AIMS 2050, https://au.int/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf, p. 8

architecturales de défense de l'Union Africaine (UA) et de ses pays. Et même si les côtes africaines, longues de presque 26000 km, ce qui rend le continent un élément important du commerce international, si on y ajoute les 100 ports africains dédiés à ce commerce dont 52 sont aptes à recevoir les porte-conteneurs, on remarque l'intérêt et l'urgence d'avoir une véritable stratégie de sécurité maritime effective, loin des chimères des mémorandums et des conventions.

Avec les crises de la piraterie en golfe de Guinée et en golfe d'Aden, il y a eu une prise de conscience de la nécessité de revoir la question de la sécurité maritime africaine en termes endogènes. De ce fait, à partir de 2006, on assistera à un ensemble d'actions mobilisatrices[9], générées par l'Union Africaine, le Conseil de Paix et de Sécurité de l'Union, les organisations économiques régionales, les Mécanismes régionaux pour la prévention, la gestion et le règlement des conflits, afin de réfléchir sur les procédures à mettre en place pour contrer les carences de cette question.

En 2014, l'Union Africaine va adopter définitivement la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (Stratégie AIM 2050), dont la dernière mouture fut produite en 2012 et qui, en principe, doit offrir aux pays africains un cadre propice pour la protection et la gestion optimum du littoral africain, tout en ayant une vision intégrée qui englobe les dimensions politiques, sécuritaires, économiques, sociétales et de développement durable. Cette stratégie « … est structurée de manière à soutenir les défis et les opportunités maritimes émergentes en Afrique, tout en prenant en compte les intérêts des pays non côtiers, avec un accent particulier sur la création accrue de richesses résultant d'une gouvernance durable des eaux continentales, des océans et

9. "Strategically located between emerging Asia to the east and developing South America to the west, the continent is dependent upon ship-borne cargo while millions of Africans depend upon fishing for daily sustenance. Altogether, 38 of Africa's 54 countries are either coastal or island states with a coastal line of 26 000 nautical miles. The continent boasts more than 100 ports, of which 52 handle containers and numerous forms of cargo. Despite this, no single port in Africa ranks among the 70 most productive in the world and many, such as Mombasa, operate at below-optimal capacity.
Like the rest of the world, more than 90% of Africa's imports and exports are carried by sea. If one includes the illegal market in military arms and logged forest products, Africa has a maritime economy estimated at US$1 trillion a year, representing 90% of its overall commerce. However, African-owned ships account for less than 1,2% of the world's shipping and only 9% by gross tonnage."
-Leijenaar, Annette, 2012, Africa Should Wake Up to the Importance of an Integrated, Maritime Strategy. ISS, <http://www.issafrica.org/iss-today/africashould-wake-up-to-the-importance-of-anintegrated-maritime-strategy>.
-Ulf Engel, The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security, Published by the Friedrich-Ebert-Stiftung, Addis Ababa Office, Ethiopia. 2014, p. 7

des mers d'Afrique.»[10]

L'émergence du débat autour de cette question au sein du continent va évoluer à travers le contexte international de l'an 2000, avec la Convention sur la recherche et le sauvetage maritime dont résultera la création des cinq centres régionaux de sauvetage maritime. Des connexions entre les installations et les capacités navales africaines ont vu le jour principalement à Cap, Lagos, Mombasa, Monrovia et près de Rabat, entre 2006 et 2011. D'autres initiatives régionales, notamment en Afrique de l'Est et au sud-ouest de l'océan Indien, vont voir le jour lors de la Conférence sur la sécurité maritime, tenue du 25 au 27 juillet 2006 à Antananarivo, à Madagascar. Ensuite, suivra la réunion du 4 juillet 2008 de la Communauté africaine de développement (SADC). En octobre 2009, la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC) mettra en place le projet de stratégie de sûreté maritime qui va lier le Kenya, le Mozambique, l'Afrique du Sud et la Tanzanie. Reste que dans cette région, une forme de mainmise Sud-africaine sera de rigueur par le biais de ce qu'on appelait alors le parrainage des patrouilles maritimes en océan Indien, qui est à l'opposé du mémorandum du 31 juillet 2009 concernant la mise en œuvre d'un réseau régional de garde-côtes adopté par l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC).

Ce débat a aussi été plus focalisé sur l'océan Indien à cause de la piraterie somalienne, ce qui a imposé un certain nombre de procédures et d'accords sous l'égide de l'ONU et de l'Organisation maritime internationale (OMI), avec un appui matériel des pays arabes, principalement ceux du Golfe et celui des puissances internationales. Plusieurs débats et workshops vont suivre jusqu'à l'adoption au final de la stratégie en 2014.[11]

En réalité, cette stratégie aspire à une vision plus globale, concernant la sécurité maritime en termes de défense et de secours, comme en termes de gestion des espaces économiques halieutiques et ressources naturelles.

---

10. Stratégie AIMS 2050, https://au.int/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf
11. "However, adoption and implementation of the 2050 AIM Strategy were deferred. In 2012 and in 2013, the strategy failed to make it onto the agenda of the AU Assembly of Heads of State and Government (despite its review and approval by the AU Permanent Representatives Committee and the Executive Council).11 On 19-20 April 2012, the strategy was discussed by African ministers in charge of maritime related affairs12 and later endorsed at their second conference, on 6 December 2012, through the so-called Addis Ababa Declaration.13 It was only the Twenty-second Ordinary Session of the AU Assembly, held in Addis Ababa on 30–31 January 2014, that adopted the 2050 AIM Strategy".
-Ulf Engel,The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security, Published by the Friedrich-Ebert-Stiftung, Addis Ababa Office, Ethiopia. 2014, p. 14

Seulement, aux niveaux de la paix et de la sécurité, beaucoup de points restent en suspens, de par l'absence d'une réelle vision politique et mise en place de structures et d'institutions fonctionnelles, ce qui a empêché le fonctionnement du système continental d'alerte précoce CEWS (The Continental Early Warning System) ou de l'ASF (Africa Security Forum).

L'absence de vrais outils de communication entre les deux structures et l'absence de communication et d'échange d'informations entre les Etats membres, ont dérèglé tout processus de gestion et de collecte de données, ce qui est fort nécessaire pour la mise en place d'une alerte précoce et d'une réponse adéquate aux différents aléas et dangers. Une réponse qui soufre, au départ, du manque de capacité et d'outils d'intervention politique et exécutoire. Ces questions ont été, certes, largement débattues au niveau des commissions de l'Union Africaine mais, à chaque fois, ont été souscrites dans le cadre d'arrangements provisoires par l'Assemblée générale.[12]

Le plus grand problème dont souffrent les supposées stratégies maritimes africaines, sont le fait qu'elles ne dérogent pas aux lenteurs et aux faits d'annonce dont ont souffert les décisions de la défunte Organisation de l'Unité Africaine (OUA). L'absence de véritable leadership, d'agendas politiques communs et du sérieux dans la collecte d'information, de son échange et de son partage, seront toujours un barrage devant toutes possibilités d'accompagnement des mémorandums et conventions sur le plan de la réalité et de l'exécution. Ce qui les maintiendra, en général, dans des statuts de justes réponses en urgence devant les faits accomplis, lorsque les intérêts d'autres forces exogènes seront en danger, comme ce qui s'est passé avec la crise de la piraterie au golfe d'Aden et ce qui se passe relativement en golfe de Guinée.

En conclusion, on aura différentes interventions ponctuées, des cadres de défense et de sécurité étrangers occidentaux ou asiatiques, dont ceux de l'OTAN.[13]

Et afin de remédier aux problèmes des carences d'une défense et sécurité maritime africaine, en général, et atlantique, en particulier, plusieurs rapports stipulent le devoir de :

- Redéfinition des responsabilités institutionnelles des acteurs et structures régionaux et de l'Union Africaine ;

12. Ibidem, p. 15
13. Ibidem, p. 18-20

- La mise en œuvre d'une feuille de route claire et précise pour la Stratégie maritime africaine 2050, avec un suivi des étapes d'évaluation et de correction ;
- Le renforcement des procédures et des mécanismes de coordination de collecte et d'échange d'information et d'harmonisation des procédures et actes de déploiement et d'actions ;
- Une meilleure évaluation et appréciation des ressources matérielles et financières ;
- Une plus grande responsabilité de l'Architecture Africaine de Paix et de Sécurité dans la gestion de la stratégie maritime africaine ;
- Le dépassement des partenariats internationaux temporels vers des rapports stratégiques pérennes.

La Côte atlantique, état des lieux : Pour une défense maritime conjointe et plus commune

La côte atlantique soufre d'un grand nombre de dysfonctionnements en termes de sécurité maritime régionale, dont le problème dominant reste la piraterie dans le golfe de Guinée.

Au fait, la Côte atlantique, en plus de son étendue géographique, est d'autant plus stratégique que sa sécurité dépasse le cadre des intérêts des pays côtiers, vers la sécurité liée aux besoins des pays enclavés, principalement ceux liés au golfe de Guinée en Afrique de l'ouest et en Afrique centrale. Aussi, les pays de cette façade vivent des dichotomies et des contradictions énormes, dont le fait que la majorité est dans l'incapacité de pourvoir à une véritable défense de ses dépendances nationales. Généralement l'intérêt, en termes de sécurité, est alloué en premier aux espaces terrestres qui souffrent de plusieurs maux, dont la vague déferlante du terrorisme.

Certains des Etat de la façade atlantique sont des plus faibles du monde et n'arrivent même pas à satisfaire les fonctions, parfois basiques et régaliennes de l'Etat. Paradoxe, ces Etats et leurs façades maritimes sont des plus florissants en matières premières et différentes ressources. Ce qui en fait l'objet d'une menace continue liée à la surexploitation. Que celle-ci soit légale ou illégale. De plus, la malédiction des hydrocarbures, dont la région détient d'énormes potentiels, la rend plus vulnérable aux aléas sécuritaires et aux différentes interventions étrangères, qui ne sont au diapason que lorsque cette question de piraterie revient plus amplement à la surface et que ses intérêts liés au commerce international sont touchés. Il est vrai, aussi, que des conditions de conjonctures et de structures expliquent l'indigence des Etats en place à suffire à une véritable plateforme de sécurité maritime de l'Atlantique et, surtout, du golfe de Guinée.

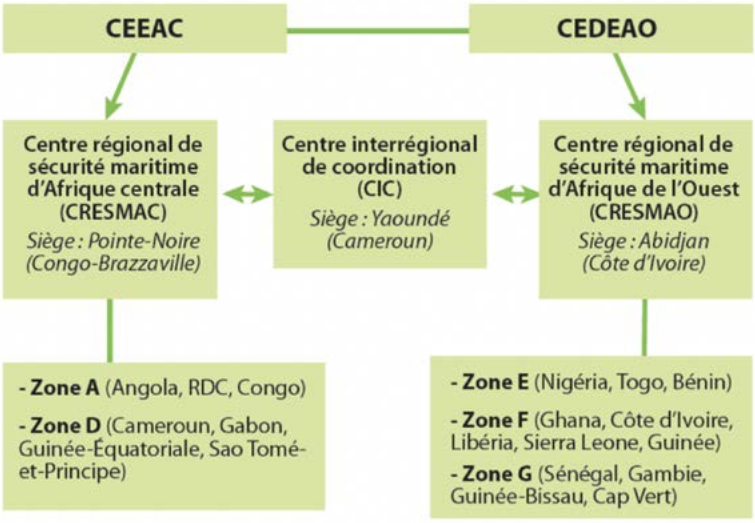
S'ajoute à cela, l'absence de bonne gouvernance, la mainmise des militaires sur les structures politiques et de défense, et le travestissement de leurs fonctions régaliennes en profiteurs du système et d'enrichissement illicite, comme les politiques civils du reste. En résultat, nous remarquons une grande faiblesse des structures militaires navales et une forme de relégation de cet aspect au second degré. De plus, et au vu du vide juridique de gestion de cette question en relation avec les aspects militaire et civil du littoral, s'impose aussi une mauvaise délimitation frontalière entres les pays sur cet espace. Globalement, on remarque que face aux défis que rencontrent les Etats africains riverains de l'Atlantique, ceux-ci, dans leur majorité, n'arrivent même pas à contrôler leurs eaux territoriales, de même que leurs agents/acteurs et politiques sont devenus parties prenantes dans les différents trafics illicites et exploitations illégales de cet espace. Autrement, on a recours à des procédures plus répressives des sociétés en place que répulsives et préventives des dégâts de ces défis.[14]

14. Charles Ukeje & Wullson Mvomo Ela, Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée, publié par : Friedrich-Ebert-Stiftung, Regional Office Abuja, 2013

Ceci dit, il reste que les mécanismes mis en place arrivent plus ou moins à satisfaire relativement un certain nombre de besoins sécuritaires, en comparaison avec la côte Est du continent. L'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale (OMAOC), l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la Commission du Golfe de Guinée (CGC), le Centre Interrégional de Coordination (CIC)[15], le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC)[16], le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO)[17] ainsi que Critical Maritime Routes Gulf of Guinea (CRIMGO)[18] arrivent à travailler en coordination et en corrélation assez importante. Ce qui dénote d'une certaine dynamique politique en Afrique atlantique, même si cette dernière n'arrive pas à subvenir à tous les besoins en ce domaine.

15. «Conformément aux instruments adoptés lors du Sommet des Chefs d'État et Gouvernement de la CEEA, La CEDEAO et la GGC sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de Afrique de l'ouest.,le centre est l'organe chargé de renforcer les activités orientées vers la coopération, la coordination, la mutualisation, et l'interopérabilité des systèmes ainsi que la mise en œuvre de la stratégie régionale sur la sécurité au sein de l'espace maritime commun central et de l'Afrique de l'ouest. »
http://icc-gog.org/?page_id=5&lang=fr
16. http://cresmacpointenoire.org/
17. Le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO) a pour mission de :
    - Renforcer la coopération régionale au plan stratégique, dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Maritime Intégrée de la CEDEAO (SMIC) ;
    - Coordonner les activités des trois (03) zones maritimes (E, F et G) de la CEDEAO ;
    - Faciliter le partage d'informations et d'expériences en collaboration avec le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) de la CEEAC, sous la coordination interrégionale du Centre Interrégional de Coordination (CIC).
18. « Commencé en 2013, le projet de l'UE, intitulé Critical Maritime Routes Gulf of Guinea (CRIMGO), a été conçu afin de renforcer les capacités opérationnelles des organisations maritimes régionales et nationales et de soutenir l'architecture et la mise en œuvre du code de conduite de Yaoundé.
    En utilisant des outils de renforcement des capacités taillées sur mesure, et en coopérant avec l'Université maritime régionale d'Accra et l'Académie régionale de sciences et techniques de la mer d'Abidjan, CRIMGO a amélioré les connaissances et compétences des autorités et institutions maritimes du golfe de Guinée. »
    - https://criticalmaritimeroutes.eu/fr/projects/crimgo/

Golfe de Guinée : la longue marche de l'architecture africaine de sûreté et de sécurité maritimes

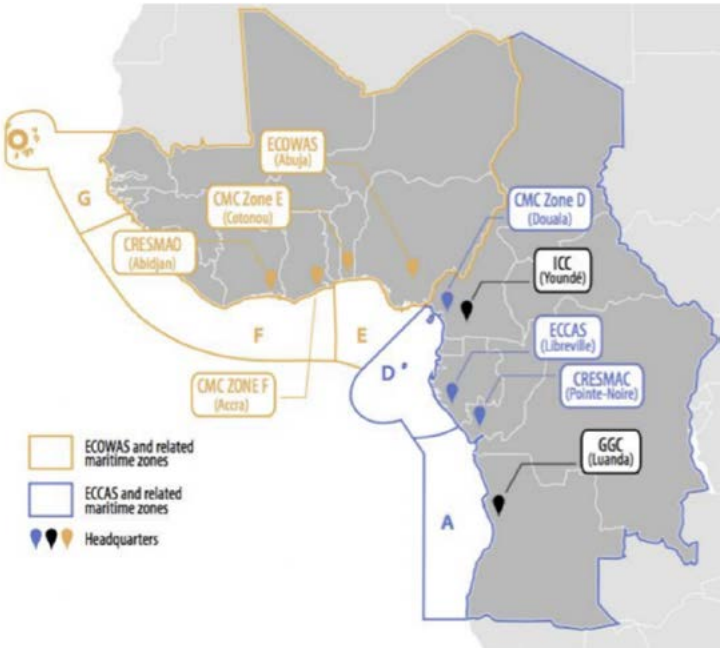


En résumé, en Afrique, en général, on peut parler de l'architecture suivante :

- L'Afrique du Nord coopère avec l'Europe du Sud dans le cadre de l'Initiative de défense 5 + 5.
- Le Code de Djibouti a réuni plusieurs États de la péninsule arabique ainsi que tous les États d'Afrique de l'Est, du Sud et de l'océan Indien, de l'Égypte à l'Afrique du Sud, afin de coopérer dans la lutte contre la piraterie.
- Les Etats du vaste golfe de Guinée – du Sénégal à l'Angola – ont formé le Code de Yaoundé en 2013, qui vise la coopération dans toutes les formes de criminalité maritime, de la piraterie au trafic de pétrole à la pêche illégale, en relation avec les zones maritimes de la CEDEAO et la CEEAC, ce qui englobe aussi les Etats enclavés.[19]

19. Ces États sont regroupés en zones, chacune d'elles disposant d'un centre régional de coopération opérationnelle qui assure la coordination entre les zones et les États. Ainsi, le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) couvre les zones A et D, et le CRESMAO en Afrique de l'Ouest. Au sommet, se trouve le centre de coordination interrégional, souvent désigné par son acronyme français, CIC, basé à Yaoundé, au Cameroun.

Des possibilités opérationnelles sur le terrain



Au vu des statistiques disponibles, et malgré le fait de leur manqué de précision, et surtout le fait que certains pays ne disposent d'aucune structure de marine militaire au sens international et conventionnel du terme, et vu ce dont on dispose comme information, nous avons approché le sujet de manière quantitative simple, en y impliquant, à chaque fois, un paramètre et une compilation qui pourra éventuellement changer la vision ou conforter une idée.

En l'occurrence, les chiffres ont été plus à même de nous relater la réalité proche de la situation de la marine militaire africaine atlantique.

Globalement, quatre pays africains arrivent à être dans le top 50 des pays à grande structure militaire, dont trois sont sur la côte Atlantique à savoir : l'Afrique du Sud, le Nigeria et l'Angola.

Classement militaire mondial des pays africains[20]

Egypte (12e)
Algérie (23e)
Afrique du Sud (33e)
Nigeria (43e)
Angola (48e)
Ethiopie (51e)
Maroc (55e)
Soudan (70e)
Libye (74e)
RD Congo (75e)
Tunisie (77e)
Zimbabwe (81e)
Zambie (83e)
Kenya (85e)
Ouganda (93e)
Tchad (94e)
Tanzanie (98e)
Soudan du Sud (99e)
Botswana (103e)
Ghana (107e)
Niger (109e)
Cameroun (110e)
Mozambique (111e)
Mali (114e)
Côte d'Ivoire (119e)
République du Congo (120e)
Madagascar (123e)
Gabon (126e)
Namibie (127e)
Mauritanie (129e)

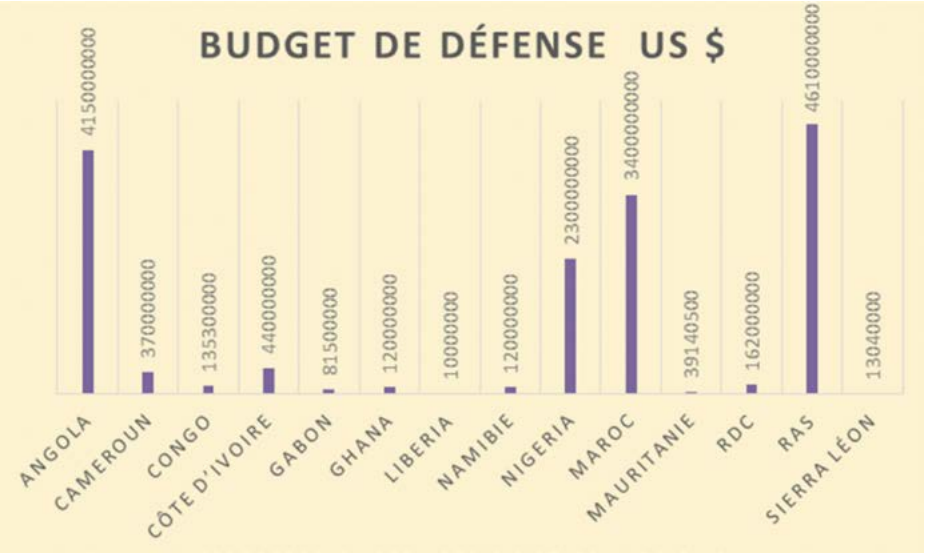
En termes de classement au sein des pays atlantiques, la différence parait très claire entre deux groupes. Le premier, comprend quatre pays : l'Afrique du Sud, le Nigeria, l'Angola et le Maroc, avec des potentialités conséquentes en ressources, hommes et expériences et, le deuxième, comprend le reste des pays atlantiques, très loin de pouvoir satisfaire les besoins essentiels de la sécurité maritime.

20. Ce tableau, comme le reste des diagrammes, ne comprend pas un certain nombre de pays africains, pour faute de statistiques, ce qui ne change pas grand-chose aux conclusions et remarques.

Classement des pays atlantiques africains

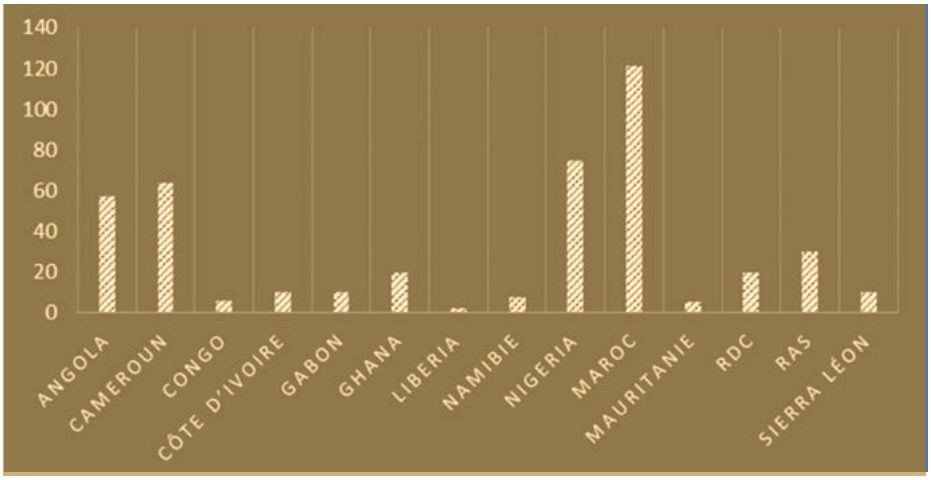
Afrique du Sud (33e)
Nigeria (43e)
Angola (48e)
Maroc (55e)
RD Congo (75e)
Ghana (107e)
Cameroun (110e)
Côte d'Ivoire (119e)
République du Congo (120e)
Gabon (126e)
Namibie (127e)
Mauritanie (129e)

Les écarts budgétaires énormes qui creusent la différence entre les deux groupes appuient cette thèse. Certes, cela s'explique par des conjonctures spéciales et historiques à chaque pays, mais n'enlève rien au fait que ces quatre pays ont fait l'effort de développer leur sécurité maritime dans des visions politiques et stratégiques qui ne sont pas liées obligatoirement à leurs ressources et à leurs capacités budgétaires.



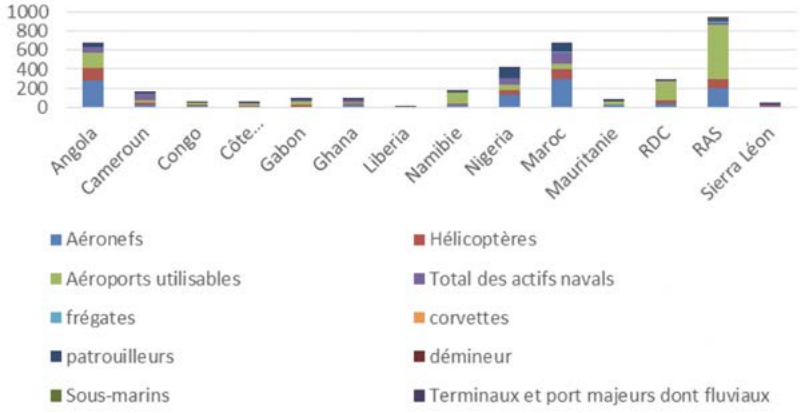
En combinant la totalité des actifs navals potentiels, le rapport quantitatif replace l'Afrique du Sud dans une position moindre, ce qui hausse la position du Cameroun qui ne doit cette position qu'au nombre annoncé de ses actifs, les hommes principalement, et dont la réalité qualitative démontre bien le contraire, chose qu'on verra avec le détail de ces actifs et avec d'autres combinaisons.

Total des actifs navals

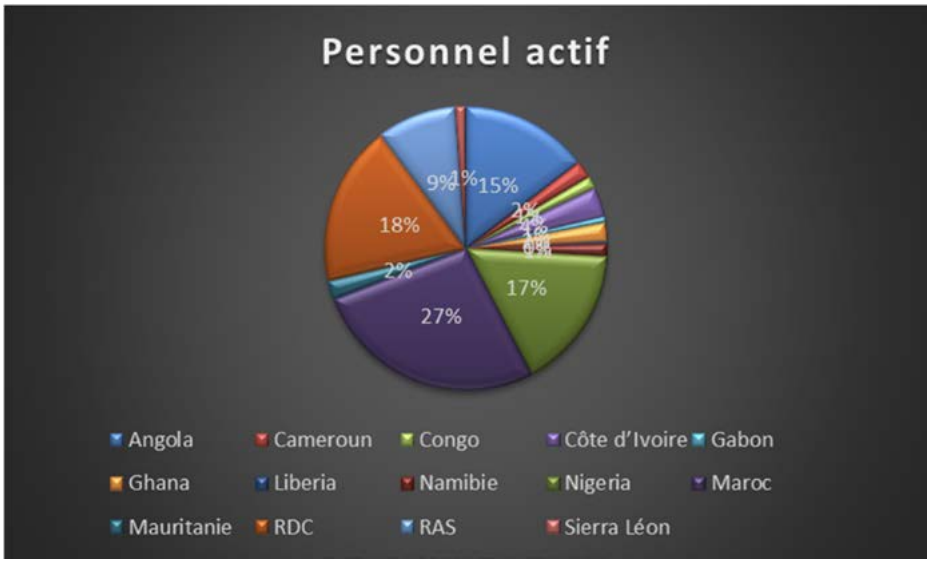


Le tableau suivant qui concerne les moyens navals aériens, ce qui nous met dans une envergure plus tactique et qui fera la différence entre les capacités des pays à pouvoir combiner l'outil proprement naval et son complément aérien, en termes de contrôle, de surveillance, et en termes d'action de secours et d'opération et de déploiement.

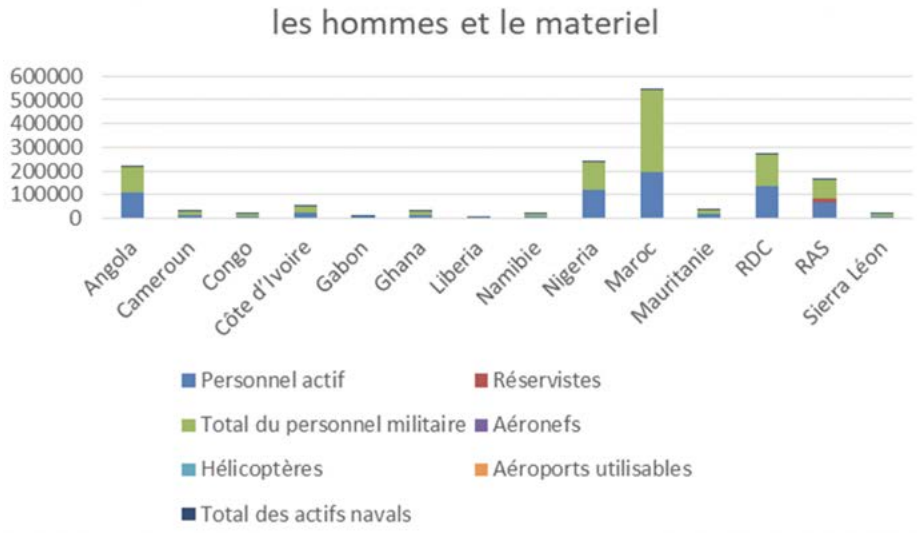
Les moyens navals et aériens



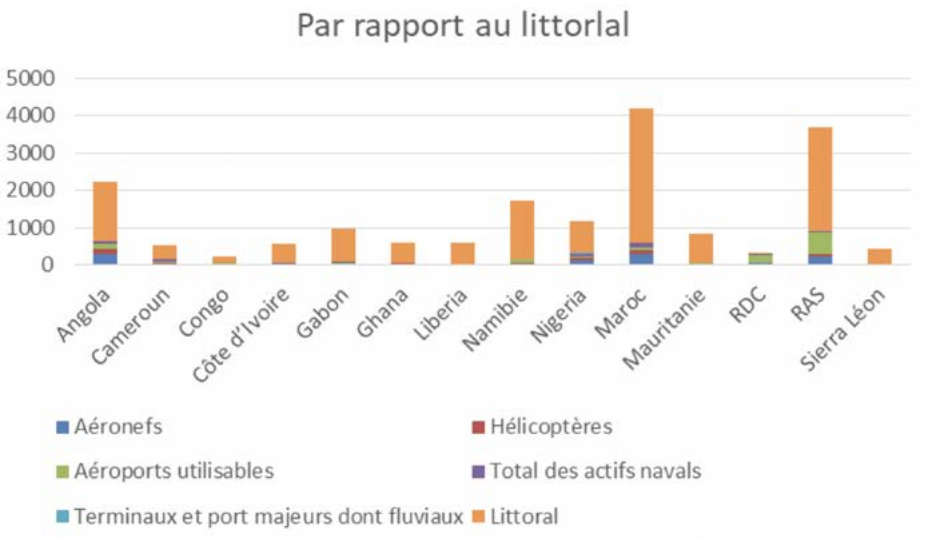
Cette tendance sera contredite par le rapport au personnel actif dans le graphique suivant et qui dégage bien les quatre Etats en tête et qui leur ajoute le Congo Démocratique qui, dans ce cas, s'apparente à la situation singulière du Cameroun dans le graphique précédent.



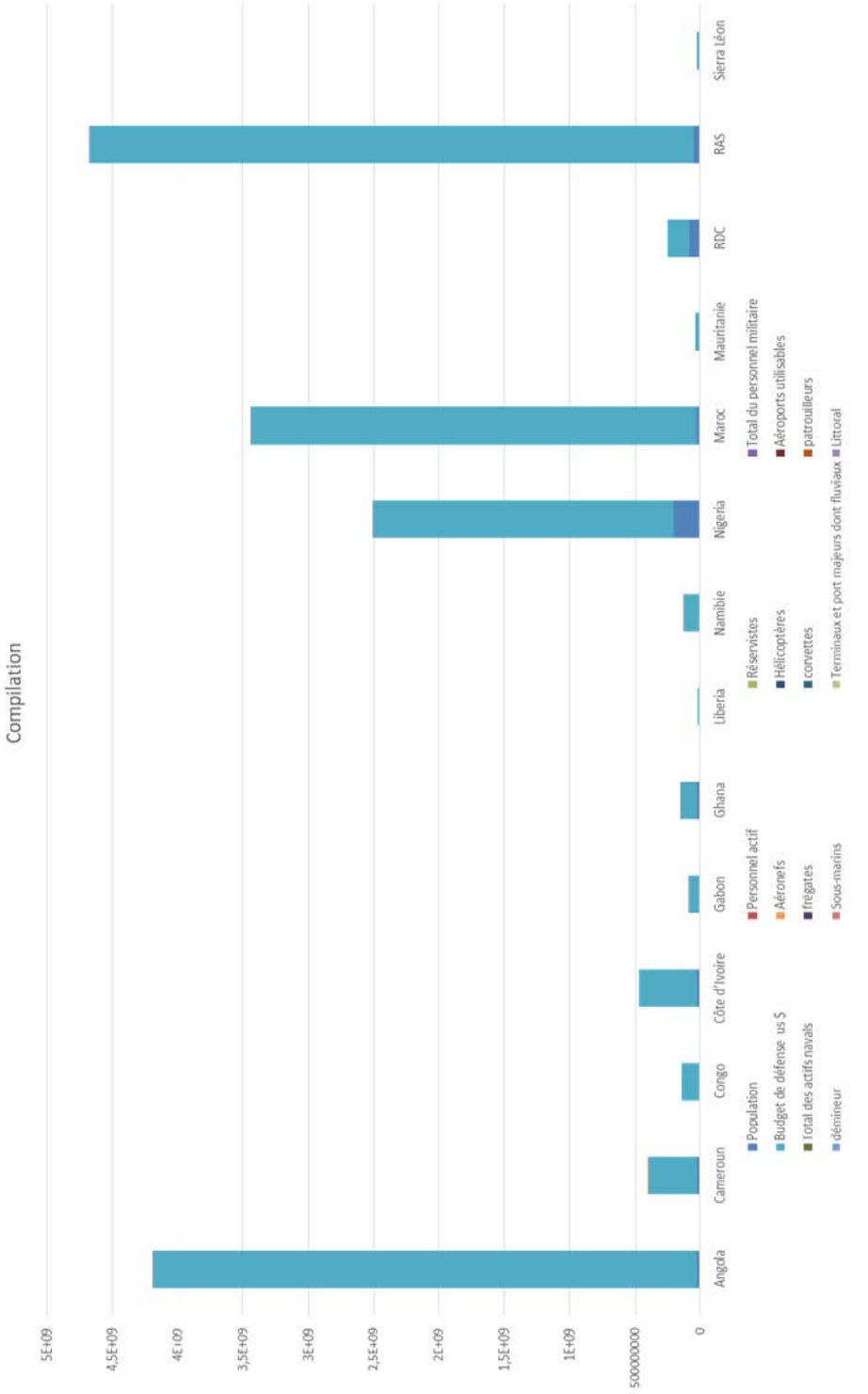
Dans le même sens, plus on combine avec des rapports quantitatifs non tactiques plus on s'éloigne de la réalité opérationnelle.



Et pour s'approcher plus des capacités réelles, la compilation suivante, qui reprend le rapport au littoral et au matériel, nous démontre la tendance du qualificatif qui, malgré sa force chez les quatre nominés, restes en deçà de ce qui doit être. A se poser la question, si effectivement, et même en reprenant les quatre pays en tête, l'étendue de leur littoral les met dans une équation moindre, ce qui démontre la faiblesse de la composante navale dans la structure sécuritaire en général.



La combinaison et la compilation globales des données en notre possession nous renvoient toujours aux quatre élus.


Compilation
5E+09
4,5E+09
4E+09
3,5E+09
3E+09
2,5E+09
2E+09
1,5E+09
1E+09
500000000
0
Angola
Cameroun
Congo
Côte d'Ivoire
Gabon
Ghana
Liberia
Namibie
Nigeria
Maroc
Mauritanie
RDC
RAS
Sierra Léon
Population
Budget de défense us $
Total des actifs navals
démineur
Personnel actif
Aéronefs
frégates
Sous-marins
Réservistes
Hélicoptères
corvettes
Terminaux et port majeurs dont fluviaux
Total du personnel militaire
Aéroports utilisables
patrouilleurs
Littoral

Conclusion

A la vision de l'architecture sécuritaire maritime en Afrique atlantique, on remarque un grand dysfonctionnement entre les procédures et les mécanismes mis en place, leur exécution et les moyens mis en œuvre et, éventuellement disponibles, que ce soit sur le plan régional ou continental.

Aussi, quatre Etats en Afrique atlantique disposent d'un minimum requis pour une meilleure intervention et déploiement dans les eaux nationales continentales, sans trop de prétention.

Par rapport à l'étendue du littoral et aux aléas et défis auxquels fait face cet espace, il parait que ni les stratégies ni les moyens disponibles ne sont aptes à fournir un contrôle, une défense et une gestion sécuritaire de la côte atlantique africaine.

Les quatre pays élus sont dans l'impossibilité de se présenter comme leadership de la mise en place de cette stratégie. Comme il est hors cadre d'envisager de possibles association et mutualisation des moyens afin de pouvoir concevoir une gestion commune du littoral, pour des raisons de contradictions des agendas politiques et même parfois idéologiques.

Annexe, données compilées à partir de Global Fire Power 2020[21]

	Angola	Cameroun	Congo	Côte d'Ivoire	Gabon	Ghana	Liberia	Namibie	Nigeria	Maroc	Mauritanie	RDC	RAS	Sierra Léon
Population	30355880	25640965	5 062 021	26260582	2 119036	28102471	4609768	2 533 224	203452505	34314130	3840429	85281024	55280210	6312212
Personnel actif	107000	14500	10000	25000	5000	15500	2100	10000	120000	196000	16000	134000	66300	8500
Réservistes										150 000			15000	
Total du personnel militaire	107000	14500	10000	25000	5000	15500	2100	10000	120000	346000	16000	134000	81300	8500
Budget de défense us $	4150000000	370000000	135300000	440000000	81500000	120000000	10000000	120000000	2300000000	3400000000	39140500	162000000	4610000000	13040000
Aéronefs	285	29	13	5	6	24		31	131	291	26	41	206	5
Hélicoptères	126	15	8	3	15	13		8	46	113	4	27	92	5
Aéroports utilisables	167	33	27	27	44	10		112	54	55	30	198	566	8
Total des actifs navals	57	64	6	10	10	20	2	8	75	121	5	20	30	10
Frégates										3			4	
Corvettes										4				
Patrouilleurs	37	13		6	3	13		6	100	84	4	1	31	7
Démineurs	2								1				2	
Sous-marins													3	
Terminaux et ports majeurs dont fluviaux	4	3	6	3	5	2	2	2	4	6	2	11	5	3
Littoral	1600	400	169	515	885	539	579	1572	853	3600	754	37	2798	402

21. https://www.globalfirepower.com/

La puissance maritime chinoise en mode de rattrapage accéléré

Jamal Machrouh

Athènes et sparte se sont disputées le leadership sur le monde Grec, et au-delà. L'histoire retient que la confrontation emblématique entre les deux Cités-Etats s'expliquait, en bonne partie, par les divergences de fond entre leurs modèles d'organisation politique : Athènes, la démocrate, et Sparte, la guerrière. Un autre aspect de la confrontation est toutefois souvent occulté : si Sparte a privilégié la construction d'une armée de terre invincible, Athènes a opté pour la fondation d'une marine militaire imbattable.

Mais, ce n'est qu'à la fin du XIX^{ème} siècle que la chose maritime allait être véritablement placée au centre de la réflexion géopolitique, grâce, notamment, aux travaux de l'Amiral américain Alfred Tayer Mahan. Dans son ouvrage intitulé « The Influence of Sea Power Upon History », Alfred Mahan va inventer le concept de la puissance maritime « sea power » et identifier les six éléments qui concourent à sa réalisation.[22] Les théories d'Alfred Mahan sur la puissance maritime ont eu un impact profond sur les décideurs stratégiques américains. Ces derniers ont mis en place une stratégie maritime globale qui a permis aux Etats-Unis d'Amérique d'acquérir une puissance maritime sans précédent dans l'histoire de l'humanité.

La puissance maritime des Etats-Unis leur a permis de régner en maître absolu sur les mers et océans du globe. Ceci leur a donné un avantage stratégique sur leurs rivaux pour asseoir leur suprématie globale.

22. Selon Alfred Thayer Mahan, la réalisation de six conditions est nécessaire pour qu'un Etat puisse acquérir la puissance maritime, à savoir :
1. An advantageous geographical position
2. Serviceable coastlines, abundant natural resources, and a favorable climate
3. Extent of territory
4. A population large enough to defend its territory
5. A society with an aptitude for the sea and commercial enterprise
6. A government with the influence to dominate the sea. (dans un souci de coherence, ces conditions seraient mieux déclinées en français)

Néanmoins, la montée en puissance de la Chine, ces dernières années, a eu comme conséquence la remise en question de la suprématie américaine dans bien de domaines. Ceci concerne aussi bien les échanges commerciaux internationaux que la technologie (cinq) 5G ou encore l'intelligence artificielle.

Plus particulièrement dans le domaine de la puissance maritime, la Chine a réalisé en ce début du XXIème siècle des avancées considérables. Dans un dossier spécial publié en août 2017, le quotidien le Monde affirmait qu' « une nouvelle puissance navale se lève à l'Est ».[23] Cette nouvelle puissance est bien entendu la Chine. Sur un ton plus alarmiste, un rapport du service de la recherche du Congress américain du 2 octobre 2019, assure que la marine chinoise pose aujourd'hui « un défi majeur à la capacité de la marine américaine à accomplir et à maintenir le contrôle maritime dans l'océan pacifique ».[24]

Le présent article se propose d'analyser et d'évaluer la pertinence et le degré du rattrapage stratégique réalisé par le Chine dans le domaine de la puissance maritime. Laquelle puissance maritime sera appréhendée sous ses deux aspects, d'abord, civil ou marchand ; ensuite, militaire ou naval.

I. La puissance maritime marchande de la Chine : des performances avérées

La puissance maritime d'un acteur ne se limite guère à sa seule puissance de feu déployée en mer. D'autres facteurs/ attributs devraient être pris en considération pour évaluer le degré de la maitrise de la chose maritime par un Etat. Ces facteurs/attributs peuvent être considérés sous la dénomination générique de la puissance maritime marchande. Il est à noter, sur ce point, que si la puissance maritime marchande se distingue de la puissance maritime navale, en ce sens qu'elle n'est pas par nature amenée à user de moyens agressifs ou destinée à atteindre des objectifs militaires, rien n'empêche un Etat de renforcer, en temps de guerre, sa puissance de feu navale par les composantes marchandes de sa marine nationale.

23. Chine : une nouvelle puissance navale se lève à l'Est, Brice Pedroletti, publié par le journal le Monde le 07 septembre 2018.
24. « China Naval Modernization : Implications for U.S. Navy Capabilities- Background and Issue For Congress », Congressional Research Service, Updated October 2, 2019

Les aspects marchands de la puissance maritime peuvent revêtir plusieurs formes. Nous nous limiterons, pour le besoin de notre étude, à analyser trois de ces formes, celles qui nous paraissent les plus importantes, à savoir l'importance des chantiers de la construction navale, l'étendue de la flotte de la marine marchande nationale et, enfin, les performances en matière de maillage et de gestion portuaires.

Sur les trois niveaux observés, force est de constater que la Chine a réalisé ces dernières années des performances exceptionnelles.

D'abord, au niveau de la construction navale, la Chine occupe aujourd'hui la première place au niveau mondial. Elle a détrôné, dans ce domaine, successivement le Japon et la Corée du Sud, deux mastodontes en la matière. Bien plus, l'écart entre la Chine et ses deux concurrents immédiats ne cesse de se creuser, ce qui donne à l'empire du milieu une avancée notable. Ainsi, selon un rapport de la Maritime Transport Review, publié en 2019, par la Conférence des Nations unies pour le Commerce Et le Développement (CNUCED), la Chine a construit en 2018 à elle seule l'équivalent de 22 millions de tonnes en gross tonnage, soit presque la construction des chantiers navals de la Corée du Sud et du Japon réunis. Plus précisément, la Chine a construit durant l'année 2018, 60% des vraquiers, 49% des porte-conteneurs, 47% des navires cargo général et 45 % des navires offshores.[25]

Ensuite, au niveau de la flotte de la marine marchande, la Chine fait désormais partie des trois grandes nations propriétaires des navires de commerce. Et si la Grèce occupe toujours la première place mondiale, suivie du Japon, il est possible d'affirmer que le rattrapage définitif par la Chine n'est qu'une question de temps. Il est important de noter, d'ailleurs, et comme le montre le tableau ci-dessous, qu'une fois considérés ensemble, la Chine et Hong-Kong grimpent à la deuxième place des pays propriétaires des navires marchands, avec l'équivalent de 304 429 350 Tonnes en Port en Lourd (TPL). Soit un écart de seulement 44 765 189 TPL avec le leader mondial en la matière, la Grèce. Plus encore, contrairement au Japon, qui affiche durant la période allant de 2015 à 2019, une baisse de l'ordre de deux points en termes de pourcentage dans le nombre total des navires, la Chine, elle, reste sur un trend positif puisqu'elle affiche une croissance soutenue de presque deux points sur la même période considérée.

25. Maritime Transport Review, publication de la Conférence des Nations unies pour le Commerce et le Développement, 2019, pp 30 et 32.

Classement des pays propriétaires de flottes marchandes 2017

Rang	Pays d'origine du propriétaire	Port en lourd
1	Grèce	308 837 t
2	Japon	223 856 t
3	Chine	165 430 t
4	Allemagne	112 028 t
5	Singapour	104 414 t
6	Hong Kong	93 630 t
7	Corée du Sud	80 977 t
8	États-Unis	67 101 t
9	Norvège	51 824 t
10	Royaume-Uni	51 151 t

Pareillement, les progrès réalisés par la Chine dans le domaine du maillage et de la gestion portuaire sont fulgurants. Un rapport de l'American Association of Port Authorities de 2018 nous apprend que sur les sept premiers ports classés au niveau mondial, six étaient chinois. Seul le port de Singapour, arrivé en deuxième position, résiste encore à la domination totale de la Chine.

Cette domination chinoise dans le classement des principaux ports dans le monde se trouve renforcée par un deuxième élément de sa puissance maritime, celui qui correspond à la gestion des ports étrangers par des sociétés chinoises. Aujourd'hui, rien que dans le continent européen, la présence des sociétés maritimes chinoises dans la gestion des ports est visible « en Méditerranée (du Pirée à Valence, en Espagne, en passant par Marseille, Malte ou Thessalonique), sur la côte Atlantique (Bilbao, Nantes), dans la Manche (Le Havre), et en mer du Nord (Dunkerque, Zeebruges, Anvers, Rotterdam). Sans compter des visées sur la mer Baltique.»[26] D'autres prises de participations ou de contrôle des sociétés chinoises ont été plus médiatisées, comme celle du port de Hanbattota, au Sri lunka, du port de Gwadar, au Pakistan, du port de Paranaguá, au Brésil, du port de Trieste, en Italie, ou, encore, celui de Djibouti, dans la Corne de l'Afrique.

26. Gabrielle Grésillon, Quand la Chine débarque dans les ports européens, les Echos, 17 octobre 2019

American Association of Port Authorities | Port Industry Statistics 2018

1	Shanghai	Chine	Asie	40 233 000
2	Singapour	Singapour	Asie	33 666 600
3	Shenzhen	Chine	Asie	25 208 700
4	Ningbo-Zhoushan	Chine	Asie	24 607 000
5	Hong Kong	Chine	Asie	20 770 000
6	Pusan	Corée du Sud	Asie	20 493 475
7	Guangzhou	Chine	Asie	20 370 000
8	Qingdao	Chine	Asie	18 262 000
9	Dubai	Émirats arabes unis	Proche et Moyen-Orient	15 368 000
10	Tianjin	Chine	Asie	15 040 000
11	Rotterdam	Pays-Bas	Europe du Nord	13 734 334
12	Port Klang	Malaisie	Asie	11 978 466
13	Anvers	Belgique	Europe du Nord	10 450 897
14	Xiamen	Chine	Asie	10 380 000
15	Kaohsiung	Taïwan	Asie	10 271 018
16	Dalian	Chine	Asie	9 707 000
17	Los Angeles	États-Unis	Amérique du Nord	9 343 192
18	Hambourg	Allemagne	Europe du Nord	8 860 000
19	Tanjung Pelepas	Malaisie	Asie	8 260 610
20	Laem Chabang	Thaïlande	Asie	7 670 000
21	Long Beach	États-Unis	Amérique du Nord	7 544 507
22	New York-New Jersey	États-Unis	Amérique du Nord	6 710 817
23	Yingkou	Chine	Asie	6 278 000
24	Colombo	Sri Lanka	Asie	6 209 000
25	Hô-Chi-Minh-Ville	Vietnam	Asie	6 155 535
26	Tanjung Priok	Indonésie	Asie	6 090 000
27	Brême-Bremerhaven	Allemagne	Europe du Nord	5 510 000
28	Bombay	Inde	Asie	4 833 397
29	Valence	Espagne	Méditerranée	4 832 156
30	Manille	Philippines	Asie	4 782 240
32	Taicang	Chine	Asie	4 514 000
31	Lianyungang	Chine	Asie	4 710 700

Cette stratégie chinoise de maillage portuaire à l'échelle du monde est conduite principalement par deux sociétés chinoises propriétés de l'Etat : China Ocean Shipping Corporation Limited, connue sous le sigle de « Cosco » et China Merchants Port Holdings, un opérateur portuaire filiale à 55,4 % de China Merchants Group. China Ocean Shipping Corporation affirme avoir investi dans 60 terminaux dont 52 terminaux de conteneur à travers le monde. [27] Quant à China Merchants Port Holdings, elle assure avoir une présence croissante en Asie du Sud, en Afrique, en Méditerranée et en Amérique du Sud. Elle précise également que depuis 2008, la compagnie est animée par une nouvelle vision qui va au-delà du marché de la Chine pour se focaliser sur le marché mondial. Ceci

27. Affirmation de la compagnie sur son site: http://en.coscocs.com/col/col6918/index.html, "The Corporation has invested in 60 terminals, including over 52 container terminals, all over the world".

lui permet aujourd'hui d'avoir une présence dans 36 ports situés dans 18 pays.[28]

Incontestablement, les performances réalisées par la Chine dans les domaines de la construction navale, de la propriété des navires de commerce et du maillage portuaire au niveau global lui confèrent aujourd'hui le statut de grande puissance maritime marchande. Toutefois, il importe de rappeler que le concept de puissance maritime globale ne se résume point à l'acquisition d'une marine marchande forte mais suppose la réalisation d'une montée en puissance significative de la marine de guerre nationale.

II. La puissance maritime militaire de la Chine : un processus de rattrapage accéléré mais encore inachevé

L'Histoire nous apprend que les nations éprouvent comme un penchant mécanique de vouloir construire une marine de guerre forte, à chaque fois que leur marine marchande atteint un seuil élevé de la puissance. L'amiral américain Alfred Mahan avait cherché à identifier les facteurs qui ont permis à l'Angleterre de régner en maître au niveau mondial. Alfred Mahan affirmait avoir trouvé l'explication dans le fait que l'Angleterre avait réussi à protéger sa marine marchande florissante, qui lui garantissait un commerce international lucratif, par une marine de guerre puissante. Bien entendu, il ne s'agit guère là d'une loi absolue, puisque certaines nations, bien qu'elles aient pu développer les éléments essentiels de la puissance maritime marchande ne se sont jamais lancées dans des projets de construction d'une puissance navale de rang mondial.

Toujours est-il que le cas de la Chine fournit un exemple concret de la pertinence d'une telle réflexion. Depuis le début des années 2000, l'empire du milieu s'est lancé dans un vaste programme de renforcement et de modernisation de sa marine de guerre. Aujourd'hui, les statistiques sont saisissantes. Que ce soit en termes de nombre de bâtiments de guerre ou de la qualité des systèmes d'armements liés à la conduite des opérations militaires en mer, la Chine a réalisé des avancées considérables.

28. http://www.cmport.com.hk/EN/about/Profile.aspx?from=2. On pourrait lire ainsi sur le site officiel de la Compagnie chinoise : (Its nationwide port network includes coastal hub ports in Hong Kong, Taiwan, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Tianjin, Dalian, Zhangzhou, Zhanjiang and Shantou. It also has growing presence in South Asia, Africa, Mediterranean and South America. Since 2008, CMPort has broadened its focus from China to global market and now has a port network portfolio spanning 36 ports in 18 countries and regions).

Le rapport du service de recherche du Congress américain, intitulé « China Naval Modernization : Implications for U.S. Navy Capabilities- Background and Issue For Congress », donne une idée assez claire de l'étendue de tels progrès. Les rédacteurs du rapport tracent particulièrement l'évolution en nombre de plusieurs types de navires de guerre chinois pendant la période allant de 2005 à 2019. Au niveau de tous les bâtiments de guerre considérés, et à la seule exception des sous-marins à propulsion diesel, la Chine a réalisé des améliorations notables. Le total de ces bâtiments est passé, selon le rapport, de 216 à 335. Les frégates, les corvettes, les destroyers, les navires amphibies, entre autres, ont tous enregistré des augmentations significatives.

Mais, c'est bien au niveau des porte-avions que l'attention se focalise le plus. Jusqu'à très récemment, la Chine ne faisait tout simplement pas partie du Club très restreint des pays dotés de ce type d'armement. Ce n'est qu'en 2013 que le premier porte-avions chinois, le Liaoning, est entré en service. Il s'agit d'un ancien porte-avions soviétique qui était acheté par un entrepreneur chinois dans le but d'y installer un « Casino » avant que la marine chinoise n'en fasse l'acquisition et le restaure dans sa vocation navale d'origine. Un deuxième porte-avions chinois a été lancé en 2017 et admis en service en 2019. Il s'agit, cette fois-ci, d'un bâtiment entièrement construit en Chine. Elément intéressant à relever, la durée nécessitée par la construction de ce deuxième porte-avions, le Shandong, n'a été que de six ans et un mois. En effet, « la première découpe de tôle du nouveau bâtiment a eu lieu en novembre 2013, son lancement en avril 2017 et ses essais ont commencé en mai de l'année suivante ».[29] La Chine se serait également lancée dans la construction de deux autres porte-avions, mais, cette fois-ci, avec des systèmes d'armement et de propulsion beaucoup plus sophistiqués.

Le premier porte-avions fabriqué en Chine mis à l'eau, le 26 avril 2017, dans la province du Liaoning, en Chine. PHOTO REUTERS / Stringer

29. Revue Défense & Sécurité Internationale, Editorial Joseph Henrotin, Numéro 145, Janvier-Février 2020, France

L'effort naval soutenu de la Chine se mesure, aussi, au niveau de l'intérêt accordé aux « marines chinois ». Alors que toutes les autres composantes de l'Armée populaire de Chine (APC) ont connu une réduction de leur effectif, le nombre de ces « marines » est, lui, sur un trend ascendant. Plus encore, l'ouverture d'une base navale de la Chine à Djibouti, située dans la Corne de l'Afrique, et sur les bords du détroit de Bab El Mandeb a constitué un événement géopolitique majeur. Rappelons,ici, qu'il s'agit là de la première base navale chinoise à l'extérieur du territoire national et qui pourrait constituer le prélude à une vision de projection en construction, notamment pour protéger l'Initiative de la Ceinture et de la Route (Belt and Road Initiative) et tout particulièrement sa composante maritime.

L'ensemble de ces éléments attestent bel et bien de l'émergence d'une puissance maritime chinoise globale. Toutefois, à la question de savoir si une telle configuration est susceptible de renverser le schéma dominant marqué par la suprématie des Etats-Unis dans les mers et océans, la réponse est plutôt négative. Tout bien considéré, si la Chine a largement réussi à bâtir une puissance maritime marchande forte, l'écart dans le domaine de la puissance de feu projetée en mer entre la puissance navale de la Chine et celle des Etats-Unis demeure très important.

A bien des égards, la puissance navale de la Chine reste encore partielle et, surtout, géographiquement limitée à son espace maritime immédiat, la mer de Chine. Dans cette partie du Pacific, comme rapportait le New York Times du 29 août 2018, « avec ses navires et missiles, la Chine est prête à défier l'U.S. Navy ». Toutefois, dans toutes les autres parties de l'espace maritime global, les Américains régneraient en maître absolu probablement pour encore des années à venir.

Partie II

L'INSULARITÉ AU SEIN DE L'UNION AFRICAINE

III : LES DEFIS DES ETATS INSULAIRES AFRICAINS FACE AUX CRISES REGIONALES

Comment catégoriser les Etats insulaires africains ?

Sonia Le Gouriellec

Les îles africaines (au sens large des Canaries à Zanzibar) sont souvent marginalisées et isolées dans les études, alors même que leur rôle dans l'histoire du continent est bien plus grand que leur taille pourrait le laisser croire. Elles ont été des ponts entre deux hémisphères, parfois entre continents, à tel point que l'étude des îles est aujourd'hui devenue une science : la nissonologie. Dans l'histoire, elles ont participé à l'intégration du continent africain dans de larges réseaux de commerce - on pense, bien sûr, au rôle de Gorée dans la traite Atlantique - d'échanges, de migrations, etc. Les Européens les ont même utilisées dans leurs desseins impérialistes au moment de la colonisation. Et elles ont joué le rôle de relais sur les grandes routes maritimes, pour faire des réserves en eau douce, pour le ravitaillement et remplir les cales, voire réparer les navires quand c'est nécessaire. Elles sont, alors, des points d'appuis et des escales essentielles.

Lorsque l'on parle d'« États insulaires africains », six États sont concernés : les Comores, Madagascar, Maurice, les Seychelles et, dans l'Océan Atlantique, le Cap Vert et Sao Tomé et Principe (carte ci-dessous). Sur ces six États, cinq peuvent être considérés

comme des petits États. Le cadre théorique des « petits États » permet d'analyser les trajectoires particulières de ces entités. Il permet à la fois de proposer un agenda de recherche avec une approche comparative mais, également, de relier les enjeux de l'océan Indien à ceux de l'océan Atlantique.

Se pose, donc, une première question : Quand peut-on parler de « petit État » ? Les chercheurs n'ont pas réussi à trouver une réponse consensuelle à cette question, et Jeanne A.K. Key a pu dire, par exemple, qu'on le reconnaît… lorsqu'on le voit…[30] L'intérêt de cette qualification pourtant n'est pas seulement descriptif mais aussi analytique. Sur quels critères pouvons-nous nous baser ? Doit-on prendre en compte des critères absolus, tels que la superficie, la population, le Produit intérieur brut, la puissance militaire ?... Faut-il y intégrer des critères relatifs, comme le rayonnement, l'influence ? Un petit État cesse-t-il d'en être un lorsqu'il a développé des éléments de puissance (par exemple les débats qui entourent le statut de Singapour[31]) ? La définition de « critères de base » fait l'objet d'une littérature abondante sur laquelle nous n'allons pas revenir, car la petitesse de nos cinq État insulaires africains fait consensus.

	Superficie (km²)	Population	PIB	Date indépendance	Index de résilience et de vulnérabilité
Comores	2 612	813,912	797,29	1975	hautement vulnérable et faiblement résilient
Madagascar	587 041	25,57 millions	449,72	1960	peu vulnérable et peu résilient
Maurice	1865	1 265 637	10 547,22	1968	hautement vulnérable et hautement résilient
Seychelles	459	95 843	15 504,46	1976	hautement vulnérable et moyennement résilient
Cap Vert	4033	546 388	3 209,69	1975	hautement vulnérable et moyennement résilient
Sao Tomé e Principe	1001	204 327	1 912,97	1975	hautement vulnérable et faiblement résilient
Maroc	710 000	35,74 millions	3 007,24	1956	
France	643 801	66,99 millions	38 476,66		

Il existe trois approches, apparues chronologiquement, pour analyser les petits États.

30. Jeanne A. H. Key (ed.), Small States and World Politics. Explaining Foreign Policy Behaviour, Boulder, Lynne Rienner, 2003, p. 3.
31. Delphine Allès, « L'identité de petit État sans la condition de faible puissance ? Le répertoire d'action multilatérale de Singapour », Critique internationale, 2016, vol. 2, n°71, pp. 39- 54.

L'« âge d'or » des petits États dans la littérature scientifique est la période bipolaire (David Vital, Robert Rothstein, Maurice East, Robert Keohane, Annette Baker Fox, Peter Katzenstein). Dans les années 1960-1970, de nombreux petits États sont nés de la décolonisation. Leur place au sein du système international et leur statut dans l'Organisation des Nations Unies (ONU) sont alors fortement discutés. Avant les indépendances, seules de grands ensembles insulaires, comme l'Indonésie et le Japon, sont membres des Nations unies. Entre 1965 et 1985, une vingtaine d'États insulaires sont entrés à l'ONU. En 1992, les petits États insulaires en développement (PEID) sont reconnus comme un groupe spécifique au sein de l'ONU. Le changement climatique unit les quarante Etats qui forment aujourd'hui les PEID au sein de l'Alliance des petits États insulaires (AOSIS), qui vise à faire entendre la voix de ces PEID face aux menaces du changement climatique comme l'élévation du niveau de la mer.

La taille et leurs ressources constituent des déterminants importants de leur croissance économique. La question de la viabilité de ces nouvelles entités est également débattue. Dans le contexte des indépendances se pose également la problématique – importante pour les institutions financières internationales – de la capacité des nouveaux États à créer une administration mais également à se développer et maintenir une certaine stabilité économique. Les chercheurs s'interrogent, alors, aussi sur la capacité de ces États à faire face aux menaces extérieures (menace d'annexion par les voisins, notamment) car les petits États sont la plupart du temps « transnationaux », avec des relations transfrontalières d'ordre économique, social et sécuritaire. Les grands États craignent les interférences des petits États, dans les débats internationaux et s'interrogent : peuvent-ils avoir une politique étrangère, ont-ils les ressources et l'expérience nécessaires pour dialoguer avec les autres États[32] ? La majorité des publications sur le sujet est de ce fait essentiellement le résultat de conférences internationales sur les économies des petits États. Cette première approche tend, donc, à définir ces États en fonction de leurs capacités. De nombreux travaux reprennent l'analogie utilisée par Keohane afin de montrer leur incapacité à adopter des politiques proactives en relations internationales, et leur faiblesse chronique : on leur reproche d'être des États lilliputiens… dans un monde dirigé par des Gullivers[33]. Les petits États sont ainsi très vite considérés comme faibles du fait de leur seule « petitesse ».

32. Adam Watson, Diplomacy: The Dialogue between States, London, Methuen, 1982.
33. Robert O Keohane, « Lilliputians Dilemmas: Small States in International Politics », International Organizations, Vol. 23, n° 2, 1969, p. 291-310 ; Iver B Neumann, Sieglinde Gstöhl, « Introduction: Lilliputians in Gulliver's World? », Christine Ingebritsen et al. (éd.), Small States in International Relations, Seattle, University of Washington Press, 2006.

Pour les États insulaires africains, la petite taille des îles africaines tend à limiter leurs ressources, les rendant dépendants de la mer et des puissances extérieures. Il existe, donc, une forte tendance aux migrations et à la mixité culturelle (créolisation), par exemple. Elles doivent faire face à de nombreuses vulnérabilités. Les îles de l'océan Indien sont particulièrement exposées aux aléas climatiques exacerbés par le réchauffement climatique. C'est pour cela que des États, comme les Seychelles et Maurice, sont très actifs dans la promotion de l'économie bleue. Ainsi, Maurice, les Seychelles et les Comores dans une coopération de gestion de la pêche avec la Southwest Indian Ocean Fisheries Commission. Les Seychelles ont aussi été très actives dans la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et contre la pêche illégale dans les eaux somaliennes.

Dans les années 1980-1990, le sujet présente encore de l'intérêt et le nombre de publications continue d'augmenter. Une nouvelle approche montre, cependant, que la faiblesse est compensée et qu'elle ne peut être une caractéristique permanente des petits États, ce qui contribue à ouvrir la porte à une série de travaux comparatistes sur la taille et la puissance des États. Le Commonwealth Secretariat sponsorise ainsi de nombreuses conférences sur le sujet (32 de ses 54 membres ont une population inférieure à 1,5 million d'habitants). Il tente de démontrer, auprès des institutions internationales, que les petits États ont des caractéristiques propres qui doivent être reconnues. Il développe un index de la vulnérabilité[34] et publie de nombreux rapports dont le célèbre Small States : Meeting Challenges in the Global Economy qui recommande la création d'un Forum des Petits États.

Les États insulaires africains sont des petits États mais, aussi, et, surtout, des îles, la petitesse est compensée, par exemple, avec une large zone économique exclusive (ZEE), bien qu'ils ont des difficultés à développer des forces maritimes. Ils soutiennent les organisations internationales et sont les principaux promoteurs du multilatéralisme. Le champ des études sur les petits États a été relancé par les recherches effectuées dans le cadre de l'intégration européenne. La littérature ne présente plus les petits États simplement comme isolés et faibles. Pourtant, dans le cadre de l'évolution du système international vers une polarisation régionale et dans un monde qui semble privilégier les grands États uniquement, la littérature scientifique s'interroge à nouveau sur les désavantages des petits États et leur vulnérabilité. Mais, elle étudie également les

34. Lino Briguglio, « Small island developing states and their economic vulnerabilities », World Development, vol. 23, issue 9, 1995, p. 1615-1632.
Jonathan P Atkins, Sonia Mazzi and Christopher D Easter, A Commonwealth Vulnerability Index for Developing Countries: The Position of Small States, London, Commonwealth Secretariat, 2000.

innovations dans le domaine de la diplomatie et leur capacité d'adaptation. En effet, un petit État est constamment en situation de fragilité et doit mettre en œuvre des politiques de résilience[35], à la fois en interne, bien sûr, mais tout aussi bien à l'extérieur. Pour préserver leur autonomie et leur identité, les petits États doivent donc développer des instruments leur permettant de s'adapter à leur environnement. Le Commonwealth Secretariat a ainsi développé un « index de la résilience ».

	Superficie (km²)	Population	PIB	Date indépendance	Index de résilience et de vulnérabilité
Comores	2 612	813,912	797,29	1975	hautement vulnérable et faiblement résilient
Madagascar	587 041	25,57 millions	449,72	1960	peu vulnérable et peu résilient
Maurice	1865	1 265 637	10 547,22	1968	hautement vulnérable et hautement résilient
Seychelles	459	95 843	15 504,46	1976	hautement vulnérable et moyennement résilient
Cap Vert	4033	546 388	3 209,69	1975	hautement vulnérable et moyennement résilient
Sao Tomé e Principe	1001	204 327	1 912,97	1975	hautement vulnérable et faiblement résilient
Maroc	446 550	35,74 millions	3 007,24	1956	
France	643 801	66,99 millions	38 476,66		

Typiquement, les Comores et Sao Tomé e principe sont classés comme hautement vulnérables et faiblement résilients, alors que le Cap Vert et les Seychelles sont perçus comme des cas litigieux : hautement vulnérables et moyennement résilients. Maurice est hautement vulnérable et hautement résilient.

Cette approche, peu connue mais qui nous intéresse tout particulièrement, considère « la puissance des sans puissance » et la capacité des petits États à exploiter leur petitesse de différentes façons afin d'atteindre leurs objectifs politiques. Les petits États « jouent au-dessus de leur catégorie »[36], ils doivent donc utiliser leur puissance juridictionnelle pour se développer. Les statistiques montrent qu'ils obtiennent de

35. La résilience est définie par Boris Cyrulnik comme « la capacité à se développer quand même, dans des environnements qui auraient dû être délabrants ».
36. Richard Edis, « Punching above their weight: How small developing states operate in the contemporary diplomatic world », Cambridge Review of International Affairs, 5(2), 1991, p. 45-53.

bons résultats socio-économiques. Bien que très vulnérables, ils ont su développer d'ingénieuses stratégies pour compenser leur vulnérabilité[37].

La littérature scientifique tend, ainsi, à démontrer que les petits États ont quatre caractéristiques majeures :

- La dépendance : Ils tendent à se maintenir dans une posture de neutralité ou à favoriser les alliances. Au sein d'une alliance, ils auraient tendance à suivre le leader et à éviter toute opposition avec lui. Ils sont orientés vers le statu quo. Ils se satisfont de l'ordre établi et ne tentent pas de le transformer. Pour Þórhildur Hagalin, tant que les petits États ne peuvent pas se défendre ou se représenter eux-mêmes, ils ne sont pas véritablement indépendants[38].
- Le respect des règles internationales : Ils soutiennent les organisations internationales et sont les principaux promoteurs du multilatéralisme. Ils privilégient les solutions non militaires aux problématiques sécuritaires.
- Le refus du risque : Ils se maintiennent dans une position défensive.
- Le développement d'ingénieuses stratégies compensatoires (développement du secteur des services, activités rentières, commercialisation de leur souveraineté, etc).

Ainsi, les États insulaires africains ont pu être des zones de plantations sucrières, des ports très dynamiques et lorsque ces activités ont décliné, l'ouverture d'aéroports internationaux leur ont permis de développer le secteur du tourisme notamment à Maurice, aux Seychelles et de plus en plus au Cap Vert.

La mer constitue un enjeu économique croissant et un lieu essentiel de la mondialisation au cœur des principaux enjeux géostratégiques de la planète. L'épuisement des ressources naturelles terrestres renforce l'intérêt stratégique des ressources sous-marines, faisant des océans « des espaces vides » de plus en plus convoités. La « maritimisation » des enjeux économiques implique un rôle accru des îles. Le cas des États insulaires africains démontre toutefois que les sociétés insulaires sont aussi des acteurs dans la définition du positionnement géostratégique des îles et qu'elles entendent ainsi valoriser leur rente de situation.

37. Naren Prasad, « Small islands' quest for economic development », Asia-Pacific Development Journal, 10 (1), 2003, p. 47-67 ; Naren Prasad, « Escaping Regulation, Escaping Convention: Development Strategies in Small Economies », World Economics 5(1), 2004, p. 41-65.
38. Þórhildur Hagalin, « Real Independence of Microstates in International Organizations and State Relations », paper presented at 14th Convention of the Nordic Political Science Association, Reykjavik, Iceland, August 2005.

Les Etats insulaires africains face aux défis des intégrations continentales et maritimes

Larabi Jaidi

Le continent africain est entouré de vastes étendues océaniques (océan atlantique et océan Indien), ainsi que de deux mers semi-fermées (la Méditerranée et la mer Rouge). Les eaux territoriales sous juridiction africaine totalisent quelques 13 millions de km2, et leurs plateaux continentaux s'étendent sur environ 6,5 millions de km2, ce qui est véritablement considérable. Ces étendues maritimes offrent d'immenses richesses (halieutiques, minérales et énergétiques), des opportunités économiques insoupçonnables et, parfois, de véritables alternatives à bon nombre de ressources exploitées à terre.

Parmi les 53 Etats composant le continent africain, tous n'ont pas des positions similaires face à l'ouverture à la mer et aux océans. 16 d'entre eux sont totalement enclavés ; 37 sont des Etats dotés d'une façade maritime, dont 6 pays insulaires. Depuis longtemps, les États insulaires en développement, notamment les petits, sont considérés comme des cas particuliers dans les processus de développement en raison de leur petite superficie, de leur éparpillement géographique et de leur isolement les uns par rapport aux autres et par rapport aux grands marchés, du peu de ressources disponibles – et partant, de leurs capacités limitées à s'inscrire dans la dynamique d'intégration continentale.

Aujourd'hui, le continent est dans une phase intense d'intégration régionale. Les Etats espaces insulaires, comme des États continentaux, sont parties prenantes de l'approfondissement de la zone de libre-échange mais s'interrogent sur les avantages qu'ils peuvent en tirer tenant compte de leurs spécificités géographiques. L'idée de l'intégration régionale est originellement rattachée à l'espace terrestre. Les différentes théories économiques et théories des relations internationales s'y rapportant confirment cet état de choses. En Afrique, l'intégration régionale a toujours été vue, traitée et construite sous le prisme de l'espace terrestre même si l'intégration maritime commence à imposer sa logique sous la contrainte de la sécurité maritime.

Dans cette contribution, nous allons cerner les spécificités de l'intégration des Etats insulaires à leurs Communautés économiques régionales (CER) d'appartenance et de leur engagement dans le projet de la Zone de Libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Les spécificités de l'intégration régionale et continentale des pays insulaires, ainsi que les enjeux qui en découlent, soulèvent trois points principaux. Le premier, concerne les impacts des potentialités versus vulnérabilités de ces pays sur leurs stratégies de développement. Le second, s'intéresse aux implications des opportunités et des contraintes des stratégies de développement de ces pays sur leurs modes d'insertion dans les dynamiques d'intégration régionale, continentale et internationale. Ces échelles d'intégration s'entrecroisent et ne manquent pas d'être confrontées à la cohérence dans la conduite des choix du développement. Le troisième point s'interroge sur l'articulation des processus d'intégration continentale et d'intégration maritime dans la stratégie globale de développement du continent et celle, plus spécifique, des pays insulaires. S'il est naturel que la stratégie maritime des pays insulaires tienne compte des multiples enjeux de son environnement, la réponse à ces enjeux mobilise des acteurs régionaux et internationaux qui interfèrent sur la définition des intérêts en jeu et interpellent nécessairement la complémentarité des processus d'intégration terrestre et maritime du continent africain.

I. Hétérogénéité, richesse et vulnérabilité

Malgré les caractéristiques communes des Etats insulaires africains (EIA), ces derniers sont loin de constituer un groupe homogène. Ils sont différents par leurs caractères physiques ainsi que par leurs niveaux de développement économique.

1. Quelques données macro

Les EIA africains (Cabo Verde, Comores, Guinée-Bissau, Île Maurice, São Tomé-et-Principe, Madagascar et Seychelles) sont au nombre de sept[39]. Ils représentent tout juste un 1% du PIB cumulé africain alors que trois pays, l'Égypte, le Nigeria et l'Afrique du Sud, représentent, à eux seuls, 50% du PIB cumulé de l'Afrique. A l'exception de Madagascar, les EIA ont une petite taille du point de vue de la superficie terrestre en km2, avec une superficie moyenne par pays de 90359 Km2. Les sept EIA vont du plus

39. Six d'entre eux font partie des 9 PIED. Madagascar est le seul Etat insulaire disposant d'une grande superficie.

petit, les Seychelles (455 km2), au plus grand, Madagascar 587041 km2. L'Ile-continent a également la plus grande population (plus de 27,2millions d'habitants) alors que les Seychelles n'ont qu'environ 0,35% de cet effectif (95,9 milles habitants).

Les EIA ont des Zones économiques exclusives (ZEE) importantes par rapport à leur superficie terrestre, ce qui montre, aussi, un grand potentiel pour l'économie bleue. La ZEE moyenne des EIA représente une superficie moyenne de 639.638 km. Les Seychelles se composent de 115 petites îles, soit le plus grand nombre parmi les EIA, et leur ZEE est de 1,3 million de km2. Ensemble, Madagascar, les Seychelles et Maurice ont l'un des plus grands plateaux continentaux au monde, soit un grand potentiel pour l'économie bleue.

Les EIA ont un faible PIB par tête d'habitant. Le tableau ci-dessous montre que les EIA, d'une part, sont en effet très petits en termes de superficie terrestre et de population (à l'exception de Madagascar) et, d'autre part, ont un PIB par tête d'habitant faible révélant, ainsi, leur faible capacité d'adaptation économique. Toutefois, l'écart des PIB par habitant est très large, des pays comme les Seychelles et Maurice se retrouvent dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire. C'est aux Seychelles que le PIB par tête d'habitant est le plus élevé, avec une moyenne de 16.434 US$ par rapport au PIB de la Guinée-Bissau qui est le plus bas à 778 US$. D'où la grande différence entre les deux différents groupes de pays parmi les EIA : l'Ile Maurice et les Seychelles, d'un côté, et le Cap Vert, les Comores, la Guinée-Bissau, Madagascar et São Tomé-et-Principe, de l'autre. Il existe des différences notables entre le PIB par tête, ceux des Seychelles et de l'Île Maurice sont élevés tandis que ceux du Cap Vert, de la Guinée-Bissau, des Comores, de Madagascar et de São Tomé-et-Principe sont très faibles. Ces quatre derniers pays sont aussi considérés comme des Pays Moins Avancés (PMA). Les économies de ces pays sont également très diverses par leur taille. Les Seychelles et les Comores ont des marchés nationaux très limités, tandis que Madagascar et l'Île Maurice ont des marchés intérieurs relativement développés par rapport aux chiffres de la population.

Les EIA sont hétérogènes du point de vue de leurs démographies, de leurs économies et dans leurs classements, selon les indicateurs sociaux. Les Seychelles, classées au 62e rang se trouvent parmi les pays dont l'IDH est très élevé ; l'Île Maurice, de son côté, se retrouve au 66e rang et figure dans la catégorie des pays à IDH élevé. A l'autre extrême, Madagascar (162e rang) et la Guinée-Bissau (178e) ont un IDH très faible avec des taux de pauvreté très élevés. Les autres pays, le Cap Vert et São Tomé-et-Principe, qui se situent au 126e et au 137e rangs dans l'IDH, sont classés parmi les pays à développement humain moyen.

En dépit de ces différences, l'intégration régionale peut aider les États insulaires à surmonter les problèmes d'isolement et d'éloignement et les risques de vulnérabilité. Elle peut leur permettre de mobiliser leurs ressources réelles et potentielles, tout en ancrant leur développement dans un territoire continental distant.

Tableau : Indicateurs EIA

Pays/indicateurs	Super Km2	Population Milliers	ZEE Milliers Km2	PIB/habitant US$. 2019	IDH 2019
Cap Vert	4030	593,0	796,8	3635,4	0,651
Comores	1861	892,3	165,7	1415,2	0,538
Guinée-Bissau	3625	1874,1	106,1	777,9	0,461
Madagascar	587000	211,0	-	527,5	0,519
Maurice	2040	1266,0	1272,8	11239,1	0,796
São Tomé-et-Principe	1001	27249,5	165,3	2001,1	0,609
Seychelles	455	95,9	1332,1	16434,1	0,801

Sources : Diverses

2. Richesses et potentialités

Les sept EIA sont impliqués dans les secteurs de l'économie bleue(EB), et ce de différentes manières[40]. La pêche est un secteur important qui assure la sécurité alimentaire, les moyens de subsistance et l'emploi ainsi que des revenus nationaux. Le secteur de la pêche revêt pour les EIA africains une importance capitale en ce qui concerne les moyens de subsistance et l'emploi, même si ce secteur diffère d'un pays à l'autre. A São Tomé-et-Principe, aux Seychelles et en Île Maurice, le secteur de la pêche est important pour l'emploi, il représente respectivement 8, 6 et 5% de la population économiquement active de ces pays.

Les États insulaires (les plus petits) sont fortement tributaires de la pêche côtière pour assurer leur sécurité alimentaire. La consommation nationale de poisson est trois

40. L'Économie bleue est généralement définie comme étant les ressources des écosystèmes aquatiques et marins, notamment les océans, les mers, les rivages et les berges, les lacs, les cours d'eau et les nappes d'eau souterraines en rapport avec les secteurs productifs, tels que la pêche, l'aquaculture, le tourisme, les transports, la construction navale, la production d'énergie, la bio-prospection, et l'exploitation minière sous-marine et les activités connexes.

à quatre fois plus élevée que la moyenne mondiale, représentant entre 50 et 90% des protéines animales consommées par de nombreuses populations insulaires. De plus, les exportations de poisson comptent pour plus de 50 % de la totalité des exportations dans la moitié des pays de la région et restent importantes dans les autres pays qui n'atteignent pas ce niveau. La gestion de la pêche hauturière a fait l'objet d'une coopération régionale qui a permis de mobiliser la solidarité de la région pour traiter du problème des flottes de pêche étrangères qui opèrent dans les zones économiques exclusives. Les gains découlant de la pêche demeurent particulièrement faibles (car ils représentent un faible pourcentage de la valeur des prises débarquées), en partie en raison de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, mais aussi du fait des droits de licence peu élevés négociés avec les pays pratiquant la pêche en eaux lointaines.

L'exploitation minière des grands fonds marins est en train de devenir un sujet de préoccupation : on ignore encore presque totalement les conséquences que pourrait avoir ce type d'exploitation sur la biodiversité marine, la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance. Il est très difficile de réglementer la pêche et l'exploitation minière des fonds marins, faute de ressources et de capacités, mais aussi en raison des problèmes de gouvernance dans quelques États insulaires.

Pour tous les EIA, le tourisme est une source très importante de recettes d'exportation. Il représente en moyenne quelque 30 % de l'emploi total et jusqu'à 50 % du PIB. Le tourisme côtier est le plus grand segment du marché touristique, il offre de grandes opportunités aux EIA qui sont souvent dotés d'un environnement vierge, d'écosystèmes attrayants et de caractéristiques culturelles qui les différencient naturellement des autres destinations touristiques. En particulier, le Cap Vert et les Seychelles dépendent beaucoup de l'industrie touristique, avec une contribution indirecte de 43% et de 57% dans leurs PIBs respectifs.

Les EIA sont largement dépendants des combustibles fossiles et la majorité d'entre eux dépensent plus de 30% de leurs revenus en devises étrangères par an pour leurs factures énergétiques. Paradoxalement, les importantes ressources énergétiques renouvelables des EIA demeurent inexploitées. Les îles qui entourent le monde travaillent sur l'énergie renouvelable et des projets d'efficacité énergétiques en vue d'accroître l'autosuffisance dans le secteur énergétique. La transformation des ressources énergétiques renouvelables en avantages économiques rencontre un certain nombre d'obstacles, notamment la disponibilité limitée de ressources financières, les barrières institutionnelles, les ressources humaines et l'accès à la technologie. Il existe véritablement des opportunités et les EIA ont des intérêts et des potentiels différents à

travers les différents secteurs de l'Économie bleue. Il est prouvé que le développement de ces différents secteurs a des conséquences aux niveaux environnemental et socioéconomique, et, que pris individuellement, le développement d'un secteur peut être en conflit avec d'autres.

3. Vulnérabilités des Etats insulaires

La vulnérabilité est l'état de sensibilité au stress lié au changement environnemental et social et en l'absence d'une capacité d'adaptation. Cette vulnérabilité a plusieurs sources dont les plus importantes sont les phénomènes climatiques extrêmes et l'insécurité maritime. Selon l'Indice mondial des risques climatiques[41], les EIA sont en haut du classement en ce qui concerne le risque de catastrophe. Les changements climatiques, en particulier l'élévation du niveau des mers, sont le problème le plus grave qui se pose aux États insulaires. Les mers représentant plus de 90 % de leur territoire souverain, et les populations étant concentrées dans les zones côtières. Les EIA sont vulnérables à la variabilité et au changement climatiques, non seulement en raison de leur forte exposition aux effets physiques du climat, mais aussi de leur dépendance économique aux ressources fortement affectées par le changement climatique. Les changements climatiques auront de profonds impacts en matière de développement, en particulier dans le domaine de la pêche, du tourisme, de l'agriculture, de la biodiversité, de la sécurité alimentaire, des ressources en eau douce, des infrastructures et de la santé. Ces phénomènes bouleversent fréquemment la vie des habitants.

Au plan des vulnérabilités, la zone du Pacifique, composée de Petits États et Territoires insulaires et de l'« île-continent » de Madagascar, est en première ligne face aux conséquences du dérèglement climatique (montée des eaux, modification du trait de côte, salinisation des nappes phréatiques, modification des températures moyennes). Cette région est, par ailleurs, la troisième zone au monde la plus exposée aux risques naturels (cyclones, séismes, inondations, sécheresses) dont certains sont aggravés par le changement climatique.

La deuxième source de vulnérabilité relève de la (in) sécurité maritime. Les

41. L'IRC (Indice mondial des risques climatiques) de Germanwatch est une analyse fondée sur une des séries de données les plus fiables sur l'impact des conditions météorologiques extrêmes et les données socio-économiques y étant associées. Cet index ne doit cependant pas être confondu avec un système de notation exhaustif de la vulnérabilité aux changements climatiques.

espaces maritimes constituent un important levier de développement pour les EIA. L'économie bleue a effectivement un potentiel d'innovation et de croissance, mais elle comporte, aussi, des risques et des menaces associées, tels que la pollution maritime, la surexploitation des ressources marines, la piraterie et autres formes d'activités criminelles en mer… Dès lors, promouvoir une gestion intégrée des zones côtières (GIZC), sécuriser les espaces maritimes sont de véritables enjeux stratégiques pour développer des politiques de croissance bleue, qui visent à soutenir la croissance durable dans les secteurs marin et maritime. Dans ce contexte, seule la sécurisation des espaces maritimes peut favoriser le développement économique et la préservation de l'environnement. Cela exige de développer les outils et les mécanismes pour renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, tant au niveau national que régional.

La sécurité maritime veut dire, d'abord, la sécurité des routes maritimes, donc, du transport maritime des biens et des personnes. Mais, au-delà de garantir la fluidité et la liberté de cette circulation régionale ou mondiale, la sécurité maritime renvoie à la sécurité des Etats qui font face à l'expansion des trafics illicites favorisés par l'absence de moyens d'intervention en mer et de système de surveillance maritime permanent. La criminalité maritime est, par définition, multiforme et variée. De plus, sa nature transnationale, vecteur de sources de financement du terrorisme et autres crimes maritimes, est une menace plus importante que la seule piraterie.

La piraterie est, d'abord, apparue à l'Est du continent, dans le Golfe d'Aden – zone clé pour la circulation maritime puisqu'elle commande l'entrée de la mer Rouge. Puis, elle a fait des émules sur les côtes occidentales, dans le Golfe de Guinée, qui n'est pas une zone essentielle pour le trafic maritime international mais un espace important de production d'hydrocarbures[42]. Au cours des quinze dernières années, des menaces de toute nature (piraterie, pillages, enlèvements de marins, vol de pétrole, contrebande et trafics associés, pêche illicite...) se sont propagées dans le Golfe de Guinée (des îles du Cap Vert et du Sénégal jusqu'à l'Angola). L'impact de l'insécurité maritime revêt un aspect extrêmement négatif sur la dimension socio-économique des pays de la région.

L'océan Indien est l'une des principales artères du trafic maritime mondial. Le développement de la piraterie au milieu des années 2000 a considérablement perturbé les activités dans cette zone. Les conséquences de la piraterie ont été importantes pour les compagnies maritimes qui transitent dans la zone et, par conséquent, pour les économies nationales de l'Afrique orientale et australe. Des Etats, comme le

42. Cinq des neuf millions de barils de pétrole produits quotidiennement en Afrique en proviennent

Madagascar et l'Île Maurice, ressentent beaucoup l'impact de la piraterie maritime sur leur économie[43].

Dans le Golfe de Guinée, comme dans l'océan Indien, les causes de l'insécurité en mer se combinent entre elles sous la forme d'une hybridation des menaces, associant pêche illicite, trafics d'armes, de drogue, d'êtres humains et activités terroristes. Pour ces deux zones, la criminalité en mer est l'une des métastases de l'instabilité à terre. Ce principe de vases communiquant alimente, de surcroît, un continuum terre-mer des problématiques sécuritaires. La vision des Etats de ces deux régions est de faire de la mer un moteur de croissance économique et de développement durable. La mer est le bien commun et c'est dans l'intérêt de ces Etats de la protéger et de la sécuriser. Ceci pousse les Etats à s'engager pleinement dans le processus de lutte contre les menaces maritimes et de renforcer l'esprit de partenariat dans la région.

II. Les Economies insulaires dans l'intégration à géométrie variable

L'intégration régionale est en soi un processus qui offre un grand potentiel d'opportunités et de complémentarité, tout en présentant un ensemble de difficultés d'ordres économique et politique. Les contraintes structurelles de l'insularité y ajoutent plus de complexité du fait d'un certain nombre de facteurs : petitesse des territoires économiques, longues distances avec le continent et entre les îles d'un même pays, limites de ressources naturelles, vulnérabilités aux risques naturels.

Les difficultés ne découragent pas les pays de se lancer dans des projets d'intégration, tout en veillant à ne pas s'enfermer dans un processus d'intégration régionale unique et exclusif dans son appartenance. C'est plus en référence à un régionalisme ouvert qu'à une intégration fermée que les pays déterminent leurs stratégies de développement. Adhérer à un groupement régional africain et s'associer à un groupement économique du nord, c'est ouvrir le spectre des opportunités économiques. Cette double insertion dans des processus régionaux de proximité, horizontaux et pluriels ou sur d'autres groupements plus éloignés et verticaux (NS), ne pose pas moins la question de la compatibilité de choix, de leur mise en cohérence et de leur convergence.

43. A titre d'exemple, d'après l'étude de la Banque mondiale (BM), sortie en avril 2013, la piraterie maritime engendrait pour Madagascar un surcoût annuel au transport maritime d'une vingtaine de millions de dollars.

1. L'appartenance aux Communautés économiques régionales : quels bénéfices ?

Les EIA s'impliquent comme acteurs dynamiques dans les instances économiques régionales, mais leur éloignement géographique et la petite taille de leur marché intérieur limitent les avantages qu'ils pourraient tirer de l'intégration régionale. Pour quelques-uns de ces pays, les avantages tangibles de l'intégration régionale sont difficiles à identifier. L'adhésion des EIA aux CER répond à l'objectif de promouvoir une intégration commerciale progressive en appui au développement durable et de la complémentarité économique en faveur de la croissance, des investissements et de l'emploi dans la région.

La multi-appartenance est le trait dominant des préférences régionales de ces pays. Les EIA sont membres de diverses communautés économiques régionales. Les EIA de l'océan Indien (Maurice, Seychelles, Comores, Madagascar) sont tous membres de deux CER : la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Les Comores ont une troisième appartenance, en étant membre de la Communauté des États sahélo-sahariens (CENSad). Les EIA de la région atlantique sont aussi membres de deux CER : la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et le CENSad, pour le Cap Vert et la Guinée-Bissau, et la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la CEN-SAD, pour São-Tomé-et- Principe[44].

Les EIA ont significativement levé les barrières douanières à l'échange au sein des CER et ont simplifié et réduit les régimes tarifaires applicables au commerce extérieur pour se rapprocher davantage du tarif extérieur commun de la Communauté d'appartenance. L'Indice d'intégration des EIA dans les CER donne une image de l'engagement des pays africains dans les CER de leur appartenance[45]. Selon la dernière publication de 2019[46], les scores ne révèlent pas de positions avancées dans l'intégration au sein des CER respectifs, sauf pour Maurice. La capacité d'exploiter le potentiel de l'échange intracommunautaire dépend des initiatives des pays. Deux exemples peuvent donner une idée de la capacité des pays à exploiter les opportunités de l'intégration sur le plan des échanges ou sur un plan plus large productif.

44. STP et de la Communauté des pays de langue portugaise (CPLP)
45. Les indicateurs de l'intégration régionale africaine offrent une série d'indices permettant d'observer et de suivre l'évolution par Communauté économique régionale selon diverses dimensions. Ils prêtent à discussion.
46. Un rapport conjoint de la Banque africaine de Développement (BAD), de la Commission de l'Union africaine (CUA) et de la Commission économique pour l'Afrique (CEA),

Ainsi, sur le flanc Est, Maurice a intensifié ses efforts pour diversifier ses marchés d'exportation africains, et attirer des investissements pour assurer une intégration plus forte de son économie au sein des CER et, plus largement, sur l'ensemble du continent. Entre 2010 et 2018, les exportations en direction du COMESA se sont accrues de 1,8 % du PIB à 2,0 % grâce aux exportations vers Madagascar, tandis que les exportations vers la SADC ont augmenté de 3,1 % du PIB à 3,3%, grâce aux exportations vers l'Afrique du Sud. La part de l'Afrique dans les IDE en direction de Maurice a également doublé durant la période, progressant de 11,4 % à 27 % grâce aux investissements en provenance de l'Afrique du Sud. Grâce à des réformes internes, Maurice s'est bien placée pour intensifier l'exploitation des opportunités qu'offre le renforcement de l'intégration économique régionale.

Sur le flanc atlantique, le positionnement géostratégique du Cap Vert, pour ce qui est du transport aérien et maritime international, et son association avec l'Union européenne (UE) a offert à ce pays d'immenses possibilités de renforcement des liens économiques avec les pays d'Afrique de l'Ouest, et de diversification plus poussée de ses partenaires économiques. Si les échanges entre le Cap Vert et les autres pays membres la CEDEAO demeurent insignifiants (environ 0,1 % de tous les échanges du Cap Vert), l'ambition de ce pays est de devenir une cyber-île et devenir un acteur clé dans le domaine des énergies renouvelables à l'échelle régionale.

Toutefois, au niveau global, malgré quelques réussites dans le domaine des échanges ou de la diversification économique, le volume des échanges des EIA avec les membres des CER de leur appartenance reste réduit. STP a peu bénéficié de son appartenance aux CER, ses échanges commerciaux avec ces Communautés restent limités[47]. Madagascar tire très peu de profits de son appartenance aux trois Communautés, les échanges du pays avec ces Communautés restent relativement faibles, moins de 5%, du fait de la faible compétitivité des produits malgaches. La plupart des États insulaires doivent faire face à un commerce de produits relativement peu diversifié, et un potentiel pour réaliser des économies d'échelle limité. Outre les difficultés d'ordre logistique, il semblerait que la complémentarité commerciale des pays insulaires avec leurs CER respectives soit relativement faible. Cet aspect indique tant un besoin de diversification économique, afin de s'aligner sur la demande régionale, qu'un effort en termes de promotion des exportations.

47. En fait, parmi les pays africains, l'Angola est le partenaire commercial le plus important de STP, avec 11 % de ses exportations totales et 15 % de ses importations totales.

Les principales contraintes au développement des échanges au sein des Communautés régionales sont les lacunes infrastructurelles (énergie, routes, ports et aéroports). Ces déficits en termes d'infrastructures limitent la capacité des Etats à fournir des biens et services sur tout le territoire, augmentent l'enclavement de certaines régions en interne et facilitent la floraison de trafics, notamment au niveau transfrontalier. La connectivité limitée avec le continent, les longues distances et l'insuffisance des infrastructures régionales limitent les échanges commerciaux intra-régionaux, ce qui nuit à l'intégration des Etats dans les CER et à leur compétitivité sur le marché régional. Les stratégies de développement de l'infrastructure régionale au sein des CER n'accordent pas aux pays insulaires une priorité, et les besoins en infrastructures maritimes et sur le plan des technologies de l'information sont négligés dans les programmes régionaux et continentaux.

Toutefois, l'apport de l'intégration régionale aux EIA révèle une diversité de situations et de tendances. Elle a permis à des pays de tendre vers une convergence macro-économique assurant un équilibre des comptes internes et externes. Elle a, aussi, permis à d'autres pays, comme la Guinée-Bissau, d'acquérir une stabilité sociale en la faisant bénéficier d'une assistance dans la résolution de conflits politiques en tant que membre de la CEDEAO. En revanche, l'hétérogénéité des États membres au sein des CER, due aux différences géographiques entre États ou/et aux différences de niveau de développement socio-économique, rend difficile la définition des objectifs et des projets régionaux communs à même de favoriser une intégration économique accélérée et profonde. Les EIA appartiennent en général à des CER regroupant un grand nombre d'États membres, il est difficile de parvenir à un consensus dans des groupes régionaux importants, comme la SADC (quinze membres) ou le COMESA (dix-neuf), quand des interventions au niveau régional s'imposent pour relever des défis à la fois communs à tous les pays et propres à une catégorie de pays en particulier, comme celle des EIA.

Aussi, la plupart des Etats insulaires, surtout les petits, pâtissent des risques de marginalisation dans les groupements régionaux plus vastes. Les CER doivent relever un défi fondamental, à savoir accentuer ses efforts pour renforcer la capacité des institutions régionales et à mettre en place des mécanismes d'appui à une intégration plus soutenue des États insulaires.

2. Les enjeux de l'intégration continentale

Si les EIA ont des difficultés à exploiter au mieux le potentiel de leur intégration dans les CER, que peuvent-ils attendre d'une immersion dans une intégration continentale qui laisse craindre qu'elle avantagera les grands pays du continent. L'accord établissant la Zone de Libre-échange continentale africaine est opérationnel depuis le 30 mai 2019.

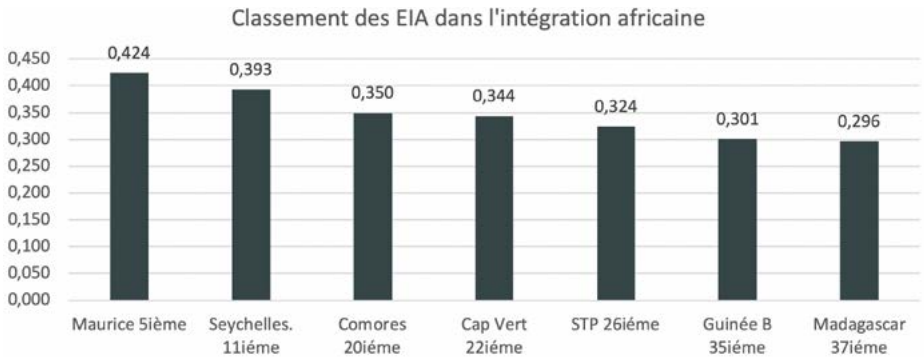
L'un de ses principaux objectifs, l'adhésion des EIA au projet de la ZLECAf, est de favoriser le commerce intra-africain. Tous les pays africains ne bénéficieraient pas de la même manière d'une réduction des barrières commerciales, et il existe, en fait, une dispersion considérable des gains de bien-être entre les pays. Les gains proportionnels les plus importants ont tendance à revenir aux pays dont les économies sont les plus ouvertes. De plus, les pays qui deviennent plus ouverts, après une réduction des barrières commerciales, tendent à avoir des gains de bien-être plus importants. Le niveau initial des restrictions commerciales joue un rôle clé, les pays confrontés à des barrières commerciales plus élevées ayant également tendance à gagner davantage.

L'abaissement des droits de douane pour les pays membres peut décourager le commerce régional ou causer un détournement des courants commerciaux, des fournisseurs moins onéreux à l'extérieur de la Zone de libre-échange vers les fournisseurs plus coûteux à l'intérieur de cette zone. Si les produits ne sont pas suffisamment diversifiés et compétitifs, l''adhésion (l'implication dans la ZLECAf) ne donnera peut-être pas tous les résultats escomptés, car ces pays pourront juger plus économique de s'approvisionner à l'étranger ou trouver difficilement les intrants nécessaires à leurs activités de production dans la zone régionale de libre- échange.

La Zone de Libre-échange continentale africaine pourra être porteuse de nombreux avantages, mais ceux-ci ne sont pas automatiques. Le renforcement des capacités de production et de la compétitivité s'impose mais il prendra du temps. La mise en œuvre de l'Accord qui la crée et la libéralisation progressive du commerce des marchandises ne seront pas sans difficultés, et il est aussi des entraves au commerce africain qui ne sont pas d'ordre tarifaire. Il s'agit notamment des différences en matière de régimes commerciaux ; des procédures douanières restrictives, des obstacles administratifs et techniques ; des limites de la capacité de production ; des insuffisances dans le domaine des infrastructures liées au commerce, du financement du commerce et des informations liées aux activités commerciales ; de l'absence d'intégration des marchés de facteurs, …

Il y a trois grandes catégories d'obstacles à l'optimisation de l'impact de l'adhésion des EIA à la ZLECAf. Elles sont communes à tous les pays qui sont inscrits dans cette dynamique mais elles prennent un relief plus accentué pour les EI. Premièrement, le manque de capacités productives et le déficit de diversification économique, qui restreignent la gamme de biens intermédiaires et finaux commercialisables et peuvent compromettre le développement des chaînes de valeur régionales. Deuxièmement, les coûts commerciaux liés à la lenteur d'application des engagements tarifaires à la base des accords de libre-échange. Troisièmement, les coûts commerciaux non tarifaires, qui freinent la compétitivité des entreprises et de ces économies insulaires. Les coûts commerciaux élevés, liés à la facilitation du commerce, peuvent s'expliquer par le manque d'infrastructures matérielles et immatérielles, qui influe sur les coûts de transport et de transit ainsi que sur les coûts intérieurs et à la frontière. Ils peuvent aussi s'expliquer par des mesures non tarifaires faisant office d'obstacles non tarifaires[48].

Aujourd'hui, la plupart des EIA se caractérisent par leur manque de capacités institutionnelles, leur faible compétitivité et leurs aptitudes limitées à participer aux chaînes de valeur régionales, n'ayant pas les capacités productives suffisantes pour fournir des intrants. Le classement actuel des EIA dans les indicateurs de l'intégration africaine est très différencié. Maurice et Seychelles se positionnent parmi les pays les mieux intégrés dans le continent (voir graphique ci-dessous). Ce qui semble paradoxal sauf si l'on prend en considération que le niveau général de l'intégration commerciale et productive dans le continent est plutôt faible.



48. Les mesures non tarifaires sont les dispositions réglementaires officiellement adoptées par un pays qui peuvent influer sur les échanges commerciaux, même si elles ne visent pas spécialement à réglementer le commerce, mais simplement, par exemple, à apporter des gages de sécurité et de qualité. Les obstacles non tarifaires entraînent une augmentation des coûts. Une mesure non tarifaire n'est pas forcément un obstacle non tarifaire, et vice versa. Bon nombre des obstacles sont le résultat de politiques susceptibles d'être modifiées.

En raison de leurs caractéristiques structurelles uniques, telles que leur éloignement des marchés continentaux et les coûts associés, leurs petites taille et population, leurs dotations en ressources naturelles limitées et leur vulnérabilité environnementale liée aux changements climatiques, les petits Etats insulaires africains s'interrogent sur les bénéfices qu'ils pourront tirer de leur adhésion à la ZLECAf. Pour tirer des avantages socioéconomiques tangibles des possibilités créées par la Zone de Libre-échange continentale africaine, les EIA devront maîtriser différents risques et surmonter certains problèmes de mise en œuvre.

La Zone de Libre-échange continentale africaine peut stimuler le commerce intra-africain des EIA ou leurs Communautés économiques d'appartenance, en accélérant la transformation structurelle, avec les effets positifs correspondants sur la diversification des produits. Plus les biens produits sont diversifiés et les coûts de production sont compétitifs, par rapport à ceux des autres acteurs du marché, plus les EIA seront dans une dynamique encourageante d'intégration régionale. Il est impératif de remédier aux restrictions du côté de l'offre et à l'insuffisance des capacités productives pour développer les chaînes de valeur régionales en vue d'une intensification du commerce intra-africain. Ces chaînes de valeur peuvent jouer un rôle déterminant en permettant aux pays qui les intègrent de monter en gamme, et, ce faisant, de bénéficier des retombées économiques positives du commerce intra-africain. Le développement de chaînes de valeur régionales requiert la mise en œuvre de politiques sectorielles nationales et régionales, favorables à une diversification des biens finals ou intermédiaires produits.

Les EIA ont demandé une assistance ciblée pour faire face à leurs défis et contraintes spécifiques dans le but de mieux saisir les opportunités découlant de la ZLECAf[49]. Les pays insulaires ont également demandé qu'un fonds de compensation pour la perte des revenus douaniers soit mis en place. La CEA accompagne actuellement les Comores, les Seychelles et Sâo Tomé-et-Principe dans la préparation de leurs stratégies nationales. Il s'agit d'identifier les avantages comparatifs et concurrentiels de ces économies ainsi que les risques et pertes potentielles associées à la Zone de Libre-échange continentale

49. Un Comité consultatif a été créé pour la mise en œuvre de l'accord établissant la Zone de Libre-échange continentale africaine dans les petits Etats insulaires en développement. Le Centre africain pour les politiques commerciales (CAPC) de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) des Nations unies, en collaboration avec le Bureau sous-régional de l'Afrique de l'Ouest, ont entamé des actions visant à soutenir les efforts des pays pour ratifier l'accord et accroître la capacité des petits Etats insulaires en développement à tirer parti des possibilités offertes par le marché unique. Ces missions exploratoires visent, d'une part, à sensibiliser et informer et, d'autre part, à identifier les opportunités, risques et contraintes qui émanent de la mise en œuvre de la ZLECAf.

africaine. La finalité est de permettre aux petits Etats insulaires africains, jugés vulnérables, de disposer des données, avis et informations pouvant conduire les experts à élaborer «un plan stratégique» en vue d'accompagner et «faciliter la participation de ces pays à la ZLECAf» en les voies et moyens de tirer profit de ses abondantes ressources en matière d'économie bleue dans l'optique de capitaliser sur la ZLECAf.

Le bénéfice réel à tirer de la ZLECAf pour les EIA dépendra de leur capacité à assurer une transformation structurelle de leurs économies. L'économie bleue peut jouer un rôle de premier plan dans la transformation structurelle de ces Etats grâce à l'utilisation, à la gestion et à la conservation durables des écosystèmes aquatiques et marins, ainsi que des ressources connexes et à une corrélation optimale avec les autres secteurs. Les zones de transport et de libre-échange maritimes, l'écotourisme et la biodiversité, l'énergie maritime fossile et renouvelable, les industries pharmaceutiques et cosmétiques, les ressources génétiques et les produits marins en général ainsi que le marché du carbone bleu constituent également un ensemble de produits et services que ces pays peuvent valoriser pour tirer profit de la ZLECAf.

Le défi est d'entreprendre des investissements ciblés pour assurer la croissance de ces secteurs et de rechercher un meilleur positionnement dans la chaîne de valeur.

3. L'insertion dans un régionalisme ouvert

Les EIA ont un régime commercial ouvert. A titre d'exemple, l'archipel des Seychelles est très ouvert au commerce, avec un ratio commerce/PIB de 104% en 2016, 94 % des importations entrent sans droits de douane, les tarifs douaniers moyens sont de 4,6 % pour les produits agricoles et de 0,3 % pour les produits non agricoles.

Pratiquement tous ont une politique active d'intégration dans l'économie mondiale motivée par la volonté de compenser leurs contraintes géographiques en développant des relations commerciales avec divers partenaires, le problème de ces pays étant celui des importantes déséconomies d'échelle. L'adhésion des EIA à l'Organisation mondiale du Commerce (OMC), les APE avec l'Union européenne ont incité à la baisse des tarifications douanières et à l'harmonisation de la législation avec les règles de cette Organisation et ces pays.

Des relations privilégiées sont nouées avec l'Union européenne qui demeure le partenaire commercial, de loin le plus important de la plupart de ces pays. (STP, avec 86

% de ses exportations totales et 66 % de ses importations totales. Les EIA de l'Afrique orientale et australe ou ceux de l'Afrique de l'Ouest négocient continuellement des conditions d'accès plus favorables pour leurs exportations vers l'Union européenne à travers l'Accord de partenariat économique (APE).

Les EIA du Pacifique sont des membres de plein exercice de la Commission de l'océan Indien (COI) en 1982, une organisation multilatérale du Sud structurée, mettant en œuvre plusieurs programmes soutenus par l'UE. L'espace « Indianocéanique » a la particularité d'être une région stratégique du monde par laquelle transite un tiers des trafics maritimes et pétroliers mondiaux, les dynamiques de transition sur des enjeux économiques, environnementaux, sociaux et sécuritaires communs. Des enjeux communs ont impulsé un développement régional du bassin pour faire dialoguer les territoires. L'initiative repose sur la conviction d'une exposition partagée à un ensemble de vulnérabilités et sur le sentiment d'appartenance à une communauté de destins économique, culturel et sociétal, porteuse de réelles opportunités de développement durable.

Sur le plan sécuritaire, la zone est exposée à différents risques : trafics de drogue, de bois précieux, d'espèces animales en voie d'extinction, pêches illégales, flux migratoires illégaux, etc. Ces menaces pour la stabilité et la prospérité de la zone doivent trouver des réponses régionales via des cadres de gouvernance publique communs (sécurité des biens et personnes, coopération judiciaire, surveillance des ressources naturelles) que la COI est en mesure d'apporter.

Les États composant le bassin disposent d'atouts pour répondre aux défis des vulnérabilités et pour construire leur convergence vers un cadre régional de développement intégré et inclusif. La COI est le lieu où les pays membres tentent d'agir sur les problématiques communes à l'ensemble des territoires du bassin et développent, grâce à des activités de coopération, des mécanismes de mutualisation des moyens (entraide face aux catastrophes naturelles, complémentarités des infrastructures portuaires et aéroportuaires), à limiter la propagation d'externalités négatives d'un territoire aux autres (déchets maritimes, propagation de maladies) et à partager des savoir-faire relatifs à un problème commun (énergies renouvelables, érosion des zones côtières). Les stratégies-pays concourent localement à l'exécution de la stratégie régionale.

A travers leur appartenance à la COI, les EIA membres des CER répondent à la nécessité stratégique de renforcer la coopération économique et commerciale pour

libérer le potentiel d'un marché régional plus vaste. La zone économique et commerciale de la COI s'appuie sur des actions déjà engagées au sein des CER de la région (IGAD, COMESA, SADC …). Les EIA ont mis en place une feuille de route inspirée de leurs engagements dans les CER, tout en se réservant leur droit d'appliquer le principe de la « géométrie variable » dans un secteur comme la libéralisation des services, qui n'est pas encore traité au sein des CER et demeure très important pour la COI. Leur engagement au sein de la COI leur permet, aussi, de mieux consolider leur intégration au sein des CER, notamment en abaissant les coûts de transport et de communication, par une connectivité à large bande plus compétitive, en développant une stratégie et une industrie touristique régionale s'appuyant sur les entreprises du secteur privé et sur les atouts et les attractions touristiques complémentaires des différentes îles ; en développant des sous-secteurs agro-industriels régionaux.

III. Intégration maritime/intégration terrestre : la recherche d'une cohérence globale

Dans les EIA, plus que dans le reste des pays africains, le domaine maritime est l'élément vital de l'économie et, dans de nombreux cas, un élément central de la sécurité et de la souveraineté. L'accès à des itinéraires de transit maritimes sûrs et sécurisés est essentiel à une intégration efficace dans les échanges de biens et services sur les marchés régionaux et mondiaux. Le domaine maritime est donc au centre du développement de la prospérité de ces pays.

1. Le commerce et les risques liés aux échanges maritimes

Les EIA sont particulièrement dépendants du commerce. Leur faible intégration dans le système commercial régional et mondial est perceptible dans leurs secteurs maritimes respectifs. Leur commerce extérieur est lourdement tributaire des navires et des ports. Aucun des sept EIA n'a un port classé dans la catégorie moyenne ou grande sur une échelle globale[50]. Le « Liner Shipping Connectivity Index » (LSCI) des EIA est relativement faible, ce qui signifie qu'ils ne sont pas bien reliés au réseau global. La connectivité maritime, qui influence fortement les coûts de transport, est inférieure à la

50. La Guinée-Bissau possède un grand port. Il est plutôt situé sur la rivière que sur la côte. Pour développer ce secteur, les Seychelles, Maurice et le Cap Vert prennent les dispositions pour agrandir leurs ports, même s'ils ne font pas les prises.

moyenne africaine qui est déjà faible à l'échelle mondiale. Les mieux connectés sont les pays qui sont les centres de chargement sous-régionaux, en particulier Maurice. Il est le seul parmi les six pays à avoir un indice élevé.

Les coûts du transport peuvent souvent constituer un obstacle au commerce plus sérieux que les droits de douane. Selon les estimations de la Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), au cours de la décennie 2004-2013, les coûts de transport international payés par certains EIA ont représenté, en moyenne, environ 10 % de la valeur de leurs importations, soit 2 % de plus que la moyenne mondiale (8,1 %). Les taux les plus élevés sont enregistrés dans les Comores (20,2 %), les Seychelles (17,9 %).

Pour parvenir à s'intégrer davantage dans les chaînes de valeur régionales et mondiales, diversifier les initiatives de politique commerciale et d'intégration régionale à la Zone de Libre-échange continentale, ces pays ont besoin d'accroître le volume du commerce conteneurisé et du trafic portuaire. Ils doivent appuyer ces efforts en modernisant leurs infrastructures et leurs services et en améliorant leurs performances pour correspondre aux normes internationales. Tenant compte du potentiel qu'ont les EIA d'être à la fois utilisateurs et fournisseurs de services dans ce secteur, la disponibilité de ports plus sûrs et plus efficaces pourrait, d'une part, permettre le renforcement de l'intégration régionale et, d'autre part, jouer un rôle crucial dans la mise en place de la Zone de Libre-échange continentale. Les Comores, Maurice et Seychelles se sont tous engagés à mettre en place un comité de suivi régional (CMR) dans l'optique d'un nouveau service maritime régional (RMS). Cela contribuera à la connectivité des marchés régionaux et facilitera le commerce.

2. Sûreté et sécurité maritimes

La sûreté et la sécurité maritimes sont primordiales pour le développement des EIA. En raison du développement de l'L'Économie bleue, le trafic portuaire devrait connaître une forte augmentation exerçant, de ce fait, une pression sur les côtes et les ressources marines. En Afrique de l'Ouest, centrale et de l'Est, le trafic, sous toutes ses formes, menace la sécurité, la sûreté et la durabilité de l'espace maritime. La plupart de ces menaces ont un caractère géopolitique et sont particulièrement complexes en raison de leurs multiples facettes et de leur interconnexion. Elles sont également très lourdes de conséquences.

La gouvernance des mers est une préoccupation majeure partagée par les EIA. Pour réaliser le plein potentiel de l'L'économie bleue et faire face aux menaces et aux vulnérabilités d'aujourd'hui, il faut une approche globale et intégrée et, surtout, s'appuyer sur la mutualisation des moyens et la mise en commun des capacités. Sous l'impulsion de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Union africaine et de diverses Organisations sous-régionales, des stratégies, des dispositifs opérationnels et des instruments juridiques spécialisés ont été mis en place pour combattre les lourdes menaces de l'insécurité maritime.

En matière de sûreté maritime, les deux zones maritimes du continent les plus touchées par ces menaces ont été couvertes par des Codes de conduite[51]. De son côté, l'UA a ressenti l'urgence d'adopter un cadre continental de la gouvernance des ressources et des activités maritimes et des instruments spécialisés pour la sécurité et la sûreté en mer, d'où la « Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – Horizon 2050 » (Stratégie AIM 2050), ainsi que tous les textes et outils sécuritaires qui en garantissent la mise en œuvre[52]. La récente Charte de Lomé de 2016 offre des perspectives nouvelles dans le renforcement à la fois de la sécurité et de la sûreté maritimes en Afrique, et au service du développement économique.

La question clé est de savoir dans quelle mesure ces instruments politiques et juridiques permettent de mettre en œuvre des actions fortes pour donner de l'effet à l'ensemble de ces dispositifs. Certes, des initiatives ont été prises, aussi bien sur le plan continental qu'à l'échelle régionale, pour, d'une part, prévenir et lutter contre les accidents en mer (sécurité maritime), et pour, d'autre part, prévenir et lutter contre les activités criminelles en mer (sûreté maritime). En matière de sécurité maritime, il faut citer notamment l'expérience menée par les Etats africains dans le cadre des Mémorandums sur le contrôle des navires par les Etats du port[53]. Mais, on peut relever, aussi, qu'un certain nombre d'organisations régionales qui ont adopté des instruments de gouvernance des océans, n'ont pas toutes véritablement adopté leurs propres politiques maritimes, et encore moins leurs législations maritimes communautaires.

---

51. Le Code de conduite de Djibouti (Golfe d'Aden et océan Indien) et le Code de conduite de Yaoundé (Afrique centrale et Afrique de l'Ouest).
52. Résolution de Durban de 2009 sur la sûreté maritime, la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin en Afrique, Document de travail sur le développement maritime en Afrique de 2010, Code de conduite de Djibouti de 2009, Code de conduite de Yaoundé de 2013, Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique » de 2016, dite Charte de Lomé...
53. (Mémorandum d'Abuja pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre, Mémorandum de Méditerranée pour l'Afrique du Nord, et le Mémorandum de l'océan Indien pour l'Afrique de l'Est et australe).

Face aux menaces que constitue l'insécurité dans le Golfe de Guinée et dans l'océan Indien, aucun Etat riverain n'est en mesure de faire face au défi transnational de l'insécurité maritime. Au large, comme le long des côtes, le maintien des niveaux de sécurité et de sûreté nécessaires pose de réels défis que beaucoup d'Etats côtiers ne parviennent pas à surmonter individuellement. L'étendue géographique du problème et l'insuffisance des moyens requièrent une approche régionale structurée et intégrée[54].

3. Une architecture de sécurité maritime qui cherche sa cohérence

Cette architecture se dessine et se déploie à différentes échelles territoriales et maritimes. Les acteurs qui y sont impliqués ont des préoccupations sécuritaires communes. Toute la question est de savoir si les réponses qu'apportent ces groupements régionaux ou continentaux, chacun dans son aire d'influence, convergent en termes de finalités et d'objectifs.

L'océan Indien, confluent des routes maritimes (dont les nouvelles routes de la soie) est un des hauts lieux stratégiques de la planète. Parmi les nombreux États qui ceinturent cet océan et font partie de la COI, les EIA membres (Maurice, Seychelles, Madagascar, les Comores) affirment leur présence au travers des initiatives régionales de lutte contre les menaces maritimes[55]. De nombreuses actions ont été entreprises pour promouvoir la sécurité maritime, approfondir ses aspects juridiques, institutionnels et techniques. Ces actions s'inscrivent dans la volonté de définir une architecture régionale de la sécurité maritime qui faciliterait la coopération entre les Etats et de disposer des moyens nécessaires pour intervenir en mer de manière concertée.

Des accords de sécurité pour juguler le risque de piraterie ont été signés avec des partenaires étrangers (Etats-Unis, Europe…). Le programme MASE (Programme pour la promotion de la sécurité maritime), financé par l'Union européenne, permet de

54. L'Organisation des Nations unies et l'Organisation maritime internationale ont incité les pays à mettre en place des dispositifs régionaux à travers les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012). L'impulsion régionale a été lancée par le Sommet de Yaoundé du 25 juin 2013, qui a consacré une volonté régionale de coopération. Ce sommet a réuni 22 pays, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Commission du Golfe de Guinée (CGG).
55. Dans la lignée de la Stratégie et du plan d'action régional sur la Sécurité maritime pour l'Afrique orientale et australe et l'océan Indien (AfOA-OI), les Seychelles ont adopté un Plan national de sécurité maritime en 2010, Maurice a adopté une approche holistique et intégrée de lutte contre le fléau de la drogue.

rapprocher les États insulaires de l'océan Indien et les États côtiers de l'Afrique de l'Est. L'appropriation régionale se devait d'être large et ambitieuse[56]. Le programme met en jeu quatre organisations régionales, chacune étant responsable d'un domaine de résultat : l'IGAD (ressources alternatives à la piraterie), le Marché commun d'Afrique australe et orientale (les flux financiers illicites), la Communauté d'Afrique de l'Est (la lutte contre les actes de piraterie) et la Commission de l'océan Indien (les capacités nationales et régionales d'action en mer).

Des mécanismes régionaux de sécurité maritime ont commencé à se mettre en place, le premier portant sur l'échange d'information et le second sur la coordination d'opérations relevant de l'action de l'État en mer[57]. A travers leur engagement dans ce programme, les EIA s'affirment comme parties prenantes dans la maîtrise des espaces maritimes pour le développement économique de l'Afrique. Le programme MASE devrait permettre à la région de l'Afrique orientale et australe et l'océan Indien (AfOA-OI) de s'approprier la sécurité maritime et permettre aux Organisations régionales de s'unir sur un même objectif.

Sur le flanc atlantique, en adoptant une Stratégie maritime intégrée, la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a affirmé la nécessité de politiques intégrées pour atténuer les conséquences ou les impacts collatéraux de la dégradation du domaine maritime. Cette stratégie met l'accent sur le renforcement de la sécurité et de la gouvernance maritime, la gestion de l'environnement marin et l'optimisation de l'économie maritime au niveau régional. Elle appelle, aussi, à compléter les efforts entrepris à l'échelle d'autres groupements, notamment la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, la Commission du Golfe de Guinée (CGG), l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et les autres mécanismes régionaux et pays voisins indispensables à l'atteinte des objectifs de la stratégie. Les Etats insulaires de la CEDEAO sont évidemment impliqués dans cette stratégie maritime.

Dans le Golfe de Guinée, les initiatives conjointes des pays de la CEDEAO, de la CEEAC et de la CGG ont débouché sur l'adoption d'un mémorandum sur la « sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique

56. Le programme MASE couvre l'Afrique orientale et australe et l'océan Indien (AfOA-OI) ; il regroupe le Kenya, la Tanzanie, le Mozambique, le Djibouti, la Somalie, l'Île Maurice, les Seychelles, l'Union des Comores et le Madagascar.

57. Ils s'appuient respectivement sur un Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM) à Madagascar et un Centre régional de coordination opérationnelle (CRCO), situé aux Seychelles.

de l'Ouest », qui fixe des objectifs, des domaines de coopération, et prévoit d'assurer l'orientation, le suivi et l'évaluation de la coopération régionale[58]. La CEEAC et la CEDEAO ont toutes deux adopté une stratégie maritime intégrée, respectivement en 2009 et en 2014. A l'échelle régionale, deux zones ont été choisies pour être pilotes en matière de coordination de la surveillance maritime[59].

Si l'architecture régionale de sécurité maritime se met en place, les progrès sont minces. On peut tout aussi s'interroger si les initiatives évoquées tendent vers la configuration d'une architecture, au sens d'un ensemble cohérent, harmonieux et bâti sur des fondements communs. Rendre cette architecture lisible et, surtout, opérationnelle, présuppose une forte convergence des priorités, des intérêts et des moyens des pays impliqués. Or, les divergences politiques, la géopolitique de la suspicion alimentée par les querelles de frontières maritimes, peuvent amoindrir l'efficacité des dispositifs établis en commun, comme c'est le cas dans le Golfe de Guinée, une région d'exploration pétrolière offshore[60]. L'inégale capacité des moyens freine aussi l'émergence d'une réponse régionale à la (in)sécurité maritime. La configuration institutionnelle du Golfe de Guinée en deux Organisations régionales (la CEEAC et la CEDEAO) entraîne de facto une duplication des activités et complique les efforts de coordination[61].

A l'échelle continentale, l'Union africaine a arrêté une Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique (AIMS) 2050. La Charte de Lomé, adoptée en 2016 par la Conférence de l'UA, s'inscrit dans l'optique de cette stratégie visant à faire de l'espace maritime l'un des principaux leviers du développement économique et social de l'Afrique. 21 pays africains (dont Guinée-Bissau et Maurice) n'ont pas encore paraphé le texte. Les Etats qui sont moins touchés par le phénomène de la criminalité en mer se sentent moins concernés. Ce qui confirme que la Charte ne représente pas une étape vers

58. Il a débouché, aussi, sur l'approbation d'un code de conduite relatif à « la prévention et à la répression des actes de piraterie ; la création d'un Centre interrégional de coordination (CIC) pour mettre en œuvre la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes.
59. Le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), installé à Pointe-Noire, au Congo-Brazzaville, et le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO), ouvert à Cotonou, au Bénin, en mars 2015. Le CRESMAC doit permettre de coordonner la surveillance de la zone maritime de coopération D (Cameroun, Guinée équatoriale, Gabon, São Tomé-et-Príncipe) et le CRESMAO doit faire de même pour la zone E (Nigeria, Togo, Bénin, Niger).
60. Plusieurs pays de la région sont devenus producteurs de pétrole au cours des 15 dernières années, tandis que de nouveaux champs pétroliers offshore ont commencé à être exploités dans les eaux des pays producteurs de la région. Des différends interétatiques ont trait aux frontières maritimes, à la délimi¬tation des plateaux continentaux et des zones économiques exclusives, et se cristallisent sur l'enjeu des hydrocarbures.
61. Depuis sa création, en 2001, la Commission du Golfe de Guinée (CGG) est une coquille vide.

l'approfondissement de l'intégration continentale, mais qu'elle est conçue plutôt comme un processus traditionnel de coopération interétatique.

La Stratégie prévoit, aussi, la mise en place d'une (CEMZA) Zone exclusive maritime commune de l'Afrique. Cette Zone maritime exclusive commune devra être délimitée et constituera un espace maritime africain sans barrières. Un de ses objectifs est aussi « de stimuler le commerce intra-africain, en éliminant ou en simplifiant les procédures administratives dans le transport maritime au sein de l'UA, … de le rendre plus attrayant, plus efficace, plus compétitif, et plus respectueux de l'environnement ».

La CEMZA compte contribuer à l'intégration du marché intérieur pour les échanges et les services maritimes intra-UA. Mais, la mise en commun des informations et des systèmes de contrôle en vue de la sécurité et de la sûreté maritimes reste encore dans ses premières phases. Ce retard impacte négativement la réalisation des ambitions communes annoncées, notamment celles qui concernent la protection de l'environnement marin, le contrôle de la pêche, la défense des intérêts économiques et commerciaux communs ainsi que le contrôle des frontières et autres activités de maintien de l'ordre et de défense.

Dans le cadre de sa stratégie maritime, l'Union africaine devrait déployer plus d'efforts en faveur des Etats insulaires pour concevoir un modèle de gestion des ZEE nationales. Un mécanisme d'appui devrait être mis en place pour aider à la mise en cohérence des politiques de gestion des ZEE des EIA et l'harmonisation de ces politiques avec le cadre juridico-réglementaire de la CEMZA. Les ZEE posent à la fois des questions géo-économiques (accès aux ressources océaniques) et géopolitiques (contrôle de la sécurité et de la sûreté maritimes). Les EIA disposent de zones exclusives extrêmement étendues. Des initiatives ont été prises entre des Etats (Maurice et Seychelles, notamment) pour régler la question des frontières maritimes par la voix politico-diplomatique. Des pays, comme Maurice, sont confrontés, dans la délimitation de leurs zones, à des risques de tensions avec des acteurs internationaux dans l'océan Indien, plus particulièrement la France. Les Etats insulaires risquent d'affronter des menaces multidimensionnelles et transnationales qui se posent pour leur sécurité. La coopération financière, technique et politique devrait être renforcée pour habiliter les Etats insulaires à gérer leurs préoccupations particulières en matière de sécurité.

Parvenir à rendre opérationnelle une architecture maritime africaine semble encore un objectif à long terme. Cette perspective dépend, non seulement du renforcement de la coopération et de l'harmonisation des législations aux niveaux national, régional

et continental, mais aussi de la délimitation des frontières maritimes. Aussi, la complémentarité entre l'intégration terrestre et l'intégration continentale reste lettre morte tant que les Organisations régionales et continentales africaines ne définissent pas un cadre de mise en cohérence de ces deux espaces d'intégration.

Conclusion

Malgré les caractéristiques communes, les EIA sont loin de constituer un groupe homogène. Ils sont différents par leurs profils physiques et sociaux ainsi que par leurs niveaux de développement économique. Ils disposent d'un potentiel réel dans les différents secteurs de l'économie bleue mais ils sont considérés vulnérables en raison de leur forte exposition aux phénomènes climatiques extrêmes et à l'insécurité maritime. Les contraintes qui pèsent sur leurs stratégies nationales de développement les incitent à adhérer à des Communautés économiques régionales et à adhérer au projet de la Zone de Libre-échange continentale. L'appropriation du concept de l'économie bleue par les États africains a radicalement changé leur perception de la mer. Aujourd'hui, la mer est considérée comme un pilier de la croissance économique durable et l'espace maritime fait l'objet, aussi, de stratégies régionale, continentale et internationale, motivées par l'accès aux ressources océaniques et à la sécurisation des voies maritimes.

Les EIA se sont, donc, engagés dans des processus d'intégration à différentes échelles (régionale, continentale et internationale) et dans différentes dimensions (terrestre et maritime). La fragmentation des marchés, les coûts élevés de fonctionnement des entreprises sont des limitations majeures au développement des Etats insulaires. Mais, la taille limitée des économies offre la possibilité d'étendre les échanges commerciaux intra-régionaux L'appartenance des EIA à des CER et l'adhésion à la ZLECAf représentent des atouts potentiels importants pour renforcer les capacités économiques de ces pays. L'association à des groupements régionaux n'offre pas simplement l'accès à des marchés, elle est motivée par l'attractivité des ressources financières et ouvre la possibilité d'adosser ses choix de développement dans un cadre de sécurité globale.

La sécurité et la sûreté maritimes ont une importance primordiale pour les EIA dans les deux zones africaines de l'Atlantique et de l'Est. La mer est le bien commun et c'est dans l'intérêt de ces Etats de la protéger et de la sécuriser. Les causes de cette insécurité en mer se combinent entre elles sous la forme d'une hybridation des menaces associant pêche illicite et trafics multiples…. Dans les deux zones, la criminalité en mer est l'un

des reflets de l'instabilité à terre. Cette interrelation alimente un continuum terre-mer des problématiques sécuritaires.

La recherche de la sécurité maritime ne s'exprime pas seulement dans une dimension africaine régionale ou territoriale, elle se prolonge dans l'adhésion à des Organisations régionales non africaines. C'est le cas plus particulièrement des pays insulaires africains dans la Commission de l'océan Indien (Maurice, Madagascar, les Comores, les Seychelles). Les EIA sont, par ailleurs, partie prenante de la construction de l'intégration maritime continentale qui se décline dans la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 et la Charte de Lomé de 2016. Ces fondements de la « politique maritime africaine » inaugurent une nouvelle ère de l'histoire maritime du continent tout en agissant comme des vecteurs de réussite de la ZLECAf. Les interférences entre la stratégie maritime africaine de sécurisation des routes maritimes, la mise en valeur des ressources de l'économie bleue et la stratégie de libre-échange continental est avérée. Elle n'est pas encore visible et lisible pour les acteurs africains impliqués.

Les EIA sont au cœur de cette relation. Les efforts déployés par les EIA pour résoudre leurs préoccupations en matière de développement et de sécurité sont réels, ils s'expriment, entre autres, dans la recherche d'une complémentarité dans les modalités d'intégration de leurs économies visant à assurer une réponse efficace aux vulnérabilités et aux menaces à la sécurité aux échelons national et régional.

Aujourd'hui, trois échelles d'intégration - régionale, continentale et internationale-, et deux espaces d'intégration - terrestre et maritime- se combinent, se croisent ou se superposent dans la volonté des pays africains à assurer leur développement et leur sécurité. Nous observons, d'une part, que les EIA se positionnent dans les trois échelles et s'engagent dans les deux dimensions, d'autre part ils réclament davantage de reconnaissance de leurs spécificités territoriales. Ce jeu à géométrie variable répond à une certaine logique : optimiser les opportunités économiques et sécuriser les conditions de développement en cherchant le- point d'équilibre sous-optimal dans leurs relations régionales ou/et internationales.

Bibliographie

- Banque africaine de Développement. Les pays de la Commission de l'océan Indien. Etude phare sur l'intégration régionale. Rapport final résumé. Décembre 2012. pp 1 à 46.
- Banque africaine de Développement. Cabo Verde. Document de stratégie pays. 2014-2018. Département ORWA/SNFO. Mars 2014. ; pp 1 à 57
- Banque africaine de Développement. Union des Comores. Document de stratégie pays. 2016-2020. Département EARC. Mars 2016. ; pp 1 à 50
- Banque africaine de Développement. Maurice. Document de stratégie pays. 2014-2018. Département SARC. Juin 2014. ; pp 1 à 60
- Banque africaine de Développement. Guinée Bissau. Document de stratégie pays. 2015-2019. ORWA/SNFO. Janvier 2015. ; pp 1 à 50
- Banque africaine de Développement. Madagascar. Document de stratégie pays. 2017-2021. RDGS. Novembre 2017. ; pp 1 à 83
- Banque africaine de Développement. Sao Tomé-et-Principe. Document de stratégie pays. 2018-2022. RDGS/ECSA. Mai 2018. ; pp 1 à 75
- Banque africaine de Développement. Perspectives économiques en Afrique. 2019., pp 1 à 234.
- Bernardie-Tahir Nathalie et Taglioni François. La coopération régionale insulaire en question : une approche des mots et des choses. https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00006111. April 2017., pp 1 à 27
- Breuil Christophe. Gouvernance des pêches maritimes dans l'ouest de l'océan Indien. Indian Ocean Commission. Juin 2012., pp 1 à 102.
- Chavely Ysaac et Nguema Nguema. L'efficacité de la « politique maritime » africaine dans le contexte de l'économie bleue. https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01983451. Janvier 2019.
- Centre de recherches, d'études et d'appui à l'analyse économique à Madagascar. Comment capitaliser l'intégration régionale (SADC, COMESA, COI) pour l'émergence de Madagascar ? Août 2018. ; pp 1 à 47
- Commission économique pour l'Afrique. Libérer les pleines potentialités de l'économie bleue: Les Petits Etats insulaires en développement africains sont-ils prêts à en saisir toutes les potentialités ? p 1à 58
- Commission économique Afrique : Projet de Dialogue des Politiques. Gouvernance des Ressources et des Activités maritimes pour le développement durable en Afrique. Abidjan, Côte d'Ivoire, 21-23 Juin 2017. Note conceptuelle., pp 1 à 10.
- Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement. Petits Etats insulaires en développement : problèmes rencontrés en matière de transport et de

logistique commerciale. Note du secrétariat de la CNUCED. 15 septembre 2014., pp 1 à 21.

- Commission de l'océan Indien. Rapport annuel 2014., pp 1 à 166.
- Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Stratégie maritime intégrée (SMI) de la CEDEAO., pp 1 à 68.
- Dehoorne Olivier. Les petits Etats insulaires : positionnement et stratégies de développement. Etudes caribéennes. 27-28. Avril Août 2014 https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.7250
- Eckstein David et al. Global climate risk index 2019. Who Suffers Most From Extreme Weather Events ?. Briefing Paper. 2018. Germanwatch. Berlin. P 1 -36.
- Ferras Patrick. Le programme MASE, une réponse à la difficulté pour l'Union Africaine de se réformer. Observatoire Afrique de l'Est. Enjeux politiques et sécuritaires. Note analyse 11. Juin 2019., pp 1 à 26.
- Organisation maritime internationale. Mise en œuvre de mesures durables en matière de sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Avril 2017. P 1 - 1
- Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture. Séminaire national sur « Les Etats-Nations face aux défis de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Cap Vert. Rapport final. 2007. Praia, Cap Vert., pp 1 à 64.
- Sermet Laurent. L'océan Indien : la difficile intégration dans l'espace régional. Revue française d'administration publique. 2002/1 no 101., pp 149 à 156.
- Taylor Ian. Small states in Africa and security. The NATO Science for Peace and Security Programme. Research project. Policy Briefs. No 22, 26 June, 2018., 1 à 6.
- Traore Djeneba. L'économie bleueen tant que mécanisme d'intégration des marchés en Afrique de l'Ouest et de promotion des échanges entre Cabo Verde et l'Afrique de l'Ouest. Research Gate. , p 1 à 20
- Union africaine. Stratégie africaine sur les changements climatiques. Mai 2014., pp 1 à 84
- Union africaine. Stratégie africaine intégrée pour les mers, les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050). ; pp 1 à 35
- Vircoulon Thierry et Violette Tournier. Sécurité dans le Golfe de Guinée : un combat régional. Politique étrangère. IFRI. 2015/3 Automne., pp 161 à 174

Crises et tensions liées aux États insulaires et archipélagiques de l'UA

Jérôme Évrard

Le terrorisme en Afrique ne repose pas uniquement sur des attaques symboliques ou spectaculaires, comme à Bamako, Ouagadougou, Abidjan, Nairobi ou à Tunis. Le terrorisme, c'est avant tout une forme de harcèlement des forces de défense et de sécurité locales (phrase à compléter pour plus de clarté) la pose d'engins explosifs sur les voies de communication, les assassinats de représentants de l'Etat, les enlèvements contre rançon, les phénomènes d'extorsion, ou le déni d'accès aux services de soins, à l'éducation et à la justice, notamment. Les premières victimes du terrorisme sont donc bien les populations locales.

Le terrorisme en tant que menace sécuritaire n'est que la partie émergée du phénomène. Il ne peut être traité séparément de l'idéologie radicale, dont l'objectif unique, à terme, est la transformation de la société. Il apparaît, d'autre part, que la différence principale entre les groupes terroristes et ceux qui luttent contre ces derniers est le rapport au temps. La transformation s'opèrera en 5 ans ou en 50 ans, peu importe, car seul le résultat compte.

Que cela signifie-t-il pour les Etats insulaires et quelles leçons tirer des évolutions des dernières années ? Tout d'abord, il n'est pas possible de considérer les océans comme des barrières protectrices. Le désert n'a, pour sa part, arrêté ni les terroristes, ni les radicaux. Ce qui constitue le facteur principal de menace, ce sont les multiples fragilités politiques, sociales, économiques et sécuritaires des Etats.

Les terroristes exploitent ces fragilités dès que l'opportunité se présente et ce serait ainsi une erreur de penser que la menace peut être contenue dans des ilots isolés, comme le nord Mali, ou les provinces du Soum et de l'Oudalan, au Burkina Faso. En effet, l'ensemble du territoire Burkinabé a subi de plein fouet le choc du terrorisme et de la radicalisation dans les quatre ans qui ont suivi le départ de Blaise Compaoré. Quant au centre Mali, très peuplé, il subit les influences néfastes de la Katiba Macina, qui s'étend désormais au-delà des frontières maliennes.

Ce choc a été accentué par des influences extérieures qui sont tout aussi visibles dans les Etats insulaires et se manifestent par l'implantation d'organisations non-gouvernementales, de fondations caritatives et de centres religieux qui vont s'appuyer sur l'ensemble des fragilités et des lignes de fracture existantes pour offrir une alternative à l'action déficiente des autorités nationales. Leur action est discrète, progressive et sans contrainte de temps. Au départ, il s'agit de petites médiations lors de conflits individuels, d'un soutien financier pour obtenir des soins, d'une offre d'éducation pour les enfants, voire de stages de formation pour de jeunes adultes, notamment dans le domaine religieux. Les flux financiers associés à ces activités sont très faibles (les montants sont faibles et le nombre de transactions formelles est faible également), ce qui les rend difficilement détectables.

Nous pouvons considérer que leur œuvre a été réalisée pleinement, lorsque les communautés considèrent qu'il est préférable de vivre sous la contrainte de l'idéologie radicale que sans cette dernière. Certains comportements deviennent alors acceptables, comme le passage de la médiation à la justice expéditive ou le recrutement de jeunes hommes par des groupes proches d'Al-Qaida ou de Daech.

Au-delà du continent africain, l'exemple des Maldives est à cet égard très intéressant. Le territoire est composé à 99% d'océan. Les îles et la population sont dispersées. Il existe des différences économiques et sociales considérables entre la capitale et les autres iles. La population voyage pour chercher de l'éducation, y compris à l'étranger. Le système judiciaire est très peu résilient, car les juges sont identifiés et menacés. Des organisations criminelles sont présentes et certaines sont radicalisées. Les influences religieuses sont également présentes. Près de 250 combattants terroristes étrangers se sont rendus des Maldives en Irak ou en Syrie. 250 voyageurs frustrés sont restés sur le territoire et le système pénitentiaire est incapable de séparer les détenus radicalisés des criminels de droit commun.

Il est, dès lors, pertinent de s'interroger sur la nature de la situation à Madagascar, aux Comores, à l'Ile Maurice, aux Seychelles ou au Cap Vert, en maintenant une approche multidimensionnelle sans s'arrêter aux seuls micro-événements comme les tirs survenus contre l'ambassade de France à Maurice.

Sur les grandes tendances, la situation n'est pas profondément différente, dans la mesure où des fragilités institutionnelles, des disparités économiques, des tensions sociales et une activité criminelle organisée sont observables. Les ingrédients sont donc présents pour que des individus ou des groupes cherchent à façonner l'environnement humain de ces îles. A terme, ce façonnage de l'environnement humain offre des conditions

idéales qui permettent aux groupes terroristes d'œuvrer en toute impunité. Plus des cibles molles seront frappées (postes statiques des forces de défense et de sécurité, ou personnes représentant l'action de l'Etat comme les médecins, les juges et les maires), plus l'autorité de l'Etat sera contrainte et rapidement inopérante, avec de fortes répercussions locales. La voie est alors libre pour aller plus loin, en instrumentalisant des conflits intercommunautaires notamment, ce qui paralyse rapidement la réponse de partenaires qui ne veulent en aucun cas être perçus comme ayant un parti pris. Pendant ce temps, les groupes terroristes gagnent du terrain et la société se transforme.

Être intransigeant dès les premiers signes de radicalisation et/ou d'offre d'une alternative à l'action de l'Etat, assurer l'identification précoce des influences extérieures, investir à cet effet le champ religieux (exemple de la formation des imams au Maroc) et assurer un lien social grâce à une intégration économique régionale sont alors une nécessité. Pour faire face à ce type de terrorisme et son objectif final de transformation de la société, il ne s'agit pas forcément de multiplier les patrouilles, il faut s'assurer de la présence des enseignants dans les salles de classe, des agents administratifs dans les mairies, des policiers dans les rues, des juges dans les tribunaux et, enfin, des médecins et infirmières dans les centres de santé.

Il également essentiel d'avoir recours aux régimes de sanctions, dont la portée politique est parfois aussi importante que les mesures de gel des avoirs, d'interdiction de voyager ou d'embargo sur les armes. La moindre brèche étant exploitée par les groupes terroristes, une véritable cohésion de l'ensemble des acteurs étatiques, internationaux et non-gouvernementaux, est nécessaire pour renforcer la résilience des territoires menacés et empêcher leur bascule vers l'obscurantisme que représentent l'idéologie radicale et le terrorisme.

IV: LE PARTICULARISME DES ETATS INSULAIRES EN AFRIQUE

Madagascar : les spécificités de la grande île et de sa politique

Pascal Chaigneau

Madagascar évoque, dans la conscience collective marocaine, la déportation du Roi Mohammed V à Antsirabe où naquit, d'ailleurs, la Princesse Lalla Amina.

Pour les analystes des relations internationales, il s'agit d'une étude de cas, voire d'une aberration, tant le décalage entre les richesses du pays et son mal développement est flagrant.

Pour comprendre les spécificités de la Grande Île, nous nous efforcerons successivement d'en rappeler l'atypisme, d'analyser à quel point le pays a été ruiné par sa classe politique, puis d'appréhender ses relations extérieures complexes.

Un Etat profondément atypique

Sur le plan géographique, le concept générique de « Grande Île » est on ne peut plus justifier pour qualifier Madagascar qui, avec près de 600.000 km², se situe au cinquième rang territorial des méga îles de la planète (après l'Australie, le Groënland, la Papouasie et Bornéo).

Alors que sa population atteignait à peine six millions au moment de l'indépendance (26 juin 1960), elle frôle aujourd'hui les trente millions. Du fait d'un taux de natalité de trente-six pour mille, l'un des plus élevés du monde, nous compterons plus de cinquante millions de Malgaches dans vingt ans. Avec un taux d'accroissement naturel de plus de 3 % par an et un taux de fertilité de cinq enfants vivants par femme, le pays aura décuplé sa population en quatre-vingt ans.

Pour reprendre les termes d'Hubert Deschamps, grand spécialiste de Madagascar au siècle dernier, cette population constitue « la plus belle énigme du monde ». Effectivement, s'il est difficile de dater les migrations venues d'Indonésie (entre le XIIIème et le XVIème siècle), il apparaît que les Malgaches constituent le seul métissage à l'échelle d'un peuple entre l'Afrique et l'Asie.

Quelles que soient les segmentations opérées par les ethnologues, l'anthropologie comme l'analyse médicale de la tache pigmentaire démontrent que tous les Malgaches sont métissés, fut-ce à des degrés différents.

La langue (Ny teny) y est le plus beau révélateur d'une spécificité culturelle. Sémiologiquement, elle appartient à l'ensemble nuntansarien. Langue asiatique proche du baasa indenosia et du baasa malaysia, elle a été fertilisée par des idiomes bantous et un apport de la langue arabe depuis l'Afrique de l'Est (le Sorabe). Le Français et l'Anglais ont, quant à eux, apporté une série de groupes terminologiques. Pratiquée sur l'ensemble du pays, elle constitue un socle d'identité nationale renforcé par l'insularité et la spécificité. Sa richesse sémantique et syntaxique est telle que le colon français y accepta la création de l'Académie Malgache qui, depuis un siècle, travaille sur l'évolution de la langue et de la culture malagasy.

Culturellement, l'attachement à la terre (Ny tany) des ancêtres (les Ray aman-dreny) est tel qu'une véritable sacralité de la terre du pays vient compléter un nationalisme profond. N'oublions pas que lorsque Galliéni entreprend, en 1895, la colonisation de l'Île, le pays s'est doté d'une unification nationale monarchique depuis 1787 (par le Roi Andrianampoinimerina) que la monarchie malgache dispose d'ambassades du Japon jusqu'aux États-Unis et que c'est véritablement un État constitué qui se voit imposer un traité de protectorat.

Dès 1896, le mouvement des Mena Lamba puis, à partir de 1910, le mouvement politique clandestin « Vy, Vato, Sakelika) contestent la colonisation et prônent l'insurrection. Les historiens ont, au demeurant, tendance à oublier que le premier soulèvement national pour l'indépendance vis-à-vis de la France n'est ni l'Indochine, ni l'Algérie mais Madagascar, avec l'insurrection de 1947 réprimée par les armes et avec l'engagement de tirailleurs sénégalais pour appuyer l'armée française.

Religieusement, du fait de l'influence de la London Missionary Society avant la colonisation française, les Malgaches se partagent essentiellement entre catholiques et protestants. Environ 15 % de la population, essentiellement sur la côte Ouest, y

est musulmane. Toutefois, au-delà de ces religions constituées, la quasi-totalité des Malgaches reste, parallèlement, très respectueuse des interdits et des cultes issus de la religion traditionnelle du pays. Ainsi, le respect des ancêtres est complété par celui des interdits (Fady). Quant à la philosophie et à la sagesse malgache, la mort y est omniprésente au point que l'on peut prétendre que si philosopher c'est apprendre à mourir, alors le Malgache est un philosophe né.

À cette richesse culturelle s'oppose, cependant, un mal développement dont il s'agit d'appréhender les phénomènes causaux.

Un pays ruiné par sa classe politique

Dire que Madagascar ne manque pas d'atouts économiques est très en dessous de la vérité. Tourisme, agriculture, pierres précieuses, uranium, nickel, bauxite, cobalt, or, et, désormais, pétrole, font de ce pays un véritable pactole. Comment expliquer, dès lors, qu'avec un indicateur de développement humain de 0,498 qui classe la Grande Île en 155ème position mondiale, elle soit un cas d'école de régression comparable à des pays ayant connu des guerres civiles, comme le Liberia et la Sierra Leone ?

La cause nous semble à rechercher dans la mauvaise gouvernance et la prédation du pays par sa classe politique.

L'indépendance déboucha, en fait, sur une phase de néocolonialisme. De juin 1960 à mai 1972, la France se comporta de manière post coloniale, en continuant d'assurer la haute administration et les pouvoirs régaliens derrière un président choisi et contrôlé, Philibert Tsiranana. La jeunesse malgache, pour contester cet état de fait, se souleva en mai 1972 et obtint la chute de la première République.

Une transition militaire s'ouvre alors avec l'arrivée au pouvoir du Général Gabriel Ramanantsoa, dont la bonne volonté n'eut d'égale que la faiblesse. Débordé par de jeunes officiers, il ne put empêcher, en 1975, la création d'un directoire militaire d'où sortira vainqueur le Capitaine de Corvette Didier Ratsiraka. Autoproclamé Amiral, ce dernier restera au pouvoir de 1975 à 1991. Marxisant, auteur du « Boky menan'ny revolusiona malagasy » (Livre rouge de la révolution socialiste malgache). Il coopère prioritairement avec la Corée du Nord, crée les collectivités socialistes (Fokonolona socialista) et devient, ainsi, le dernier chef d'État qui, chronologiquement, opte pour un modèle de développement qui a fait faillite dans tous les pays qui l'ont choisi.

Le paradoxe est que, ayant proclamé la 2ème République au lieu et place de la République Démocratique de Madagascar, et contraint par le FMI à revoir sa politique économique, c'est au moment où le pays sort de la pénurie, des privations et de la récession que la foule se soulève en 1991 pour le chasser du pouvoir.

La 3ème République est alors proclamée. Excellent professeur de médecine mais piètre politicien, Albert Zafy sera l'homme faible par excellence, laissant les différentes factions de son gouvernement opérer une corruption dont l'ampleur n'aura d'égale que le développement de l'économie parallèle. L'histoire retiendra qu'il fut destitué par une procédure d'empeachment en 1996.

En 1997 et jusqu'en 2001, c'est l'Amiral Ratsiraka qui réussira à revenir au pouvoir. Il démembrera morceau par morceau tout ce qu'il avait construit, nationalisé et socialisé pendant sa première période à la tête de l'État. L'économie connaîtra, alors, une croissance de 4,5 % mais l'économie parallèle et la corruption se généraliseront.

2002 ouvre une période d'espoir avec l'élection de Marc Ravalomanana, chef d'entreprise qui a une vision pour le développement du pays. Réélu en 2006, il se comporte alors en cleptocrate, travaillant davantage à l'intérêt de son groupe qu'à l'intérêt national. Il sera destitué en 2009 par un mouvement insurrectionnel alors qu'il s'apprêtait à concéder à la firme coréenne Daewoo un million cinq cent mille hectares de terres arables… tandis que le droit malgache dispose que seul un national peut être propriétaire foncier.

Issue du coup d'État, la « transition » porte au pouvoir le maire d'Antananarivo, Andry Rajoelina qui gardera le pouvoir jusqu'en 2013, gérant le pays au jour le jour du fait des sanctions internationales contre ce régime de fait et non de droit.

Entre 2013 et 2018, l'immobilisme prévaudra dans la gestion des affaires de l'État sous la présidence d'Hery Rajaonarimampianina. Aujourd'hui, les espoirs portent sur la possible mise en place d'une véritable politique de développement avec le retour au pouvoir, cette fois par les urnes, d'Andry Rajoelina.

L'instabilité chronique, la prédation par une partie de la classe dirigeante, l'absence de vision nationale supérieure aux intérêts individuels, l'absence d'inclusion économique et le choix de stratégies contra-cycliques du développement expliquent, soixante ans après l'indépendance, la situation exposée au début de ce paragraphe.
Qu'en est-il des relations extérieures ?

Des relations extérieures complexes

Sérieusement marqués par les politiques imposées par le Fonds Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale (BM), les décideurs malgaches ont cherché à diversifier leurs partenariats extérieurs.

Même si la France reste le premier client, le premier fournisseur et le premier investisseur du pays, le nationalisme malgache a conduit les dirigeants à sortir de la zone France (1973) et à faire de la contestation de l'ancienne puissance coloniale un facteur de cohésion. Ainsi, aujourd'hui, la revendication des Îles Eparses (Juan de Nova, Bassas da India et les Glorieuses) constitue le fer de lance d'un nationalisme anti-français.

Avec la Chine, les relations ont été développées durant la période de la transition. Dans le cadre de la stratégie des routes de la soie, Madagascar a obtenu le statut de « Boucle de la ceinture » et espère ainsi attirer la délocalisation d'entreprises chinoises grâce à une main-d'œuvre qualifiée et à une attractivité économique sans concurrence (le salaire minimum y étant de 28 €/mois).

L'Inde est également courtisée, en s'appuyant sur la diaspora sédentarisée dans le pays. La difficulté n'en demeure pas moins que l'essentiel de cette communauté est ismaélienne (donc musulmane chiite) à l'heure où le Premier Ministre indien, Narendra Modi, prône un « hindu rhasta » (une nation hindoue) ostracisant ses musulmans.

En adhérant à la Conférence de coordination pour le développement de l'Afrique australe (SADCC), l'actuelle SADC (Communauté de développement d'Afrique australe). Madagascar espérait attirer les investissements sud-africains. Un constat d'échec s'impose.

L'Afrique du Sud non seulement investit et commerce peu avec Madagascar mais, de surcroît, se comporte en hégémon régional ; posture peu compatible avec le nationalisme malgache. Plus récemment, la Turquie a développé une coopération avec la Grande Île (desserte par Turkish Airlines et projets économiques) mais les difficultés de l'économie turque n'ont guère permis les succès espérés.

Quant au Maroc, la visite royale de 2016 a ouvert la voie à une trentaine de projets économiques et à la naissance d'un réel partenariat.

L'exemple Mauricien

Rodolphe Monnet

La République de Maurice est un État insulaire de l'Océan indien, situé à l'Est de Madagascar. Indépendante de la Grande-Bretagne en 1968, après 158 ans sous le régime des colonies britanniques, elle rejoint l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) la même année.

Faisant partie de l'Archipel des Mascareignes avec sa voisine française, l'île de la Réunion, la République mauricienne exerce sa souveraineté sur l'île Rodrigues, distante de 560 kilomètres, et des îles de d'Agaléga et de Saint-Brandon. D'origine volcanique, l'île provient du point chaud que constitue le Piton de la Fournaise situé sur l'île de la Réunion. Ces deux îles ont un climat tropical et ont des situations météorologiques similaires. Les alizées peuvent provoquer, chez l'une comme chez l'autre, des épisodes pluvieux et cycloniques plus importants dans le Sud-Est de ces deux îles. Avec un point culminant de 883 mètres, l'île Maurice est moins montagneuse que sa voisine et possède plusieurs plateaux pouvant connaitre jusqu'à deux fois plus de précipitations que les côtes, plus chaudes et moins humides.

D'une superficie de plus de 2000 km2, elle fait 65 kilomètres de long pour 45 kilomètres de large et compte 177 kilomètres de côtes. Ces mesures la placent au 180ème rang s'il fallait classer les États par leur superficie. Elle est située à un peu plus de 1000 kilomètres de Madagascar, de 226 kilomètres de l'île de la Réunion, de 1750 kilomètres de la République des Seychelles mais aussi à 2158 kilomètres des îles Chagos et de Diego Garcia et, enfin, à 7452 kilomètres de Bombay.

Ayant pour capitale la ville de Port-Louis, située au Nord-Ouest de l'île, la République de Maurice administre la vie de près de 1,36 million d'habitants dont 150 000 vivent dans la capitale. D'ailleurs, 40% de la population vit en zone urbaine. Cette population est à majorité de confession hindoue (48%) et catholique (26%). Les langues officielles sont l'anglais et le français mais le créole est majoritaire. Même si l'isolement de fait, l'exposition grandissante aux aléas climatiques, la superficie réduite et la faible population de la République de Maurice conduisent à la classer parmi les États insulaires en développement, il n'en demeure pas moins qu'elle a un avantage certain, celui de son positionnement dans l'Océan indien.

Compte tenu de sa position sur l'axe des vents portant les bateaux d'Asie vers l'Europe, la France et la Grande-Bretagne ont bénéficié de son emplacement pour en faire un parfait point d'étape pour leurs bâtiments faisant relâche avant d'entamer le Cap de Bonne Espérance et leur remontée vers l'Europe. Cette île constituait, donc, une parfaite plate-forme offensive ou défensive pour contrôler le trafic maritime qui transitait, forcément, par cette zone. L'ouverture du Canal de Suez en 1869 a, à ce titre, largement contribué au déclin de cette route maritime et, donc, à celui de l'économie mauricienne.

Fort de cet emplacement, la Grande-Bretagne, et surtout la France, ont participé, à plusieurs égards, au développement des infrastructures et de l'économie. La première e ne s'y est pas trompée lorsqu'elle a fait le choix d'imposer à la France, lors du Traité de Paris en 1814, de garder sous sa tutelle Maurice (l'île de France) et de céder à la France la Réunion (l'île Bourbon).

Le port de Maurice était alors mieux équipé pour accueillir des bâtiments marchands à fort tirant d'eau et, surtout, moins exposé aux aléas climatiques que celui de la Réunion. La période britannique de l'île Maurice a été marquée par l'arrivée massive de travailleurs indiens engagés dans les plantations de cannes à sucre. Cette immigration a largement façonné l'île, de sa gastronomie à sa religion jusqu'à son mode de vie. La Grande-Bretagne a été également avisée, en 1965, en séparant, administrativement, Maurice des îles Chagos, incluant Diego Garcia, en les plaçant sous le régime juridique des Territoires Britanniques de l'Océan indien. Avec l'accord des autorités politiques mauriciennes réclamant l'indépendance, Maurice accède, trois ans plus tard, à sa souveraineté mais amputée de ces îles. La Grande-Bretagne délaissait alors une île moins importante stratégiquement pour sa présence dans cet Océan au profit d'un Diego Garcia, hautement plus critique. Maurice a, donc, connu plusieurs étapes de développement. Sa position stratégique sur la route maritime Asie-Europe a été un atout indéniable jusqu'en 1869. L'Amiral de la Bourdonnais (1699-1753), grand architecte des îles Bourbon et de France lorsqu'il était Gouverneur général des Mascareignes, avait dit que l'île de France était la Stella Clavisque Maris Indici, c-à-d, « L'étoile et la clé de l'océan indien ».

L'Océan indien devient plus que jamais un espace maritime stratégique pour les États présents dans la zone de l'Inde, en passant par la France, les États-Unis, la Grande-Bretagne ou encore la Chine ou l'Australie, pour ne citer que ceux-là. Le trafic maritime qui transite dans ces eaux fait l'objet de toutes les attentions, encore plus depuis les actes de piraterie des années 2010. Les rivalités sino-indiennes, mais aussi

sino-américaines, comme le souhait de l'Inde d'imposer son autorité dans la zone, impliquent de nouvelles dynamiques politiques qui peuvent avoir des conséquences sur l'équilibre de Maurice. Depuis plusieurs décennies, la République de Maurice est un État insulaire en développement, car son économie était centrée sur la canne à sucre et le tourisme, elle était isolée des autres centres économiques et transports, sa population était faible et elle ne bénéficiait pas de moyens militaires pour assurer sa protection. Eu égard à cette évolution, il est intéressant de se reposer la question de la pertinence de l'affirmation de l'Amiral de la Bourdonnais à propos de Maurice.

Pour apprécier, donc, la luminosité de cette étoile, 50 ans après son indépendance, nous examinerons l'importance stratégique que constitue Port-Louis, le mouvement effectué pour diversifier l'économie mauricienne aux aléas économiques et, enfin, les avantages et les inconvénients de ses relations de voisinage.

La zone portuaire de Port-Louis comme vecteur de développement

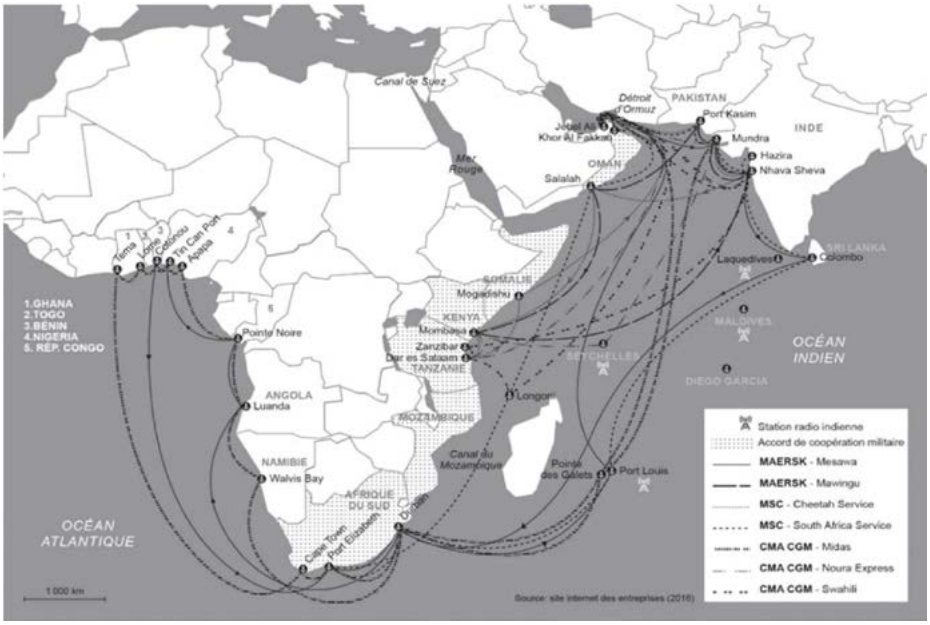
crédits : Google Map, octobre 2019

Le port de l'île Maurice a présenté, dès son exploitation, par les Français, puis par les Britanniques, d'un avantage essentiel, celui d'une anse naturelle profonde, large et correctement configurée par la nature pour protéger les bateaux y mouillant. Cette particularité a longtemps constitué un avantage compétitif par rapport à son voisin de l'Île Bourbon.

L'amiral de la Bourdonnais, (identité déjà déclinée plus haut) a largement contribué, entre 1735 et 1745, à sa construction au point de s'attirer les foudres des officiers de la Compagnie des Indes basés à Paris. Plusieurs décennies, plus tard, le Chevalier Tromelin poursuit les travaux de défense et d'extension du port.

A la suite de son indépendance en 1968, le Premier ministre Seewoosagur Ramgoolam fait le choix de le développer. S'ensuit une politique d'investissement pour en faire un port de transbordement dans les années 90. L'augmentation générale du trafic maritime fait bénéficier Maurice d'un accroissement de son propre trafic. Si en 2011, il y avait 321 000 EVP transitant par Port-Louis, ils étaient plus de 510 000 EVP en 2018.

Aujourd'hui, ce sont près de 99% des marchandises entrantes et sortantes qui transitent par Port-Louis. Deux compagnies de services maritimes opèrent ce port, Maersk et MSC, alors que CMA-CGM s'est plutôt déployée sur le port de la Réunion. Au fil des ans, Port-Louis est devenu une étape incontournable des lignes maritimes opérées par les principales compagnies dans leurs liaisons entre l'Afrique, l'Asie et l'Inde, comme l'indique la carte ci-dessous.



Crédits Rodolphe Monnet

Toutefois, Port-Louis souffre de plusieurs aléas. D'une part, la fréquence inhabituelle des ouragans tropicaux et des fortes pluies ont impliqué des fermetures croissantes du port provoquant un manque à gagner. D'autre part, le port doit faire face à des installations portuaires vétustes et moins modernes que celles dernièrement installées à l'île de la Réunion. Cette baisse de la productivité, accentuée par des équipements moins performants, a conduit les autorités mauriciennes à mener un grand projet

d'extension. Sont en cours de financement une Island Terminal permettant de limiter le temps d'arrêt des porte-conteneurs (2 kms de long pour 40ha), un Cruise Terminal à destination des touristes.

Une nouvelle étape prend, donc, forme pour faire de Port-Louis un nouvel atout, comme cela a été le cas par le passé. Si ces financements et les travaux aboutissent, ce port sera un vecteur puissant pour le développement économique et touristique de l'île et lui permettra de concurrencer, encore plus fortement, ses voisins régionaux.

Vers une économie diversifiée salutaire pour son développement

Port-Louis sert, donc, les intérêts économiques et commerciaux de l'île. Si l'économie mauricienne a longtemps été centrée sur celle de la canne à sucre pendant les périodes françaises puis britanniques, les autorités souveraines de Maurice ont cherché à diversifier cette économie et la rendre moins dépendante des aléas des prix de la canne à sucre.

C'est la raison pour laquelle, le textile, le tourisme, puis les services financiers, ont été à l'origine de cette diversification. Pour preuve, le PIB mauricien se répartit entre l'Agriculture (4% du PIB et 8% de la main-d'œuvre), l'industrie (22% du PIB, 30% de la main-d'œuvre) et les Services (74% du PIB et 62% de la main-d'œuvre). Aujourd'hui, le produit de l'exploitation de la canne à sucre ne représente que 3% du PIB.

Il est communément admis que Maurice possède une économie saine et des fondamentaux bien orientés. Les autorités gèrent un déficit public de 3,3% et une dette extérieure de 20 Mds UDS. D'ailleurs, aucun État étranger ne détient une part ni majoritaire ni importante de cette dette, contrairement à d'autres îles comme les Maldives et les Seychelles. L'île Maurice s'appuie, de plus, sur une croissance annuelle de son PIB variant entre 3,5% et 4%, entre 2015 et 2019, lui permettant, notamment, d'avoir un taux de chômage de 7% de sa population active.

Néanmoins, cette économie présente deux faiblesses. D'une part, la répartition des richesses est inégale. Il y a un écart entre les revenus des 10% des ménages les plus pauvres et de ceux des 10% des plus riches, qui s'est creusé atteignant, entre 2001 et 2015, 37%. Cet écart peut conduire à des tensions sociales. D'autre part, la fiscalité a été très largement abaissée par les autorités mauriciennes pour attirer des capitaux étrangers et des investissements. C'est la raison pour laquelle, par exemple,

la principale destination des Investissements Directs Etrangers indiens est Maurice. Ces autorités ont permis à l'île de bénéficier de cet élan extérieur mais l'opacité de son système peut faire planer des doutes sur le caractère vertueux des fonds y transitant. C'est la raison pour laquelle, Maurice doit aujourd'hui composer avec la possibilité de voir l'île être inscrite sur la liste des territoires et juridictions non-coopératifs à des fins fiscales. En octobre 2019, l'Union européenne a retiré Maurice de sa liste grise, car elle avait estimé que l'Île avait pris des engagements suffisants en vue de réformer ses politiques fiscales, réformes faisant actuellement l'objet, tout de même, d'un suivi par le groupe « Code de conduite » du Conseil sur la fiscalité des entreprises.

Au fil des ans, l'île Maurice a donc réussi à diversifier son économie, en s'ouvrant à l'industrie et, surtout, les services. En faisant de l'île une plate-forme de services financiers et de tourisme, les autorités politiques ont réussi, ces cinquante dernières années, à exploiter les richesses disponibles, tout en développant d'autres ressources lui permettant d'assurer sa souveraineté. Néanmoins, ces mêmes autorités doivent continuer à jouer sur le fil de la fiscalité pour attirer des investisseurs, compte tenu du fait que l'Île présente une balance commerciale largement déficitaire.

Les forces et les faiblesses de la balance commerciale de Maurice[62]

Sans grande surprise, la balance commerciale de Maurice est déficitaire, et ce depuis plusieurs décennies. Entre 1995 et 2002, la valeur des importations oscillait dans un tunnel de 2 à 2,5 Mds USD, et celle des exportations entre 1,5 et 2 Mds USD. A partir de 2002, l'écart de valeur entre les exportations et les importations n'a cessé de se creuser. Entre 2017, Maurice a importé des produits et des services pour une valeur de 5,6 Mds USD, contre une valeur d'exportation de 2,5 Mds USD.

En ce qui concerne les produits, 10% de la valeur des exportations est représenté par le sucre brut et 14% par des produits transformés issus de la pêche locale. Au-delà de ces deux postes d'exportations, celui du textile représente 22,5%. A l'opposé, les importations sont principalement orientées par les postes des produits pétroliers (12% de la valeur des importations en 2017).

L'analyse de la relation commerciale qu'entretient Maurice avec ses partenaires

62. Les données présentées sont celles de la Banque mondiale et du Fonds Monétaire international

commerciaux de Maurice est riche d'enseignements.

- L'Europe représente 49% des valeurs des exportations avec une orientation plus importante vers la France (15%) et le Royaume-Uni (9%). Cette répartition n'est pas une surprise, compte tenu des liens historiques entre l'île et ces deux États européens. Les États-Unis sont un troisième partenaire commercial avec 11% de cette valeur, principalement guidée par des exportations de produits textile.

- Le continent africain est une destination importante des exportations mauriciennes, puisqu'il absorbe 26% de la valeur de ces exportations, avec comme principales destinations la Zambie (8,1% - 73% de la valeur vient de pétrole raffinée), de l'Afrique du Sud (8%, 75% provenant du textile).

- En matière d'importations, les deux principaux partenaires sont la Chine et l'Inde. Si l'Inde exporte principalement des produits pétroliers raffinés (50% de la valeur de ses exportations en 2017), les exportations chinoises sont plus diversifiées entre des machines-outils, des produits de métallurgie et du textile. Si l'Inde a toujours été un partenaire commercial privilégié représentant plus de 20% des valeurs des importations effectuées par Maurice, la Chine a ravi cette première place à l'Inde, qu'elle occupe, sans discontinuité, depuis 2014.

Maurice a, donc, quatre principaux partenaires commerciaux. Le principal risque porte sur ses importations, eu égard aux tensions sino-indiennes qui pourraient avoir des conséquences sur cette balance. En outre, son exposition aux États européens, en matière d'exportations, la rend plus vulnérable aux contractions économiques de ces pays, en mal de croissance de leur PIB.

Les très réduites forces armées mauriciennes

Compte tenu de sa taille et de ses capacités de financement, l'île Maurice est dépourvue d'une armée capable de défendre ses intérêts. Néanmoins, elle a fait l'acquisition de matériels, au premier rang desquels, des corvettes de surveillance maritime, pour réaliser des missions de pêche et de surveillance des zones économiques exclusives.

Si elle détient une composante aérienne, sa principale force réside dans les neuf patrouilleurs dont 4 ont été fabriqués par l'Inde (Classe Kora et Sarojini)[63]. En effet, Maurice est un des clients privilégiés de l'industrie de défense indienne qui a conçu et fabriqué ces matériels[64].

Pour assurer sa sécurité, Maurice peut compter, également, sur une intervention indienne, comme cela a été le cas, en 1983, lors de l'Opération Lal Dora pour soutenir le Premier ministre Anerood Jugnauth lors du coup d'État dirigé par Paul Beranger.

Les relatives bonnes relations de voisinage de Maurice

Même si l'île parait isolée, elle est située aux côtés de plusieurs puissances qui jouent un certain rôle dans le concert des nations.

- **La Grande-Bretagne :** les relations diplomatiques sont surtout centrées sur le sort des îles Chagos. Compte tenu des récents développements, mais aussi de l'importance que Diego Garcia revêt pour les États-Unis comme pour la Grande-Bretagne, il est fort à parier que les Chagos continueront de constituer un irritant diplomatique entre les deux États[65].

- **La France :** Il existe une frontière maritime entre les deux États, compte tenu du statut administratif français de la Réunion. Il existe des exercices communs et des coopérations en matière de lutte contre la pêche illégale, le terrorisme, la piraterie et la lutte contre les stupéfiants. Eu égard aux très bonnes relations diplomatiques que la France et l'Île entretiennent avec l'Inde, il existe un trio capable de s'unir sur des sujets communs, comme la sécurité maritime et l'économie bleue. Néanmoins, la France et Maurice ont, eux aussi, un irritant diplomatique que représente l'île Tromelin.

- **La Chine :** les Mauriciens d'origine chinoise représenteraient 1% de la population. Au-delà de cet élément qui est le fruit des coolies asiatiques, la Chine est présentée à Maurice depuis 1972, c'est-à-dire après l'Inde. Beijing

63. India to deliver corvette class warship to Mauritius on December 20, Economic Times, 18 décembre 2014
64. GRSE launches Mauritius offshore patrol vessel, SP's Naval Forces, 3 août 2013
65. Déclarations entre les Présidents N.K. Narayan et Cassam Uteem en 2001. "India Will back Mauritius on Diego Garcia: Narayanan", The Hindu, 11 mars 2001.

a installé un centre culturel en 1988 et deux Premiers ministres chinois y ont effectué une visite officielle, Hu Jintao, en 2009, et Xi Jinping, en 2018. Les deux pays ont signé un accord de libre-échange en 2017, trois ans après avoir pris les devants par rapport à l'Inde dans la balance commerciale mauricienne. Sur le plan financier, la Chine a annulé sa dette vis-à-vis de Maurice entre 2006 et 2008 et, à ce jour, Maurice n'a pas une part de sa dette extérieure détenue par la Chine. D'un point de vue économique, plusieurs entreprises chinoises opèrent à Maurice mais elles sont assez peu nombreuses. En 2010, un investissement de 750M$ a été mis en place pour la construction d'une Zone Economique Exclusive. Sans oublier le poids dans la balance commerciale mauricienne, la Chine est, somme toute, assez peu présente, mais la visite récente de Xi Jinping et un commerce bilatéral grandissant sont autant d'éléments pouvant laisser supposer à un investissement plus conséquent de la Chine vis-à-vis de cette île stratégique pour la sécurité maritime de l'Océan indien.

- **Organisations internationales :** Maurice est membre de l'Union africaine depuis 1968 et est un contributeur de rang 3 (2 M€/an). Elle a signé des accords de coopération avec la SADC (Communauté de développement d'Afrique australe) ou encore la COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe) et poursuit l'intégration économique avec les États du continent africain. Toutefois, elle n'a pas signé la Charte de 2015 portant sur la stratégie maritime de l'Afrique 2065. En outre, Maurice est membre de l'OIF (Organisation internationale de la Francophonie), du Commonwealth mais aussi de l'Indian Ocean Naval Symposium. Sa capitale héberge plusieurs organisations régionales, comme la Commission de l'Océan indien, le Secrétariat général de l'Indian Ocean Rim Association.

- **L'Inde :** Maurice et l'Inde ont une relation particulière par ses liens humains, historiques et politiques. Plusieurs exemples vont dans ce sens : les premiers travailleurs indiens ont débarqué le 2 novembre 1834, le Docteur Manilal Maganlal a été un agitateur politique réclamant l'indépendance de Maurice et, enfin, le Mahatma Gandhi a débuté sa Grande Marche le 12 mars 1930 à Maurice. Delhi a engagé des relations diplomatiques avec Maurice dès sa propre indépendance en 1948, puis officiellement en 1968. Preuve s'il en est de la forte relation politique, Maurice a été reçue à trois reprises au Republic Day indien qui célèbre, chaque année, une amitié bilatérale. En plus de cette proximité politique, la diaspora indienne à Maurice comprend 891 894 Mauriciens d'origine indienne. Cette population a cru de 25%, entre 2001 et

2015, ce qui en fait un facteur politique[66] important dans l'équilibre local[67].

Sur le plan militaire, l'Inde a mené l'Opération Lal Dora pour soutenir le père duPremier ministre, Pravind Jugnauth. Maurice abrite, pour le compte de l'Indian Navy, un centre de surveillance maritime et de renseignement (Agalega). De plus, New Delhi a le projet de financer un centre de formation de Garde-Côtes mauriciens[68]. Vu de Delhi, Maurice fait partie de sa première zone d'influence et de sécurité[69]. Ainsi, l'Inde ne peut imaginer que cette île soit sous une autre influence que la sienne.

Sur le plan économique[70], New Delhi a financé de nombreux projets d'infrastructures sous la forme d'aides liées ou de prêts bonifiés. De nombreuses entreprises indiennes opèrent des activités de production et de services, que ce soit dans le tourisme, l'immobilier, les services financiers ou les infrastructures.

Compte tenu de cette proximité qui n'a fait que s'amplifier au fil des décennies, le qualificatif employé par Indira Gandhi à propos de Maurice de « Chhota Bharat » ou « petite Inde » n'est que plus vrai encore, même sous les mandats de Narendra Modi, lequel a déjà effectué plusieurs visites à Maurice. Il est donc fort à parier que Delhi fera tout pour que Maurice reste un allié dans le contexte du « One Belt, One Road ».

66. CARSIGNOL-SINGH A., La diaspora, instrument de la politique de puissance et de rayonnement de l'Inde à l'île Maurice et dans le monde, EchoGéo, n°10, 2009 (publication en ligne)
67. CARSIGNOL A., L'Inde et sa diaspora. Influences et intérêts croisés à l'île Maurice et au Canada, Presses universitaires de France, 2011, 375 pages.
68. Bilateral Cooperation: Indian Naval and Coast Guard Ships to visit Mauritius, Mauritius Government Information Service, Prime Minister's Office, 16 octobre 2015
69. India and Mauritius announce security cooperation pact, PTI, 11 mars 2015
70. India, Mauritius agree to expand ties, PTI, 23 septembre 2016

Conclusion

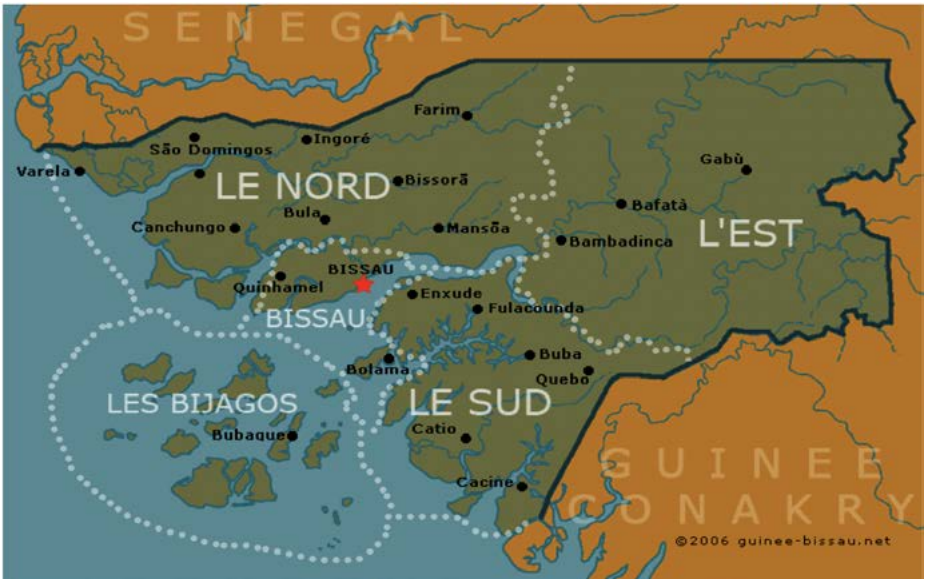
Depuis son indépendance en 1968, Maurice a réussi sa transition d'une colonie britannique à un État souverain et prospère, malgré plusieurs contraintes géographiques et naturelles. Elle a su bénéficier de son emplacement maritime pour bénéficier de la hausse du trafic maritime, jouer de la globalisation des échanges pour sortir d'une économie centrée sur la canne à sucre pour s'ouvrir à de nouveaux secteurs d'activité. Elle a, de ce point de vue, atténué ses risques de dépendance.

Toutefois, elle doit faire face à deux défis. Le premier vient de l'intérieur, puisque son image a été ternie par des scandales de corruption et par l'éventuelle inscription sur la liste des paradis fiscaux de l'Union Européenne, alors que la France, l'Allemagne et la Grande Bretagne sont ses principales destinations d'exportations. Le second vient de l'exterieur et de deux voies différentes. D'une part, l'économie mauricienne est sujette aux fluctuations des matières premières et à la fréquentation de ses installations touristiques. D'autre part, les différends sino-indiens pourraient avoir des conséquences sur son économie et sur son équilibre local. La récente visite de Xi Jinping n'est pas innocente, eu égard aux intérêts futurs à mettre en place, et Narendra Modi entend conserver, coûte que coûte, l'influence indienne dans la zone.

A l'aune de la dernière décennie, Maurice n'a rien perdu de la devise que l'Amiral de la Bourdonnais lui avait conférée. Elle a réussi sa transition politique et économique qui lui a donné un socle stable et solide lui permettant, à présent, d'engager une nouvelle phase de son développement. Encore reste-t-il à savoir avec quel(s) partenaire(s) et dans quel(s) contexte géopolitique dans une zone promise à des soubresauts à venir.

Les particularismes du Cap Vert et de la Guinée Bissau

Eugène Berg



I. Le particularisme de la Guinée Bissau

La Guinée-Bissau doit son nom à sa capitale, Bissau. Limité au nord par le Sénégal, à l'est et au sud par la République de Guinée (Conakry), ce pays comprend une soixantaine d'îles dans l'Atlantique, dont l'archipel des Bijagos (ou « archipel des Bissagos »).

Accord de gestion et de coopération d'une « zone maritime commune » ou ZEC

En 1960, la France et le Sénégal ont délimité les espaces maritimes des deux territoires par une ligne droite orientée à 240° partant du point d'intersection de la frontière terrestre, favorable au Sénégal, car elle plonge beaucoup plus au sud que ne le ferait une ligne d'équidistance. A son indépendance, la Guinée-Bissau a contesté cette ligne, les 2 parties ont, en 1985, eu recours à l 'arbitrage qui, en 1989, a confirmé les décisions de 1960. En octobre 1993, les 2 pays ont conclu un accord de gestion et de coopération d'une « zone maritime » qui s'écarte de part et d'autre de la ligne de 1960 et concerne le sol et le sous-sol et la colonne d'eau. Les ressources halieutiques devront être partagées par moitié, mais le Sénégal devrait obtenir 85% des ressources provenant du PC, contre 15% pour la Guinée-Bissau. La zone couvre environ 25.000 km² du plateau continental et est gérée par une agence basée à Dakar, actuellement présidée par l'ancien Premier ministre bissau-guinéen Artur Silva.

Négociations sur la ZEC

La ZEC est considérée comme riche en ressources halieutiques et en hydrocarbures (pétrole et gaz), mais est encore en phase de prospection. Si du pétrole et du gaz y étaient découverts, la Guinée-Bissau profiterait de 15% de ces produits et le Sénégal de 85%, en vertu de l'accord conclu entre les deux pays. Cependant, la Guinée-Bissau souhaite une révision de cet accord afin de l'adapter à l'évolution du droit de la mer, selon le communiqué du ministère bissau-guinéen des Affaires étrangères. En effet, les deux gouvernements ont mis en place, en août 2018, des commissions techniques à cet effet et se sont déjà réunis deux fois à Bissau et à Dakar.

Pêcheries

Secteur en chiffres

Catégorie	Chiffre
Captures	1300.00 ton/an
Flotte artisanale	1.520
Motorisation	16,2 %
Emplois	32.000
Consommation	18 kg/hab/an
Exportations	0,20 m USD
Part dans l'export	1,2 %
Côtes	Environ 274 km

Les côtes de la Guinée-Bissau sont profondément découpées par une dizaine d'estuaires et un vaste archipel, celui des Bijagós, qui compte 80 îles et îlots. Cette configuration géographique et le climat tropical humide offrent les conditions d'une importante productivité halieutique, dominée par les espèces démersales (poissons, crevettes, céphalopodes) et les petits pélagiques côtiers (ethmalose et Sardinelle ronde).

En effet, la pêche n'a jamais dépassé 4% du PIB. Cependant, elle participe au budget de l'Etat avec les fonds des contreparties financières tirées des accords de pêche, avec l'Union européenne, particulièrement, et les licences de pêche. De plus, le sous-secteur de la pêche artisanale emploie directement ou indirectement près de 26.000 personnes, dont 4.500 marins pêcheurs, incluant 1.500 propriétaires de pirogues.

En revanche, la pêche artisanale est caractérisée par une très grande dispersion des points de débarquement (près de 200 sites au total) et un très faible taux de motorisation (15%). La production annuelle de ce dernier est estimée entre 30 000 et 45 000 tonnes. D'ailleurs, ce sont des populations rurales qui exploitent les ressources côtières adjacentes à leurs localités. Les engins utilisés sont de type traditionnel (nasses, pirogue à rame), à savoir qu'environ 1.520 embarcations ont été dénombrées, dont 16,2% sont équipées d'un moteur hors-bord. A côté, on note une pêche artisanale maritime très dynamique connectée au marché international et fortement dominée par des communautés étrangères (Guinée, Sénégal, Gambie, Ghana et Sierra Léone) et pratiquée à partir de pirogues pontées. Elle est pratiquée selon les quatre modes de droit d'accès que sont les navires nationaux, l'affrètement, l'accord de partenariat de pêche avec l'Union européenne et l'accord de pêche avec d'autres pays tiers (la Chine, la Russe, le Sénégal). Concernant la flotte chinoise, les navires affrétés et les navires nationaux débarquent à Bissau essentiellement des poissons démersaux et pélagiques pour l'approvisionnement du marché national.

État des ressources

La Guinée-Bissau ne dispose pas de moyens propres pour évaluer les stocks à l'échelle de sa ZEE. Les évaluations sont réalisées avec l'appui des navires de recherche d'autres centres de recherche de la sous-région ou à travers des accords de coopération internationale. Cependant, la campagne scientifique d'évaluation des stocks, conduite par le CIPA, appuyé par l'IMROP, donne un potentiel global (Biomass) de 579.021 tonnes pour les différentes espèces, dont 102.768 tonnes de poissons démersaux, 452.000 tonnes de poissons pélagiques, 14.958 tonnes de crustacés, 9.295 tonnes de céphalopodes. Les captures des navires nationaux et étrangers sont estimées en 2015 à 100.000 tonnes pour la pêche industrielle et 26 000 tonnes pour la pêche artisanale. Près de 75% des captures sont composées d'espèces pélagiques (mulet, ethmalose, chinchard, maquereau et sardinelle), contre seulement 25% pour les espèces démersales. Les navires chinois et européens et les unités artisanales sénégalaises assurent les captures des espèces démersales (céphalopodes et crevettes). Les espèces pélagiques sont capturées par les pêcheurs artisanaux nationaux et les étrangers venant de la Guinée, de la Sierra Léone et du Libéria. En effet, le pays ne possédant pas de flotte nationale à même de capturer les ressources sous sa juridiction, a opté pour la signature d'accords de pêche avec des pays tiers par la concession de licences de pêche. C'est dans ce contexte que l'Union européenne et la Guinée-Bissau sont liées depuis 1980 par un accord-cadre qui a fait l'objet de plusieurs protocoles successifs. Le

pressent protocole pour une durée de trois ans couvre la période allant du novembre 2014 au novembre 2017. Pendant les dernières années, ce sont quelque 180 bateaux, composés de chalutiers congélateurs, de thoniers senneurs et canneurs qui ont opéré annuellement dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau, près de 70% de cet effectif étant des bateaux intervenant dans le cadre des accords des pêches. En novembre 2014, un protocole à l'accord de partenariat a été signé entre l'UE et la Guinée-Bissau. Il couvre la période de trois ans et prévoit une contribution financière destinée à soutenir la politique de la pêche en Guinée-Bissau. Cet accord autorise les navires de l'UE venant principalement d'Espagne, du Portugal, d'Italie, de Grèce et de France à pêcher dans les eaux de la Guinée-Bissau. Il fait partie du réseau d'accords sur la pêche au thon en Afrique de l'Ouest.

Accord UE – Guinée-Bissau

Suite à la tenue des élections générales (avril/mai 2014) et au retour à l'ordre constitutionnel, l'Union Européenne a décidé de reprendre sa coopération avec la Guinée-Bissau. Pour autant, les mesures restrictives (sanctions individuelles comprenant des mesures de gel des avoirs et restrictions d'accès au territoire de l'UE) qui avaient été adoptées demeurent en vigueur. Le 11e fonds européen de développement (FED) prévoit une allocation à la Guinée-Bissau de 128 M€ sur la période 2014-2020, avec pour secteurs de concentration la consolidation de la gouvernance démocratique (55 M€), le développement rural durable (34 M€) et la santé (23 M€).

La politique étrangère de la Guinée-Bissau est avant tout orientée vers la recherche de partenariats extérieurs (Chine, Brésil)

L'Angola est rapidement devenu un partenaire de premier rang par l'investissement de capitaux et le lancement d'un programme de coopération technico-militaire important, ayant subi un coup d'arrêt avec le coup d'État de 2012. De plus, la Guinée-Bissau entretient des relations étroites avec le Sénégal, qui ne sont pas toujours exemptes de tensions, notamment sur le dossier de la Casamance.

Dans le même contexte, le PNUD et l'Union européenne ont organisé, le 25 mars 2015, à Bruxelles, une conférence internationale des bailleurs en faveur de la Guinée-

Bissau. Le gouvernement de la Guinée-Bissau a obtenu près de 1,4 milliard d'euros de promesses d'engagements (moitié dons, moitié prêts), en appui de son plan de développement, concentré sur la réforme de l'État, l'agriculture et les infrastructures.

Action de l'ONU

Le Conseil de sécurité des Nations unies a créé, en 1999, un bureau d'appui pour la consolidation de la paix, devenu, le 1er janvier 2010, Bureau intégré des Nations unies pour la consolidation de la paix en Guinée-Bissau ou BINUGBIS, avec trois priorités : la mise en œuvre de la réforme du secteur de la sécurité, la lutte contre l'impunité et contre le trafic de drogue. Il assure, également, la coordination de la communauté internationale dans sa réponse à la crise politique que traverse le pays depuis août 2015. Ce mandat du BINUGBIS a été prolongé en février 2019 jusqu'au 29 février 2020. Il se fixe trois objectifs prioritaires : appuyer l'application complète des Accords de Conakry ; appuyer les opérations électorales (finalisation des législatives et préparation de la présidentielle en 2019 ; apporter une assistance technique pour l'examen de la Constitution).

II. Le particularisme du Cap Vert

Le Cap-Vert est un Etat archipélagique qui fait partie de la Macaronésie et qui aurait pu constituer une entité avec la Guinée-Bissau. L'économie du Cap-Vert est insulaire reposant sur les ressources halieutiques, le tourisme et les rémittences (remises).

Indice d'isolement

ZEE	800 561 km2
ST	4033 km2
ZEE/ST (indice d'isolement)	198, 50
Si l'indice est inférieur à 100	Pas d'isolement insulaire
Clipperton ST	1,7 km2 (lagon 7,2 km)
ZEE	435 612 km2
ZEE/ST	256 242
Seychelles (ZEE 1336 559 km2)	37

Indice côtier	
Longueur des côtes LC	965 km2
ST	4033 km2
LC/ST	0,23
Plus l'indice est faible plus il y a de la continentalité	1/25

Indice côtier- Australie	
LC	25760
ST	7741 220 km2
LC/ST	0, 003

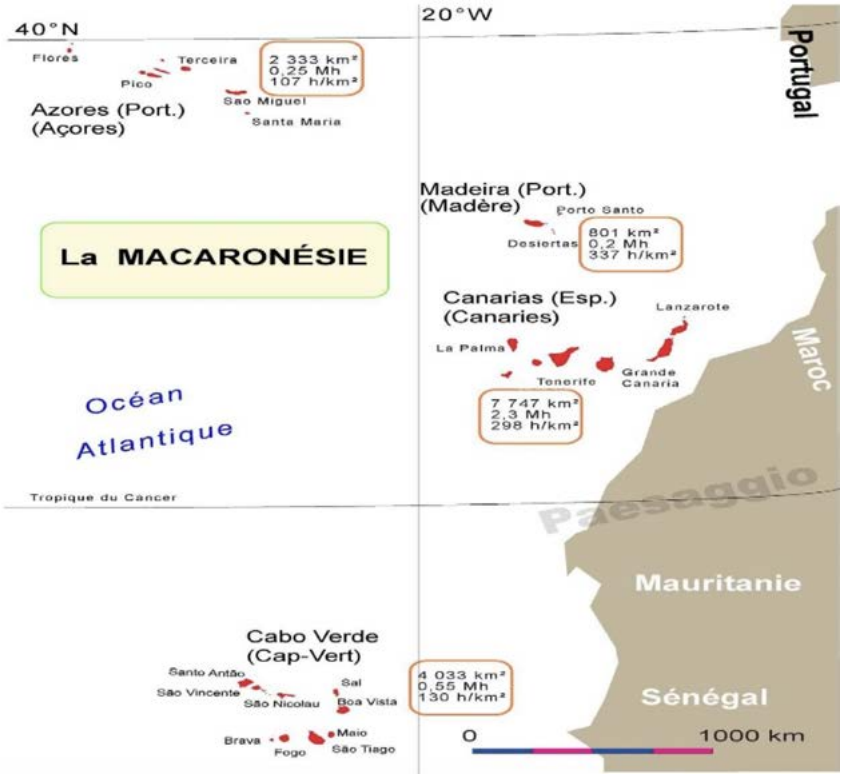
Une écorégion ou région écologique ?

Cap-Vert est une Zone géographique assez large se distinguant par le caractère unique de sa géomorphologie, de sa géologie, de son climat, de ses sols, de ses ressources en eau, de sa faune et de sa flore. En effet, plusieurs organismes internationaux ont établi des listes d'écorégions, le World Wildlife Fund, la Commission de coopération environnementale d'Amérique du Nord, la DMEER1européenne, la National Oceanic and Atmospheric Administration américaine.

ECOREGION

Domaine dont la composition en espèces est relativement homogène et clairement distincte des systèmes adjacents. Cette composition est susceptible d'être déterminée par la prédominance d'un petit nombre d'écosystèmes, ainsi que par certaines caractéristiques océanographiques ou topographiques. Les facteurs biogéographiques définissant les écorégions varient d'un endroit à l'autre et comprennent l'isolement géographique, les remontées d'eau, les apports en nutriments, l'afflux d'eau douce, les régimes de température et de glaciation, les sédiments, les courants et la complexité bathymétrique.

LA MACARONESIE



Le terme de Macaronésie, parfois écrit à tort Macronésie, provient du grec ancien Μακάρων νῆσοι (Makarov nêsoi) signifie « îles des Bienheureux » ou « îles Fortunées ». Les Grecs situaient le jardin des Hespérides aux Canaries désignées sous le nom d'Îles Fortunées. Ce terme était utilisé par les anciens géographes grecs pour désigner des îles mythiques où était situé le séjour des morts au-delà des Colonnes d'Hercule, que l'on assimile au détroit de Gibraltar.

La Macaronésie est une entité géographique qui partage une histoire, des liens culturels (architecture, folklore, artisanat, …), et surtout une flore et une faune analogues : formations sèches à dragonniers, laurisylve et nombreux autres genres et espèces communs (Aichryson, Diplazium, Woodwardia, Ranunculus cortusifolius, …, oiseaux (serin des Canaries). De même, la Macaronésie est l'espace du programme de coopération transfrontalière européen INTERREG III-B Macaronésie entre les gouvernements espagnol, portugais et capverdien.

Une position stratégique

L'archipel du Cap-Vert est situé à 620 kilomètres du littoral occidental de l'Afrique au large des côtes de la Mauritanie de la Gambie et du Sénégal plus précisément de la presqu'île du Cap-Vert. Cette dernière se trouve à 571 kilomètres de Boa Vista, l'île la plus proche, et à 838 km de Santo Antão, la plus éloignée. Il se situe entre les 14e et 18e parallèles nord (latitude), et entre les 22e et 26e méridiens ouest (longitude). D'ailleurs, l'archipel (ensemble d'îles relativement proches les unes des autres) a une forme de sabot de cheval et se compose de dix îles (dont une est inhabitée) et huit îlots, recouvrant une superficie totale de 4 033 km2. La proximité se double le plus souvent d'une origine géologique commune.) Quant à la composition géologique des îles, elle est en grande partie d'origine volcanique. Dominée par les roches magmatiques et plutoniques, elle présente des structures caractéristiques des reliefs volcaniques ainsi que des débris pyroclastiques. Sa succession pétrologique est comparable à celle des autres îles de la Macaronésie (Canaries, Madère et Açores).

Le Cap Vert est constitué de deux groupes d'îles :

- Au sud, les îles de Sotavento sous le vent). (Brava, Fogo, Santiago et Maio)
- Au nord, les îles de Barlavento (au vent) (Boa Vista, Sal, São Nicolau, Santa Luzia, São Vicente et Santo Antão). Sal est la plus fréquentée.

Une histoire à méditer

Les îles étaient inhabitées avant l'arrivée des premiers explorateurs portugais, en 1456. Première colonie européenne dans les tropiques, elle sert de tête de pont à la traite des esclaves et au commerce triangulaire. Le Cap-Vert attire alors de nombreux corsaires et pirates, parmi lesquels Francis Drake vers 1580. Le naturaliste Charles Darwin visite également l'archipel en 1832. La colonie continue de croître au XIXe siècle en devenant une escale sur les routes maritimes menant aux Indes orientales et à l'Australie. Le déclin du commerce des esclaves, au XIXe siècle, provoque une crise économique qui rompt progressivement la prospérité de l'archipel. Cependant, en raison de sa position stratégique à la moitié de la traversée de l'Océan Atlantique depuis l'Europe, le Cap-Vert devient une escale privilégiée pour les lignes maritimes. Grâce à son port bien abrité, la ville de Mindelo (île de São Vicente) devient un important centre commercial de réapprovisionnement des navires.

Santa Cruz de Tenerife
ALGÉRIE
MAROC
Tropique du Cancer
AFRIQUE
Désertique
MALI
MAURITANIE
Nouakchott
Saint-Louis
CAP-VERT
Dakar
Semi-désertique
Bamako
Banjul
Bissau
Tropical à saisons alternées
Tropical à saisons alternées
Freetown
Bouaké
Monrovia
45°
35°
30°
25°
20°
15°
10°
©2009 Microsoft Corp.

Santo Antão
Ribeira Grande
Porto Novo
Mindelo
São Vicente
Santa Luzia
Ribeira Brava
Tarrafal
São Nicolau
Sal
Espargos
DISTRICT DE MINDELO
Boa Vista
OCEAN
ATLANTIQUE NORD
îles sous le vent
São Tiago
Maio
Calheta de São Miguel
Tarrafal
Pedra Badejo
Assomada
São Domingos
Vila do Maio
PRAIA
DISTRICT DE PRAIA
Fogo
Ilhéus Secos
Nova Sintra
São Filipe
Brava
Capitale d'Etat (+ de 100 000 hab. en 99)
plus de 50 000 hab.
plus de 15 000 hab.
plus de 5 000 hab.
autre localité importante
autre localité
Chef-lieu de district
CAP-VERT
GEOATLAS® - © 2010 Graphi-Ogre

Cap Vert et Guinée-Bissau : Une union qui n'a pas abouti

À partir de 1956, les indépendantistes du Cap-Vert, menés par Amílcar Cabral, et de la Guinée portugaise – autre possession portugaise en Afrique de l'Ouest –, se sont alliés pour former le Parti africain pour l'indépendance de la Guinée et du Cap-Vert (PAIGC). La Guinée a déclaré son indépendance en 1973 et a été reconnue indépendante de jure en septembre 1974 par le Portugal3 : elle devient la Guinée-Bissau. Puis, le 5 juillet 1975 le Portugal reconnait la souveraineté du Cap Vert. Dès 1975, a été envisagée la réunion du Cap-Vert et de la Guinée-Bissau. Le coup d'État en Guinée-Bissau de novembre 1980 a provoqué un refroidissement des relations diplomatiques entre les deux pays. Le projet d'union a été ainsi enterré, et le PAIGC a modifié son nom en PAICV (Parti africain pour l'indépendance du Cap-Vert). Ce qui semble confirmer le fait que le pourcentage d'États insulaires démocratiques est plus élevé que celui des pays continentaux. Historiquement, ils sont plus enclins à la stabilité politique que leurs voisins continentaux (Ott Danal Small is democratic Routledge, 2000).

L'article 46 de la (CNUM) définit ainsi un archipel ; il y en a 15 dans le monde, dont 3 en Afrique : Cap Vert, Comores, Seychelles. En effet, un archipel est « Un ensemble d'îles, y compris des parties d'îles, les eaux attenantes et les autres éléments naturels qui ont les uns avec les autres des rapports si étroits qu'ils forment intrinsèquement un tout géographique, économique et politique, ou qui sont historiquement considérés comme tels. »

En outre, les articles 47 à 54 de la CMB reconnaissent à ces États un régime particulier : la mer territoriale est, dans leur cas, une zone large de 12 milles marins, au-delà d'une ligne reliant les points extrêmes des îles les plus éloignées. Les eaux situées entre les îles sont désignées sous le nom d'eaux archipélagiques délimitées par le polygone archipélagique. Cependant, les eaux archipélagiques ne sont pas considérées comme des eaux intérieures et le droit de passage inoffensif s'y exerce pour tous les autres États.

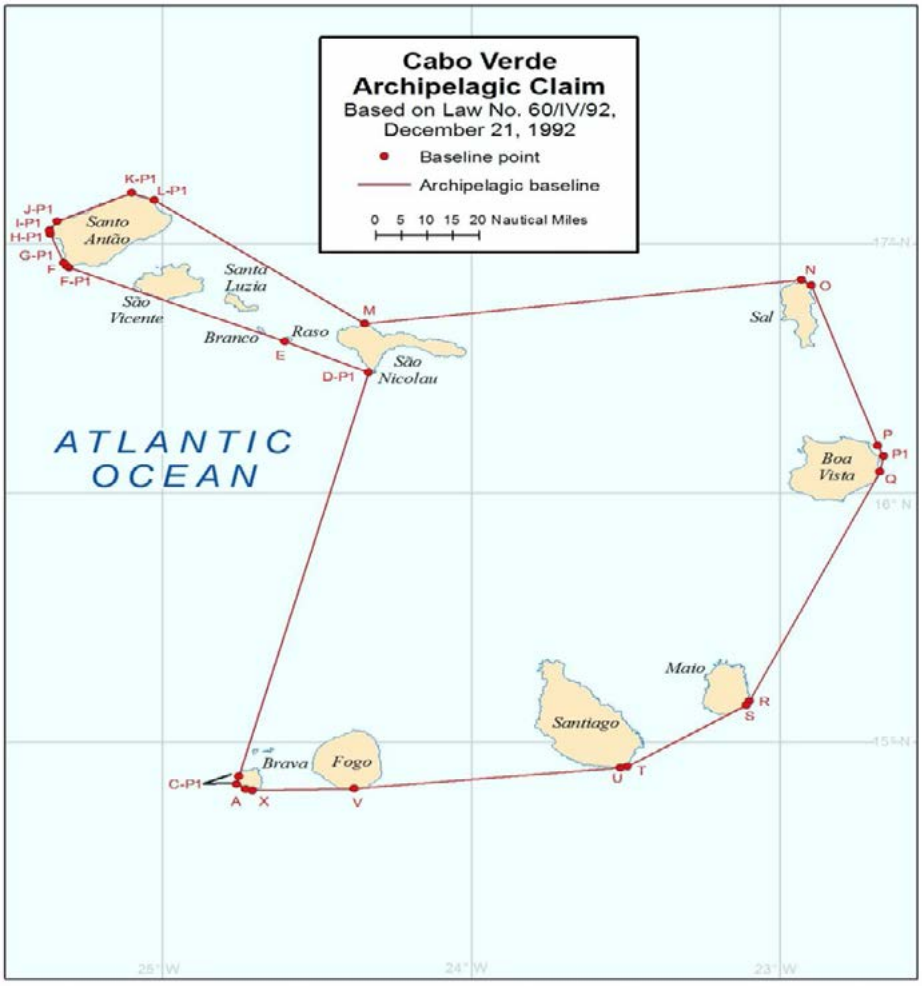
L'Etat archipélagique du Cap Vert

Le Cap Vert est un archipel océanique, la GB est un archipel côtier.

La ligne de base d'un Etat archipel peut s'appuyer sur des îles éloignées, mais doit inclure ses principaux territoires ; l'intervalle entre deux îles ne doit généralement

pas dépasser 100 milles marins, et (§47.1) la superficie des eaux archipélagiques doit représenter entre 50 % et 90 % de la superficie du territoire. (§47.7) Les eaux intérieures comptent comme surface terrestre pour la détermination de cette limite.

Les zones maritimes relevant de la compétence de la République du Cap-Vert sont : a) La mer intérieure ; b) Les eaux archipélagiques ; c) La zone contiguë ; d) La mer territoriale ; La zone économique exclusive ; f) Le plateau continental.



Article 2 : Les eaux archipélagiques de la République du Cap-Vert doivent inclure toute la zone maritime dans les lignes de base établies conformément à l'article 24.

Article 3 : La République du Cap-Vert exerce sa souveraineté sur les eaux archipélagiques, à savoir : a) la masse d'eau respective, quelle que soit sa profondeur ou sa largeur ; b) L'espace aérien super-jacent et le lit et le sous-sol de la mer correspondant ; c) Les ressources vivantes et non vivantes dans ces eaux.

Article 4 : La République du Cap-Vert peut, dans ses eaux archipélagiques, tracer des bases pour la délimitation des eaux intérieures.

Article 6 : Sans porter préjudice aux dispositions de l'article 4, les navires étrangers jouissent du droit de passage innocent dans les eaux archipélagiques de la République du Cap-Vert, aux termes et conformément aux règlements pertinents.

Article 7 : La mer territoriale du Cap-Vert aura une largeur de 12 milles marins, mesurée à partir des lignes de base définies à l'article 24.

Article 8 : Dans la mer territoriale, la République du Cap-Vert exerce sa souveraineté sur : a) La masse d'eau ; b) L'espace aérien super-jacent ; c) Le lit, le sol et le sous-sol correspondants ; d) Les ressources vivantes et non vivantes.

Article 9 : Les navires étrangers jouissent du droit de passage innocent à travers la mer territoriale aux termes et dans le respect des règlements pertinents.

Article 10 : La République du Cap-Vert établit une zone contiguë à la mer territoriale dont la limite extérieure est de 24 milles marins mesurée s'écarte des lignes de base mentionnées à l'article 24.

ZEE du Cap Vert :

Article 12 : La zone économique exclusive …comprend la zone maritime dont la limite interne correspond à la limite extérieure de la mer territoriale et dont la limite extérieure correspond à une ligne dans laquelle chaque point est à une distance de 200 miles du point le plus proche de la ligne de base à partir duquel l'étendue de la mer territoriale est mesurée.

Article 13 Dans la zone définie, la République du Cap-Vert possède: a) des droits souverains dans le but d'explorer et d'exploiter, de conserver et de gérer les ressources

naturelles, des eaux super-adjacentes au recto l'eau, son sous-sol et les droits souverains en ce qui concerne d'autres activités d'exploitation économique et d'exploration de l'énergie provenant de l'eau, des courants et des vents; b) Compétence exclusive, en ce qui concerne : (i) l'établissement et l'utilisation d'îles, d'installations et de structures artificielles; (ii) Recherche scientifique marine; (iii) La protection et la préservation de l'environnement marin; (iv) Tout autre droit non reconnu aux États tiers.

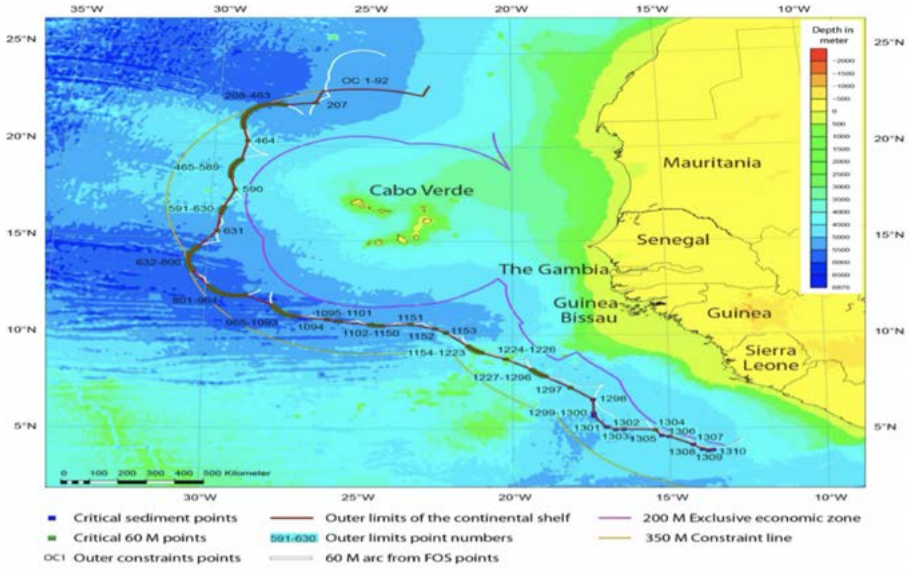
Le plateau continental

Article 17 : Le plateau continental de la République du Cap-Vert comprend les fonds marins et sous-sol des zones sous-marines qui s'étendent au-delà de la mer territoriale jusqu'à une distance de 200 milles marins par rapport aux lignes de base mentionnées à l'article 24.

Article 18 : Sur son plateau continental, la République du Cap-Vert possède des droits souverains dans le but d'explorer et d'exploiter ses ressources naturelles, vivantes et non vivantes.

Frontières maritimes :

Espaces maritimes du CV –Extension du PC



Relations entre le Cap-Vert et l'Union européenne

- **Question de l'adhésion**

En mars 2005, l'ancien président portugais Mário Soares lança une pétition pour que l'Union européenne ouvre les négociations d'adhésion avec le Cap-Vert déclarant que ce dernier serait un pont entre l'Afrique, l'Amérique latine et l'Union européenne. Le PIB par tête du Cap-Vert est inférieur à ceux des États membres actuels et candidats. Toutefois, il est supérieur à ceux de certains candidats potentiels, dont la Bosnie-Herzégovine. En termes de démocratie, la Freedom house classe le Cap-Vert en tête des États africains et le Cap-Vert est devant certains candidats potentiels de l'Union : la Bosnie-Herzégovine et l'Albanie. La plupart des importations et des exportations du Cap-Vert partent et proviennent de l'Union européenne, et le pays a une économie de service. Sa monnaie, l'escudo, est liée à l'euro.

Bien que l'archipel du Cap-Vert est géographiquement en Afrique, il y a eu un cas similaire auparavant. Chypre est une île qui, bien que géographiquement en Asie, a rejoint le Conseil de l'Europe et l'Union européenne. L'Union européenne ne reconnait pas le Cap-Vert comme État européen, mais contrairement au cas du Maroc, il n'y a pas

eu de rejet formel. Le groupe des îles de l'Atlantique pousse à l'adhésion du Cap-Vert dans l'Union européenne sous un statut spécial.

- **Accord de partenariat dans le secteur de la pêche**

L'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre l'UE et le Cap-Vert, entré en vigueur le 20.3.2007, a été tacitement reconduit du 29.3.2012 au 29.3.2017 puis, à nouveau, jusqu'en 2022. (Règlement du Conseil 17 mai 2019. Cet accord autorise les navires de l'UE venant d'Espagne, du Portugal et de France à pêcher dans les eaux du Cap-Vert.

Catégorie	PAYS		
	Espagne	**France**	**Portugal**
Thoniers senneurs	16	12	-
Palangriers de surface	21	-	6
Thoniers canneurs	8	4	2

L'UE verse au Cap-Vert une contrepartie financière de 550 000 euros par an au cours des deux premières années d'application du protocole, et de 500 000 euros par an durant les deux dernières années. La moitié de cette contrepartie annuelle sera destinée à promouvoir la gestion durable de la pêche au Cap-Vert, et notamment le renforcement des capacités de contrôle et de surveillance, et à soutenir les communautés locales de pêcheurs.

La Chine s'intéresse à un des plus petits Etats africains

- Finance palais présidentiel, stades, routes, Réseau internet
- Pêcheries, accord aérien
- Commerce bilatéral encore faible moins de 100 M $
- +500 commerçants chinois établis
- Le Cap-Vert ou le "Macao de l'Afrique" est considéré comme étant le "pari préférentiel" de la Chine en Afrique.
- Le plus grand investissement privé chinois au Cap-Vert -David Chow, dans la construction du complexe hôtelier et hôtel-casino de l'îlot de Santa Maria, à Praia, estimée à environ 250 millions de $.

Menaces environnementales

- Déforestation due à la demande de bois de chauffage ; pénuries d'eau ; sécheresses prolongées et mauvaise utilisation des terres (surpâturage, culture sur les flancs des collines entraînent la désertification et l'érosion);
- Les dommages environnementaux ont menacé plusieurs espèces d'oiseaux et de reptiles ;
- L'extraction illégale de sable de plage ;
- Surpêche.

Drogues illicites :

- Point de transbordement de la cocaïne latino-américaine destinée à l'Europe occidentale, notamment en raison de liaisons lusophones vers le Brésil, le Portugal et la Guinée-Bissau ;
- A pris des mesures pour dissuader le blanchiment d'argent de la drogue, y compris une réforme de 2002 contre le blanchiment d'argent qui criminalise le blanchiment des produits du trafic de stupéfiants et d'autres crimes et la création en 2008 d'une unité de renseignement financier.

Dialogues Stratégiques

- **Les défis de la navalisation et de la maritimisation du monde**
- **L'insularité au sein de l'Union Africaine**

Les Dialogues Stratégiques, une collaboration entre HEC Center for Geopolitics et Policy Center for the New South, représentent une plateforme d'analyse et d'échange biannuelle réunissant des experts, des praticiens, des décideurs politiques, ainsi que le monde universitaire et les médias au service d'une réflexion critique et approfondie sur les tendances politiques mondiales et les grandes questions d'importance commune pour l'Europe et l'Afrique.

Cette publication est issue de la 8ème édition qui s'est tenue le 17 Octobre 2019 et comprend 13 policy papers qui furent présentés, discutés et enrichis à l'occasion de la rencontre. Elle est structurée en deux partie : une première est consacrée aux défis de la navalisation et de la maritimisation du monde, tandis qu'une deuxième partie porte sur l'insularité au sein de l'Union Africaine.

De nombreux secteurs d'activité sont aujourd'hui confrontés aux enjeux liés à la mondialisation. Le secteur maritime ne fait pas l'exception. Si le transport maritime joue un rôle crucial dans le commerce international et contribue grandement à la croissance économique, la maritimisation et la navalisation du monde ne se limitent pas à la question des transports. Celles-ci se caractérisent par un volet géopolitique et géostratégique influent, et reposent sur des stratégies de rapports de forces maritimes tant au niveau international, que dans les espaces insulaires.

La disparité des espaces confère aux iles ou groupes d'iles une extrême variété. Malgré les obstacles freinant leur développement, les économies insulaires ne sont pas systématiquement vouées à l'échec. En effet, le recours aux stratégies de désenclavement insulaire peut accroître leur rôle et leur permettre de servir de relais ou d'exercer leur influence sur le contient auquel elles appartiennent.

HEC CENTER FOR GEOPOLITICS
Paris, France
www.hec.fr

POLICY CENTER FOR THE NEW SOUTH
Rabat, Maroc
www.policycenter.ma

ISBN : 978-9920-633-09-3
9 789920 633093
95 Dhs