Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Ecole Doctorale de Géographie de Paris
UMR 8586 PRODIG
Université Laval
Québec, Canada

Thèse de doctorat

Pour obtenir le grade de Docteur en Géographie
De l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

LA CONSTRUCTION REGIONALE DE LA SECURITE MARITIME

Une étude de la région maritime interaméricaine

M. Sylvain Domergue

Sous la codirection de **Yann Richard**, Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Et de **Frédéric Lasserre**, Professeur à l'Université Laval (Québec, Canada)
Présentée et soutenue publiquement en Sorbonne à Paris le 2 septembre 2022

Composition du Jury

Philippe Boulanger, Professeur des Universités, Sorbonne Université Lettres (Président)
Nathalie Fau, Maître de conférences HDR, Université Paris Cité (Examinatrice)
Jean-Christophe Gay, Professeur des Universités, Université Côte d'Azur (Rapporteur)
Frédéric Lasserre, Professeur titulaire, Université Laval (Québec, Canada) (Co-directeur de thèse)
Lucile Médina, Maître de conférences HDR, Université Montpellier III (Rapporteuse)
Marie Redon, Maître de conférences HDR, Université Paris XIII (Examinatrice)
Yann Richard, Professeur des Universités, Université Paris I Panthéon-Sorbonne (Co-directeur de thèse)

A l'Amiral Olivier Lajous, pour m'avoir transmis
Son amour de la mer et de l'humain,

A Erik Orsenna, pour m'avoir transmis
Son amour de la Géographie,

A mes professeurs,
A mes élèves et étudiants,
Au plus beau métier du monde.

REMERCIEMENTS

La thèse est une longue navigation qui n'a rien de solitaire. Même s'il est souvent seul en passerelle, le doctorant est toujours accompagné, à distance ou au plus près, par de précieux soutiens. Traduire en quelques lignes l'immense gratitude qui m'anime est une gageure. Comment exprimer en quelques phrases, toute la profondeur du mot « merci » pour toutes celles et tous ceux sans qui ce projet ne serait jamais arrivé à bon port ? Impossible, assurément. Néanmoins, je tiens à leur exprimer, *ubi et orbi*, ma sincère et profonde reconnaissance.

Celle-ci s'adresse avant tout à mes extraordinaires directeurs de thèse. Les professeurs Yann Richard et Frédéric Lasserre m'ont accompagné avec exigence et bienveillance, m'entourant toujours de leur immense gentillesse et de leur humour salvateur, dans les moments de doute comme dans les plus belles réussites. Leur disponibilité et la rapidité de leurs réponses m'ont permis, tout au long de ces quatre années, d'optimiser mon temps de recherche et de surmonter dans les meilleurs délais toutes les difficultés – de toute nature – qui se sont trouvées sur mon chemin. Je suis conscient de la chance que j'ai pu avoir. Je souhaite à tous les doctorants de demain de bénéficier d'une telle qualité d'encadrement dans leurs parcours respectifs.

Des remerciements particuliers doivent également être adressés au Colonel Cyrille C., l'un de mes premiers interlocuteurs dans le cadre de ce projet de recherche. Remarquable analyste des équilibres géopolitiques de la région, il a eu la générosité de me consacrer de nombreuses heures de discussions passionnantes. Elles se sont avérées essentielles au lancement des réflexions de fond de cette étude. Avec son aide, j'ai pu accéder à de nombreux interlocuteurs et terrains d'enquêtes « sensibles », sans lesquels les résultats de cette recherche n'auraient eu la même valeur.

Enfin, des remerciements spéciaux doivent être adressés à Patrick B., Mikaël C., et l'Amirale Pascale R. Il y a déjà plusieurs années, ils m'ont fait l'honneur de m'accorder leur confiance tandis que je sortais tout juste des rangs de l'Université. Un merci tout particulier à mon ami Patrick qui a accepté de partager depuis près de dix ans, au long de passionnantes conférences privées, une part de son immense (infinie ?) connaissance de cette région. Tous les trois ont été

aux premières lueurs de ce projet de thèse. S'il aboutit aujourd'hui, c'est aussi grâce à eux.

Cette thèse n'aurait pu être conduite sans entretiens et enquêtes de terrain. Pour cela, j'ai eu la chance de bénéficier d'un peu du temps, des connaissances et de l'expérience de nombreux interlocuteurs.

A Paris, je remercie l'Amiral Coupry pour son aide précieuse dans la préparation de mes premières démarches. A l'Amiral Prazuck, pour avoir accepté de partager son expérience de chef d'Etat-major de la Marine Nationale. A Félix Cabannes, pour sa connaissance de la région et du réseau diplomatique étranger à Paris, duquel les militaires et diplomates colombiens ou dominicains ont bien voulu se prêter au jeu de l'entretien. Un grand merci à eux.

Sur la petite île, si belle, mais si fragile, de la Barbade, je tiens à adresser des remerciements particulièrement chaleureux aux professeurs Robin Mahon et Lucia Fanning. Aux toutes premières heures de mes tous premiers jours d'enquête, ils m'ont accordé avec une immense gentillesse un long entretien dont le contenu m'aura été précieux jusqu'aux dernières lignes de cette étude. Sans qu'il soit possible de tous les citer, un grand merci également à tous mes interlocuteurs durant la conférence CABSEC 2019, au cours de laquelle j'ai eu la chance de rencontrer presque toutes les nationalités et tous les acteurs de la sécurité de ce vaste espace maritime.

A la Martinique, un merci tout particulier à l'ensemble du personnel de l'Etat-Major interarmées de Fort de France, sous le haut commandement de l'Amiral Crignola, au 33^{e} régiment d'Infanterie de Marine, au personnel de la base navale du Fort Saint-Louis, à l'équipage de la Frégate Germinal. Dans le domaine civil, un grand merci à la préfecture Antilles-Guyane, à l'Agence Française de Développement, à Météo France et plus particulièrement au Dr. Ali Bel Madani pour le très long entretien qu'il a accepté de me consacrer. Grâce à sa remarquable pédagogie, et ses éclairants conseils de lecture, la cyclogenèse et son lien avec les espaces maritimes me sont aujourd'hui (un peu) moins étrangers. Merci au professeur Pascal Saffache pour m'avoir accordé, par téléphone, un peu de son temps et donné de précieux conseils. Un merci tout particulier également au Dr. Emmanuel Thouard de l'IFREMER, pour avoir accepté de relire et corriger les sections de cette thèse entrant dans son champ de compétence.

Le Panama semble cacher un secret : celui du dieu des Interfaces, qui, s'ennuyant un jour, aurait choisi de se changer en petit bout de terre. Quoi de plus enchanteur pour un géographe qu'un pays dont la situation fait de lui « une zone de contact et d'échange », à la fois entre deux continents, et deux océans ? Contre virus et marées, j'ai eu la chance de m'y rendre pour mon dernier terrain d'enquête. Là encore, de nombreux interlocuteurs m'ont ouvert leurs portes, et ont accepté de partager leur expérience. A ce titre, un merci très chaleureux à mon ami Pablo Villaamil, dont la générosité n'a d'égal que sa gentillesse. Diplomate remarquable, il m'a considérablement facilité l'accès à des acteurs passionnants de la vie politique et maritime locale. Parmi eux, un grand merci à Michèle Labrut pour sa disponibilité et son expertise, qui m'ont ouvert de belles perspectives d'étude. Merci également à M. l'Ambassadeur Arnaud de Sury pour son temps précieux, au personnel de la mission de l'Union européenne, de l'ONUDC, de la Croix Rouge Internationale, de l'Autorité du Canal de Panama, et de la Caribbean Shipping Association.

En Europe occidentale, au sommet d'une tour splendide donnant sur une mer éclatante, j'ai eu l'honneur et la chance de bénéficier de l'expérience de Simon D, Olivier T, et Nicolas D, directeurs et cadres de la sûreté/sécurité d'une grande compagnie de transport maritime. Malgré leur emploi du temps chargé, ils ont accepté de m'ouvrir des pistes de réflexion originales et riches en perspectives. Je tiens à les remercier pour leur confiance, leur pédagogie, et leur disponibilité.

Les circonstances sanitaires des années 2020 et 2021 ont, hélas, conduit à l'annulation de plusieurs terrains d'enquête. Les doctorants d'aujourd'hui vivent toutefois dans un monde ou les échanges numériques permettent de dépasser partiellement les contraintes de la distance et du temps. Si la visioconférence ne remplacera jamais l'observation, l'insertion, et le contact direct au sein des sociétés étudiées, elle a permis de prendre attache avec des interlocuteurs indispensables à la poursuite et la conclusion de mes travaux. Parmi eux, merci au personnel du Caribbean Forum on Maritime Crime de l'ONUDC, au Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control et des diverses entités du Programme des Nations Unies pour l'Environnement implantés à Kingston et Curaçao. A Trinidad, merci à M. Colin Young, représentant régional de l'OMI. En Colombie, merci au Lieutenant-Colonel Berger. Aux Etats-

Unis, merci aux experts du Consulat de France à Miami, au Capitaine de Frégate Huet, au Colonel Touzard, à Jean-Michel Caffin. Tous m'ont accordé leur confiance et ont consacré du temps et de l'énergie afin de m'aider à avancer dans mes recherches. Tous m'ont ouvert les portes d'autres interlocuteurs, qui m'auront permis d'enrichir, diversifier et élargir mes axes d'analyse. Un merci très particulier, à Londres, à Philippe Janvier pour sa disponibilité et les nombreux échanges qu'il m'a accordés. Son aide a été indispensable pour m'aider à lever, en partie, le voile sur les enchevêtrements complexes de la gouvernance maritime.

Enfin, un grand merci à l'équipe du remarquable Atlas Caraïbe, et plus particulièrement à Frédérique Loew-Turbout, sans qui plusieurs cartes indispensables à la bonne compréhension de cette thèse n'auraient pu voir le jour.

Au-delà de la thèse elle-même, j'ai eu la chance immense de bénéficier des conseils et du soutien de nombreuses personnes et institutions. A Bagdad, j'ai une pensée toute particulière pour le Colonel M. dont la personnalité rayonnante m'aura éclairé et inspiré tout au long de ces années de travail acharné. A Rome, le Lieutenant-Colonel M. et nos partenaires britanniques et états-uniens, avec lesquels des échanges passionnants ont permis de poser les premières bases de ce projet. A Bordeaux, j'ai bénéficié du soutien essentiel de la direction et de mes collègues du lycée Tivoli, Sciences Po Bordeaux, et du SPELC. Un grand merci notamment à Solange, pour m'avoir aidé à porter ce passionnant, mais parfois lourd, fardeau. Plus largement, merci à l'Education Nationale et plus particulièrement au Rectorat de Bordeaux pour l'appui indispensable à la réalisation de ce projet. Dans le même esprit, un grand merci à l'IRSEM (lauréat de la bourse de recherche obtenue en 2020), l'Université Paris 1, le laboratoire PRODIG et la Fondation de la mer (lauréat de la bourse de recherche obtenue en 2022) pour le précieux soutien financier sans lequel aucun terrain n'aurait été possible.

Enfin, et peut-être surtout, un merci immense à mes proches.

Merci à mes amis, véritable famille de cœur : merci à mes « frères d'armes », mes chers Louis, David, et leurs merveilleuses compagnes, Lila et Florence. Merci à Xavier, Sébastien, Éric, Valentin, Thibault, Cécile, Giulia, Mathilde, Théo, Elio, Christian, Sandrine, Yolande et Fiorenzo.

Merci à mes grands-parents qui m'ont accompagné depuis toujours de tout leur amour et leur bienveillance. Merci à mes parents pour leur soutien, leur confiance et leurs encouragements. Tous m'auront permis de réaliser de merveilleuses études, dans les meilleures conditions qui soient. Quelques lignes de remerciements sont bien peu de choses à côté de ce que je leur dois. Merci à ma brillante sœur. Bien loin des rivalités fraternelles, notre immense admiration mutuelle a été l'un des moteurs essentiels de ma résilience.

Merci à Reiwa pour son chaleureux et facétieux soutien au quotidien, ainsi que pour ses contributions involontaires à l'avancée de la rédaction.

Merci enfin à Julie. Dans les caps embouqués sous la tempête, comme lors des traversées les plus solaires, elle a été mon timonier, mon commissaire de bord, mon commandant en second, sans qui rien n'aurait été possible.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE 17

PREMIERE PARTIE - L'observation d'une région maritime sous l'effet de la régionalisation des enjeux sécuritaires 72

Chapitre 1 - La mer, point commun d'un espace fragmenté **73**

Chapitre 2- Maritimisation et insécurité maritime dans l'espace interaméricain : une lecture géographique **128**

BILAN PREMIERE PARTIE **178**

DEUXIEME PARTIE - Privilégier le prisme régional : le déploiement de macro-régionalismes sécuritaires maritimes 179

Chapitre 3 : Le macro-régionalisme des acteurs non-étatiques : favoriser la région pour mettre en œuvre des politiques **180**

Chapitre 4 : Intervenir pour se protéger, organiser pour stabiliser : les macro-régionalismes sécuritaires, un vecteur d'influence de proximité pour les hégémons régionaux **223**

Chapitre 5 - Coopérer pour s'affirmer, mutualiser pour exister : le macro-régionalisme à géométrie variable des autres Etats de la région **264**

BILAN SECONDE PARTIE **292**

TROISIEME PARTIE - De la coopération à l'intégration ? Les enjeux géographiques d'une construction de la sécurité maritime régionale 294

Chapitre 6 : Une coopération transcalaire favorisée par les régionalismes des acteurs de la sécurité maritime **295**

Chapitre 7 : L'émergence d'une région de sécurité maritime, fruit des pratiques de coopération ? .. **336**

BILAN TROISIEME PARTIE **403**

CONCLUSION GENERALE 404

ANNEXES 410

BIBLIOGRAPHIE 427

TABLES 469

LISTE DES ACCRONYMES

ACP : Autorité du Canal de Panama

ADM : Armes de Destruction Massive

AEC : Association des Etats de la Caraïbe

AFD : Agence Française de Développement

AIE : Agence Internationale de l'Energie

AIS : Automatic Identification System

ALBA : Alliance Bolivarienne pour les peuples de notre Amérique

ALCORCA : Appui à la lutte contre la criminalité organisée dans les Caraïbes

AOI : Area of Influence

AOSIS : Alliance des petits Etats insulaires

APE : Accord de Partenariat Economique

ASEAN : Association des Nations de l'Asie du Sud Est

BDF : Barbados Defense Force

BID : Banque Interaméricaine de Développement

BRI : Belt and Road Initiative

CABSEC: Caribbean Security Conference/South American Security Conference

CAFTA-DR : Accord de libre-échange avec l'Amérique centrale et la République Dominicaine.

CANSEC : Caribbean Nations Security Conference

CAP : Central Alerting Post

CARICOM IMPACS : Caribbean Community Implementation Agency for Crime and Security

CARICOM : Communauté Caraïbe

CARIFTA : Association Caraïbe de Libre-Echange

CARSI : Central America Region Security Initiative

CBSI : Caribbean Basin Security Initiative

CCLEC : Caribbean Customs Law Enforcement Council

CDEMA : Caribbean Disaster Emergency Management Agency

CEEMCB : Centre of Engineering and Environmental Management of Coasts and Bays

CELAC : Communauté d'Etats Latino-Américains et Caraïbes

CENTSEC : Central American Security Conference

CEP : Caribbean Environnemental Programme

CEPALC : Commission Economique pour l'Amérique Latine et les Caraïbes

CEPREDENAC : Centro de Coordinación para la Prevención de los Desastres en América Central y República Dominicana

CFMC : Forum des Caraïbes sur la criminalité maritime

CID : Conférence douanière inter-Caraïbe

CIJ : Cour Internationale de Justice

CLME : Caribbean Large Marine Ecosystem

CMU : Caribbean Maritime University

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

CNUDM ou UNCLOS : Conférence des Nations Unies pour le Droit de la Mer, ou United Nations Conference on le the Law of the Seas.

COCATRAM : Comisión Centramericana de Transporte Maritimo

COI-UNESCO : Commission Océanographique Intergouvernementale de l'UNESCO

COTECMAR : Ciencia y Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval y Maritima

CRA : Caribbean Regional Maritime Agreement, ou « Accord de San José », ou « Accord d'Aruba »

CREWS : Climate Risk Early Warning Systems

CRFM : Mécanisme Régional Caribéen des Pêches

CRIP : Caribbean Region Indicative Programme

CRRIF : Caribbean Catastrophe Risk Insurance Facility Segregated Portfolio Company

CSIS : Center for Strategic and International Studies

DAOALOS : Division des Affaires Maritimes et Droit de la Mer

DART : Disaster Assistance Response Team

DGRIS : Direction Générale des Relations Internationales et Stratégiques

DNRED : Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières

DSPC : Diplomatie pour la Sécurité de la Colombie

EMIA : Espace Maritime Interaméricain

ETM : Energie Thermique des Mers

FAO : Food and Alimentation Organisation

FED : Fonds Européen de Développement

FMI : Fond Monétaire International

FREMM : Frégate Multi-Missions

GEM : Grands Ecosystèmes Marins

GIEC : Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat

GIZC : Gestion Intégrée des Zones Côtières

GPA : Global Programme of Action

IADB : Inter-American Defense Board

IAMSAR : Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautique et maritime

IATTC : Inter-American Tropical Tuna Commission

ICG/CARIBE-EWS : Intergovernmental Coordination Group for the Tsunami and Other Coastal Hazards Warning System for the Caribbean and Adjacent Regions

IFREMER : Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer

IHEDN : Institut des hautes études de la Défense nationale

IMB : International Maritime Bureau

IMCO : Inter-gouvernemental Maritime Consultative Organization

IMET : International Military Education & Training

IRSEM : Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire

ISA : Autorité Internationale des Fonds Marins

ISEMAR : Institut Supérieur d'Economie Maritime

ITF : International Transport Worker's Federation

IWCO : World Commission on the Ocean

JIATF-S : Joint Inter-Agency Task Force - South

LME : Large Marine Ecosystem

MARPOL : Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

MCCA : Marché Commun Centre-Américain

MICA : Maritime Information Cooperation and Awareness

MJA : Major Fishing Areas

MOOC : Massive Open Online Courses

MoU : Memorandum of Understanding

MRCC : Maritime Rescue Coordination Center

NEP : North East Pacific Region (programme de mer régionale du PNUE)

NOAA : National Oceanic and Atmospheric Administration

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique

OEA : Organisation des Etats Américains

OECS : Organisation des Etats des Caraïbes de l'Est

OIG : Organisation Inter-Gouvernementale

OIT : Organisation Internationale du Travail

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OMI : Organisation Maritime Internationale

OMM : Organisation Météorologique Mondiale

ONG : Organisation Non-Gouvernementale

ONU : Organisation des Nations Unies

ONUDC : Organisation des Nations Unies contre la Drogue et le Crime

OPRC : Oil Spill Response Equipement, Simulation Exercises and Co-Ordination

OSPESCA : Caribbean Regional Fisheries Mechanism et le Central America Fisheries and Aquaculture Organization

OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

Pêche INN : Pêche Illégale, Non-réglementée et Non-déclarée.

PEM : Planification de l'Espace Maritime

PICT : Programme Intégré de Coopération Technique

PIED : Petits Etats Insulaires en Développement

PMEM : Petits et Micro-Etats Maritimes

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

PsC : Port State Control

RAC : Regional Activity Center

RAC/REMPEITC : Regional Activity Center/Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre

RAC-SPAW : Regional Activity Center - Protocol Concerning Specially Protected Areas and Wildlife

RCU : Regional Coordination Unit

RFB : Regional Fishery Bodies

RMIA : Région Maritime Interaméricaine

RRM : Regional Response Mechanism

RSM : Région de Sécurité Maritime

RSS : Regional Security Center

SAR : Search and Rescue

SICA : Système d'Intégration Centraméricain

SOLAS : Safety of Life at Sea

SOUTHCOM : Commandement Sud

SRR : Search and Rescue Region :

TBI : Third Border Initiative

TFG : Task Force Group

TIAR : Traité Interaméricain d'Assistance Réciproque

TIDM : Tribunal International de la Mer

TNC : The Nature Conservancy

UE : Union Européenne

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture

UNHCR : Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Refugiés

UNITAR : United Nations Institute for Training and Research

USGC : US Coast Guard

USGS : United States Geographical Survey

WCR : Wider Caribbean Region

WECAFC : Western Central Atlantic Fishery Commission

WHINSEC : Western Hemisphere Institute for Security Cooperation

WTTC : World Travel and Tourism Council

WWF : Fond Mondial pour la Nature

ZEE : Zone Economique Exclusive

« La géographie, aussi, est une navigation »

Erik Orsenna

INTRODUCTION GENERALE

Contexte, prérequis

1. La mer comme cas d'étude

Une évidence

« La mer a, de manière récurrente, été présentée comme un désert importun et peu accueillant, où la terre est un point de repère rassurant ». Ainsi l'anthropologue et historien britannique John Mack évoque-t-il la perception de la mer dans son ouvrage *The Sea: a cultural history* (Mack, 2011, p.74). Il y révèle qu'à l'étude de la littérature historique et politique à travers les âges et les régions du monde la mer est souvent demeurée un espace secondaire, à la marge ; un simple décor au fond de la scène où se déroule véritablement l'action, à savoir la terre.

Pourtant, comme le souligne Erik Orsenna dans les premières pages du petit recueil de l'IRSEM « La Terre est bleue », publié en 2011, le choix de s'intéresser aux espaces maritimes comme objet central d'un projet de recherche en géographie semble relever aujourd'hui de « l'évidence » (p.10). La prépondérance de la surface maritime recouvrant la planète (71%) et l'importance prise par les espaces maritimes pour les sociétés contemporaines paraissent en faire un sujet d'étude incontournable. Une évidence qui faisait dire à Jean de Lery que *«* ceux qui n'ont pas été sur la mer (…) n'ont vu que la moitié du monde *»* (De Lery, 1578, cité par Mollat du Jourdin, 1993 p. 285). Un constat partagé par le géographe français André Louchet, qui évoque une « Planète Océane *»* plutôt qu'une « Planète Terre *»* (Louchet, 2009).

Une thématique à la marge des sciences humaines

La réflexion en géographie sur le thème de la mer n'est pas un domaine vierge. Pour le seul monde francophone, les géographes se sont beaucoup intéressés aux espaces maritimes du point de vue de la géophysique (Guilcher, 1957 ; Vanney, 1991, 2002 ; Louchet, 2009) ou du transport

(Marcadon, 2001 ; Frémont, 2007 ; Guillaume, 2008, etc.). On retrouve également de nombreuses études portant sur les espaces côtiers, portuaires, et les enjeux d'aménagement, avec notamment Jean-René Vanney (1991), Catherine Meur-Férec (1993, 2008, etc.), ou Alain Miossec (2004, 2012, etc.), pour n'en citer que quelques-uns. De manière plus confidentielle, la mer a, par ailleurs, été étudiée à travers le prisme de la géographie sociale et culturelle par Camille Parrain (2012), mais également des points de vue juridique et géopolitique (Vigarié 1995 ; Louchet, 2009 ; Fau et Frécon, 2014 ; Lasserre, 2014, 2017, ; Fau et Treglodé, 2018 ; etc.).

Pourtant, les sciences humaines, et la géographie en particulier, demeurent poursuivies par ce que Jean-Louis Tisser nommait en 1998 « Le mal de l'océan » (Tissier, 1998, p. 143). Que ce soit dans le champ de la géographie, des sciences politiques, des relations internationales ou encore du droit, le thème de la mer demeure en effet à la marge de la recherche scientifique : comparativement à d'autres sous-disciplines, elle est largement distancée tant par le volume de publications que par le nombre de cursus universitaires, en France comme à l'étranger. En particulier, la mer demeure peu explorée dans le vaste champ du risque et de la sécurité.

2. L'objet d'étude : la construction de la sécurité maritime dans un contexte régional

La mer comme territoire du risque, et lieu d'expression de nombreuses menaces

Comme l'écrivait Simon Leys, « la mer, c'est la nature poussée au paroxysme » (Leys, 2003). La mer est en effet porteuse de nombreux aléas et risques naturels, facteurs d'insécurité. Le risque, du latin *resecum*, « qui coupe », compris au sens très général comme l'éventualité d'occurrence d'un évènement ou une situation indésirable, est très diversement entendu d'une discipline à l'autre. L'intérêt pour la prévision du danger, l'anticipation de hasards dommageables sont en effet des idées étudiées depuis plusieurs siècles dans une multitude de domaines : stratégie militaire, agriculture, mobilités humaines et mutations sociales au XIXe siècle, finance, etc. (Fressoz et Pestré, 2013). Traditionnellement, le risque est envisagé en géographie selon les données de la nature (Dion, 1934 ; Sorre, 1947). Ce n'est qu'à partir des années 1970 que s'engagent des études sur « les rapports entre faits de nature et faits de société » (Veyret et Reghezza, 2005, p.2). Sont ainsi de plus en plus étudiées les conséquences

des actions anthropiques sur les dysfonctionnements naturels (Vogt, 1978, Veyret, 1998, Wicherek, 1993, Flageollet, 1998, …) mais également les enjeux soulevés par les aléas climatiques (Escourrou, 1986 ; Pagney, 1994, Lamarre, 1997 ; Vigneau, 2005), hydromorphologiques (Petit *et* al, 1987 ; Masson, 1987, Maucorps, 1987 ; Demangeot, 1989), hydroclimatiques (Bravard, 2000) ou encore volcaniques (Augendre, 2008) pour les activités humaines. Les espaces maritimes se prêtent bien à une observation sous le prisme du risque naturel, qu'il soit thalasso-climatique (la cyclogénèse est intrinsèquement liée aux océans), sismologique (tsunamis), ou encore eustatique (submersion). Or, comme le soulignaient Philippe et Geneviève Pinchemel, « les océans, les mers constituent des milieux naturels indiscutables, mais ils présentent à l'analyse géographique des spécificités déroutantes : la surface des eaux, mobile, changeante, est une étendue sans repères géographiques fixes, indescriptible si ce n'est par ses limites continentales » (Pinchemel, 1992, p 282). La mer est donc un monde où *rien* ne tient durablement, à tel point que certains auteurs parlent de « monde de l'éphémère » (Augustin, 1994) ou de « l'impermanence » (Royer, 2012). Cette situation influe sur l'appréhension des risques et menaces maritimes et leur gestion, car ils sont hyper-mobiles et, le plus souvent, transnationaux.

En raison de leur immensité et d'un apparent paradoxe géographique - relative facilité d'accès et liberté de mouvement d'une part, mais contraintes considérables de surveillance d'autre part -, les espaces maritimes sont aussi un lieu privilégié de surgissement et de développement de menaces, que le sociologue Ulrich Beck distingue des risques en parlant de « la substitution du hasard par l'intention » (Beck, 2003, p. 32). Une définition partagée par le criminologue Jean Paul Brodeur : « La base de la distinction entre risque et menace […] tient au fait que le risque soit un évènement naturel ou un accident qui n'est pas la réalisation d'une intention qui la précède, alors que la menace repose sur une intention antérieure » (Brodeur, 2006, p. 496). Elles se manifestent sous la forme de trafics illicites divers (Morris, 1994, Griffith, 1991, 2000, etc.), de conflits géopolitiques ou d'actions de piraterie ou terroristes (Griffith, 2004 ; Frécon, 2012 ; Eudeline, 2012, 2016) pouvant être de puissants facteurs de déstabilisation politique, économique et sociale dans les territoires riverains.

Au-delà de ces menaces, les activités humaines elles-mêmes constituent un facteur de risque de plus en plus important, comme l'ont souligné les études menées depuis les années 1970 et 1980 (Beck, 1987). L'accroissement des risques technologiques, à l'image de catastrophes récentes

telle celle de la plate-forme pétrolière *Deep-Water Horizon* dans le golfe du Mexique en 2010, ou du naufrage du pétrolier japonais *Wakashio* à l'île Maurice en 2020, pour ne citer que les plus récentes et médiatisées, ont mis en évidence les conséquences qu'elles pouvaient avoir sur le milieu marin et les activités économiques qui en dépendent. Catastrophiques pour le tourisme (île Maurice) et pour les activités de pêche (Louisiane), elles entraînent parfois le développement d'activités criminelles par remplacement des sources de revenu perdues à la suite de ces altérations environnementales (Luntumbue, 2011 ; Frécon, 2012). Des hypothèses mises par exemple en évidence dans l'analyse du développement de la piraterie dans le détroit de Malacca, comme conséquence de l'exploitation massive des granulats marins et de la densité du trafic maritime international (Frécon, 2012). L'envolée des cours du pétrole, à la fin de la décennie 2000, les menaces répétées de blocage du détroit d'Ormuz à la suite de la montée régulières des tensions entre les Etats-Unis et l'Iran[1], ou le blocage accidentel du canal de Suez[2] en mars 2021 lors de l'échouage du porte-conteneur *Ever Given*, ont rappelé les conséquences mondiales que pouvaient avoir une altération de certains secteurs d'activité maritimes. L'espace maritime interaméricain semble particulièrement sensible à ces enjeux.

Etudier l'espace interaméricain

Cet espace est difficile à identifier et à nommer clairement (Figure 1). La dénomination « Caraïbes » est la plus courante, mais désigne l'espace insulaire oriental du bassin. On ne peut mobiliser ni « Amérique du Nord », ni « Amérique du Sud », ni « Amérique insulaire ». L'expression « Monde caraïbe » est parfois utilisée (Louchet, 2009), mais est peu claire, et risque d'orienter le regard vers la seule mer des Antilles. Nous choisissons donc d'utiliser le terme « espace interaméricain », le plus neutre possible, dont nous justifierons progressivement l'usage et les limites approximatives dans cette étude.

[1] Pour rappel, le détroit d'Ormuz voit transiter plus de 30% du trafic pétrolier mondial.

[2] Le canal de Suez représentait en 2020 11% du trafic mondial, Panama 4,5%, en forte augmentation (ISEMAR, 2021)

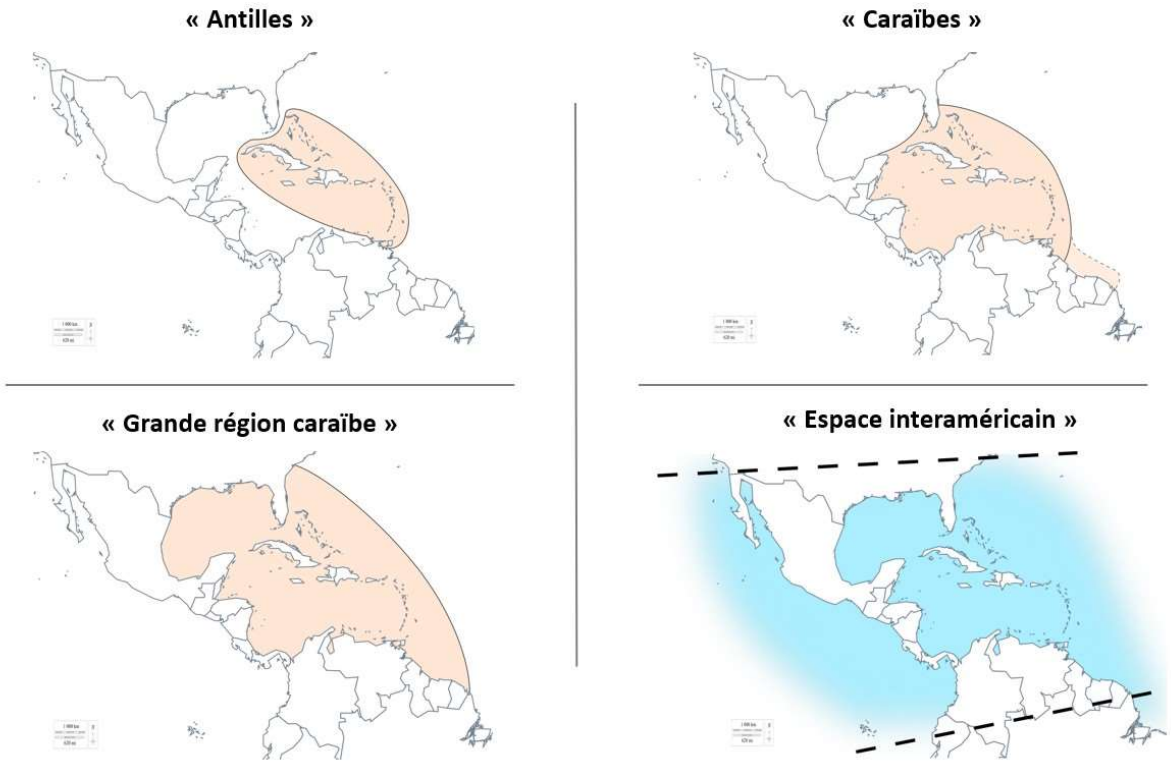


Figure 1- Représentation cartographique approximative des principales appellations habituellement usitées pour qualifier cet espace.

Si nous créons et proposons l'appellation d'espace interaméricain, d'autres termes apparaissent régulièrement dans la littérature : « Antilles » désigne un espace maritime et insulaire articulé autour de la mer des Antilles. Il comprend deux archipels : ceux des petites et des grandes Antilles. Le terme « Caraïbes » désigne un espace plus vaste et plus subjectif, comprenant les côtes des Etats riverains mais excluant le Golfe du Mexique. Selon les auteurs, le plateau des Guyanes et la Floride peuvent être intégrés, ou non, à cette appellation. La « Grande région caraïbe » est en revanche issue du terme administratif anglo-saxon « *Wider Caribbean Region » (WCR)* et initialement proposée par les biologistes marins et le PNUE, qui désigne un espace précisément défini et intégrant les mers des Caraïbes et le Golfe du Mexique. Il est à noter que les délimitations proposées sur ce document des espaces « Caraïbes » et « Antilles » sont volontairement approximatifs, n'existant pas de consensus précis dans les sources consultées.

Traversé par des flux est-ouest et nord-sud, cet espace interaméricain est un carrefour majeur de l'activité maritime mondiale (McCalla, Slack et Comtois, 2005 ; Ducruet et Notteboom, 2012). Soumis à des risques naturels majeurs intenses et réguliers (Pagney Bénito-Espinal, 2006 ; Lavell et Lopez-Marrero, 2013), cette portion nord de l'Amérique latine, elle-même considérée comme la « région la plus violente de la planète » (BID, 2018[3], p.3), se déploie

[3] Nathalie Alvarado et Roberg Muggah, *Crime and Violence: Obstacles to Development in Latin American and Caribbean Cities*, rapport au profit de la Banque Interaméricaine de Développement, novembre 2018 ;

approximativement du sud des États-Unis au nord de la cordillère des Andes et au plateau des Guyanes. Elle constitue un espace immense et composé de nombreux territoires où opèrent des acteurs très divers. S'y côtoient une aire de prospérité majeure, puissance économique et militaire mondiale (Etats-Unis), des territoires sous tutelle plus ou moins forte d'Etats européens (Antilles et Guyane françaises, Commonwealth, Antilles néerlandaises, etc.), des pays en développement (Mexique, Colombie, etc.), des pays à faible revenu et « moins avancés » (PMA) (pays d'Amérique Centrale, Cuba, etc.), des États faillis (Haïti, Venezuela, etc.), ainsi que des micro-Etats insulaires (Grenade, Barbade, etc.) ou terrestres (Belize, El Salvador, etc.). Au total, 45 États et territoires sous souveraineté[4] cohabitent, partageant tous un objet : la mer, qui occupe une place centrale, et dominante à plus d'un titre comme nous le verrons, au sein de cet espace. Tous les États, à l'exception du Salvador, y sont riverains du bassin maritime caribéen et huit sont riverains des façades maritimes Atlantique *et* Pacifique (Mexique, Guatemala, Honduras, Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panama et Colombie). Politiquement, et juridiquement très fragmenté[5] (Sanguin, 2005), l'espace maritime interaméricain est morcelé de 98 frontières et délimitations[6] maritimes[7]. *Il est à ce titre, et de loin, l'ensemble maritime le plus fragmenté au monde*, devant l'océan Indien (63 frontières maritimes) et les mers Noire et Méditerranée (53)[8].

Nous verrons que les territoires qui le composent sont très dépendants de la mer, d'abord à cause de leur extraversion économique (exportations et importations) et, de l'exploitation grandissante des espaces maritimes : la pêche bien sûr, mais également l'exploitation croissante des ressources issues des fonds marins, qu'il s'agisse des hydrocarbures, des potentialités d'énergies marines renouvelables, et d'éventuelles ressources en terres rares. Cet espace est également une importante interface mondiale Nord-Sud, traversée entre autres par la route maritime circumterrestre (*via* le canal de Panama), les flux reliant l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, ainsi que la route maritime reliant les deux façades de l'Amérique du Nord,

[4] 17 îles ou territoires continentaux sont sous souveraineté états-unienne ou européenne

[5] Dans une revue d'ouvrage, Jean Claude Maillard parlait d'un archipel antillais « pulvérisé par la Géographie » (Maillard, 1999).

[6] Par « délimitations », il est entendu, dans le document du Département d'Etat cité, des limites administratives théoriques, non-encore reconnues par l'ensemble des acteurs concernés, telles certaines revendications d'extension de plateau continental.

[7] Dont 42 sont fixées par des traités internationaux, et 6 sous arbitrage, soit seulement 48,9% du total.

[8] Département d'Etat des Etats-Unis, Bureau des Océans et des Affaires environnementales et Scientifiques, *Limits in the Seas*, *maritime boundaries of the world,* 1990.

toujours *via* le canal de Panama (Domergue, 2014). Il s'agit donc d'un espace stratégique pour la navigation commerciale internationale. Par ailleurs, depuis la seconde moitié du XXe siècle, cet espace est devenu un des théâtres du développement du tourisme de masse, en particulier sur les mers avec le succès de la plaisance et des circuits de croisière, dont il est la première destination mondiale. On observe donc une très forte anthropisation de ces espaces maritimes, y compris hauturiers, et une très forte dépendance des États riverains vis-à-vis de la mer. Or, cet espace, comme tout espace maritime, est affecté par des problèmes transnationaux menaçant les milieux et les activités. Qu'il s'agisse des risques environnementaux liés à l'accroissement de l'activité humaine en mer, la vulnérabilité croissante de celles-ci aux aléas climatiques d'origine maritime, ou la forte hausse des activités criminelles en mer (piraterie, brigandage, trafics), les enjeux sécuritaires maritimes se sont fortement accrus dans cet espace ces vingt dernières années.

Malgré cet intérêt maritime, la plupart des études géographiques dédiées à cette partie du monde mettent prioritairement en avant les espaces terrestres riverains – géopolitique, géographie politique et géographie culturelle (Musset, 1994 ; Taglioni, 1998 ; Burac, Godard et Taglioni, 2003 ; Bégot, Buléon et Roth, 2003 ; Redon, 2007, Calmont et Audebert (dir.), 2003 ; Cruse, 2011, 2014), géographie du développement et des risques (Pagney Benito-Espinal, 1998 ; Joseph (dir.), 2007 ; Roux et Acevedo, 2015), géographie urbaine (Musset, 2000 ; Girault, 2003 ; Desse, 2006 ; Cruse, 2010) ; et/ou les littoraux - géographie du tourisme (Desse, Jeanty et Gherardi, 2018), géographie portuaire (Chardon, 1975 ; Vergé-Depré, 2006), géographie des transports (Chardon, 1987), géomorphologie du littoral (Saffache, 2003 (dir.)). Très peu sont spécifiquement dédiées à la mer comme objet d'étude central (Taglioni, 1998 ; Clegg, Mahon, McConney et Oxenford (dir.), 2020), et y associent une lecture sécuritaire (Morris, 1996 ; Bowling, 2010).

Nous faisons donc le choix, dans cette étude, de nous intéresser plus à *la mer en tant que telle*, pas comme simple composante d'une analyse régionale plus large, *mais en tant qu'élément central de cette recherche doctorale* : objet de convoitise, d'appropriation, de risques et de menaces, et sujet de réflexion à propos de la gouvernance des activités qui s'y déploient, autant d'enjeux et de termes qui feront l'objet de précisions et de définitions dans les chapitres suivants. Le choix de cet espace comme terrain d'étude est donc dû au cumul de deux constats : d'abord, l'absence d'étude spécifique de la construction régionale de la sécurité à travers le

prisme maritime dans cette partie du monde, *a fortiori* dans le cadre d'une analyse géographique ; ensuite, la concentration de très nombreux enjeux sécuritaires maritimes, que nous allons mettre en évidence, susceptibles de jouer un rôle déterminant dans les relations entre acteurs politiques, à commencer par les Etats riverains et les institutions internationales et régionales qui y opèrent.

Il convient donc, avant toute analyse, de préciser le cadrage conceptuel et notionnel de nos sujets d'analyse, à commencer par la sécurité maritime et la construction régionale.

Cadre théorique, conceptuel et état de la littérature

1. De la notion de sécurité à celle de sécurité maritime

a. Une définition particulièrement plastique.

De la complexité intrinsèque …

La définition du mot « sécurité » présente plusieurs difficultés. Notion « essentiellement contestée » (Buzan, 1983, p.7), elle est « un champ de bataille en soi et pour soi » (Smith, 2005, p.27). De nombreuses disciplines, parmi lesquelles les sciences politiques et le droit, se sont penchées sur cet objet, mais aucune définition ne fait consensus. Thiery Balzacq propose un rappel de ses origines : « L'étymologie latine de « sécurité » révèle une contradiction intrinsèque, presqu'un oxymore, un choc entre la particule sine (sans) et l'idée de cura (soin). Les deux éléments mis ensemble (*sine* + *cura*) donnent à la sécurité un sens déconcertant : l'absence de soin, c'est-à-dire le contraire de ce qu'elle veut dire aujourd'hui : un état dans lequel « on » n'a rien à craindre. La sécurité, selon cette lecture, n'aurait donc pas désigné « l'absence d'anxiété dont dépend une vie heureuse, un état de quiétude intérieure, de sérénité et d'équilibre. Ce sens ne s'imposera que bien plus tard. » (Balzacq, 2003, p.35). Selon une autre lecture, le mot pourrait avoir comme origine la racine *securus*, également mobilisée sous cette forme par Cicéron, Tite Live, Pline ou encore Sénèque, et alors comprise comme une « exemption de soucis », une « tranquillité de l'âme », et parfois associée au concept de *tranquillitas* (Hasic, 2015). Cette variation d'analyse parmi les auteurs témoigne de la

complexité que véhicule ce terme (Domergue, 2020 ; 2021).

… au mot-valise

Ayant donc pu être associée à l'époque moderne au sentiment d'excès de confiance[9] , la sécurité a subi un glissement sémantique pour faire référence en fin de compte à un « moyen de protection, à un objet qui sécurise, qui rend fiable » (Balzacq, 2003, p.36). En 1943, le diplomate britannique David Mitrany oppose la sécurité définie en termes de « vie sociale paisible » à sa conception jusque alors plus traditionnelle, définie comme un « territoire adéquatement protégé » (Mitrany, 1943, p.15, mobilisé par Battistella, Cornut et Baranets (2019, p.463). Aujourd'hui, le concept de sécurité est ainsi appliqué à divers domaines : économie, santé, environnement, technologie, etc. Il est devenu un « mot-valise ». Pour éviter les contresens, il est donc préférable de préciser au préalable le domaine auquel on l'applique avant d'en proposer une définition adaptée.

Nous nous appuierons sur des synthèses de travaux des internationalistes afin de montrer comment la perception de ce concept a évolué dans le temps et ce qu'il représente aujourd'hui. Dans un second temps, nous définirons la notion de sécurité maritime.

b. La notion de sécurité dans le domaine des relations internationales

La sécurité internationale selon les « réalistes »

En sciences politiques, le concept de sécurité a longtemps été dominé par une vision dite réaliste, où la sécurité est avant tout observée à travers le prisme étatique (Morgenthau, 1985 ; Dougherty et Pfaltzgraff, 1990). Selon cette approche, la sécurité ne peut être garantie que par une autorité politique, l'Etat, qui a la « charge de protéger la société de la violence et de l'invasion des autres sociétés » (Smith, 1776, p.689). L'Etat est donc essentiellement perçu comme le seul acteur en mesure d'instaurer un cadre sécuritaire nécessaire au bien être des

[9] « Lorsque l'espérance est forte qu'elle chasse entièrement la crainte, elle change de nature et se nomme sécurité ou assurance » René Descartes, *Les passions de l'âme* (art. 166) in Oeuvres et lettres, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1952, p. 775-776, cité par J. Delumeau, *Rassurer et protéger. Le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris, Fayard, 1989, p. 13.

individus, à l'épanouissement des sociétés et au développement économique (Rotschild, 1995 ; Balzacq, 2003). Par extension, selon cette lecture, le système de relations internationales « est conçu comme anarchique et les Etats sont entendus comme entités autonomes et indépendantes luttant pour leur survie » (Lasserre et Pic, 2017, p.7). Dans cette perspective, chaque Etat cherche à « maximiser sa sécurité » dans sa relation au système (Murray, 2012). La sécurité est alors essentiellement analysée selon un seul réseau d'acteurs, celui des Etats, à un seul niveau, celui des relations interétatiques. Cette vision de la sécurité internationale est dite « traditionnelle ».

La tradition géopolitique matérialiste, ou « classique », rejoint cette analyse, où le déterminisme géographique est mis en avant pour justifier l'exercice du pouvoir politique étatique sur un territoire et le recours à l'action militaire (Douzet et Kaplan, 2012) : dans la continuité de la pensée darwinienne de la fin du XIXe siècle, l'Etat est envisagé comme un organisme vivant, en compétition pour le contrôle d'un « espace vital » et/ou d'une aire d'influence nécessaire à son développement, la sécurisation de ses approvisionnements, la préservation de sa sécurité, voire de son identité (Ratzel, 1897, Mackinder, 1904, Kjellén, 1905, Haushofer, 1924, Spykman, 1942 et 1944).

L'espace interaméricain a déjà fait l'objet d'une abondante production scientifique orientée vers l'étude de la sécurité à travers le prisme réaliste/géopolitique matérialiste au cours du XXe siècle. Anglo-américaines pour l'essentiel, ces études ont porté principalement sur deux sujets : d'une part, la sécurité hémisphérique dans un contexte de guerre froide, la région caraïbe étant observée dans son ensemble comme un échiquier géopolitique théâtre de l'affrontement entre les blocs par l'intermédiaire des Etats riverains (Dominguez, 1980, Hayes, 1980); d'autre part, la sécurité y a pu être envisagée sous l'angle des approvisionnements en matières premières dont dépendent les Etats-Unis (Mahan, 1892, Mason, 1949). La sécurité, selon ces études, n'est donc pour l'essentiel envisagée que dans le cadre d'une approche statocentrée, reprenant la métaphore organique de l'Etat en compétition avec d'autres Etats pour développer son aire d'influence et préserver sa sécurité.

D'autres courants de pensée envisagent la sécurité internationale dans une perspective dite « non-traditionnelle ». Parmi eux, on trouve le libéralisme et le constructivisme.

La sécurité internationale selon les approches « libérales »

Les approches dites « libérales » « mettent l'accent sur l'importance des institutions, comprises dans un sens large comme des manières régulées de conduire les interactions sociales » (David, Schmitt, 2020, p.100). Selon cette approche, la sécurité ne peut plus être conçue comme une construction « au détriment des autres, mais comme une problématique commune » (Lasserre et Pic, 2017, p.8). Ainsi, la vision des libéraux a deux originalités principales. D'une part, ils insèrent d'autres acteurs dans leur réflexion, tels les individus, qui sont au cœur de la finalité sécuritaire des Etats. Dans cette perspective, « l'Etat est l'instrument de sécurité et les individus en sont les sujets » (McSweeney, 1999, p.85). D'autre part, les libéraux ont la conviction qu'il est « possible de réduire le degré de conflictualité des rapports interétatiques […] en s'inscrivant dans une logique de rapprochement des Etats » (David, Schmitt, 2020, p.100). Ce rapprochement et cette régulation se font à l'aide d'institutions, nationales et/ou internationales, dont le rôle est de faciliter la gouvernance des problématiques rencontrées. La part belle est ainsi faite aux considérations économiques, qui sont à la fois perçues comme un vecteur de coopération et d'apaisement des relations internationales, mais également comme des facteurs potentiels de déstabilisation en cas de dysfonctionnement des échanges commerciaux. Cela justifierait le développement d'institutions censées structurer et réguler les interactions économiques.

Selon les libéraux, l'évolution de la sécurité internationale s'explique principalement par les changements dans les institutions, nationales et internationales. Ainsi, « un affaiblissement des institutions libérales est perçu comme augmentant les risques de conflits et l'importance des enjeux de puissance » (David, Schmitt, 2020, p.103). Les tenants de cette approche identifient généralement deux grandes sources de changement : les transitions majeures de la puissance (les deux guerres mondiales par exemple), ou des crises économiques graves et soutenues (Ikenberry, 2001 ; Gunitsky, 2017 ; Findlay et O'Rourke, 2007 ; mobilisés par David et Schmitt, 2020).

Concernant l'espace interaméricain, quelques auteurs insistent sur le rôle des organisations de coopération agissant régionalement dans le domaine économique (Milne 1974) et que nous détaillerons un peu plus loin. Ils y plaident parfois pour une meilleure gouvernance économique institutionnalisée en Amérique latine afin de renforcer la sécurité internationale dans cette partie

du monde (Ruiz-Dana *et al*, 2009). En élargissant la focale géographique, l'échelle bi-continentale (Amérique du Nord et Amérique du Sud) a fait l'objet d'une abondante production scientifique sur le thème de la « sécurité hémisphérique », en particulier à partir des années 1990, dans un contexte international post-bipolaire. Ainsi, quelques-unes de ces publications s'inscrivent dans la tradition libérale en soulignant l'utilité de dépasser le prisme étatique tout en soulignant le rôle déterminant de la libéralisation politique et économique comme régulateur des conflictualités à l'échelle hémisphérique (Downes, 1995), ou en insistant sur le rôle des institutions continentales (Organisation des Etats Américains, …) ou régionales en matière de régulation des conflictualités (Weiffen, Wehner, Nolte, 2013). Néanmoins, d'autres auteurs nuancent cette approche libérale en soulignant qu'il y a, dans cette partie du monde, « peu de raisons de penser que la promotion de la libéralisation et l'intégration en termes de politique démocratique et d'économie conduiraient automatiquement à la stabilité régionale, en particulier au regard de la faiblesse des institutions régionales, la fragilité de plusieurs Etats, les inégalités de puissance, et le manque de consensus [en matière d'agenda sécuritaire] » (Hurell, 2002).

Mais ce sont les études constructivistes, portée par l'école dite « de Copenhague » (*Copenhagen Peace Research Institute*, aujourd'hui disparu), qui vont dominer la production scientifique sur le thème de la sécurité internationale à partir des années 1980.

La sécurité internationale selon les constructivistes

A la différence des approches réalistes et libérales, le constructivisme élargit l'étude de la sécurité au-delà du prisme de l'Etat (réalismes) et en observant d'autres acteurs, jusqu'ici appréhendés comme simples objets de la finalité sécuritaire de l'action des Etats et des institutions (libéralismes). Pour les constructivistes, les acteurs sont davantage pris en compte comme « partie prenante à un environnement social » (David et Schmitt, 2020, p.105) et doivent donc être intégrés dans l'analyse. Par ailleurs, et surtout, la vision constructiviste met en exergue les structures et processus qui constituent les problèmes de sécurité (Balzacq, 2011) : dans la continuité des travaux d'Ole Waever, ou encore de Barry Buzan, la sécurité est essentiellement considérée comme un « acte du discours[10] » (Waever, 1989, p.5-6). Les

[10] « C'est l'articulation elle-même qui est l'acte […]. En disant 'sécurité', un représentant de l'État déplace le cas particulier dans un espace défini, exigeant des moyens spéciaux pour mettre un terme à ce développement »

constructivistes mobilisent donc le concept de « sécuritisation », qu'ils distinguent de la « sécurisation », comme le résume Thierry Balzacq :

> « La sécurisation renvoie au fait de rendre plus sûr un objet, un sujet ou un espace donné. Il relève de la protection. De nombreuses institutions publiques, telles que la police ou les armées, en sont investies. Quant à la sécuritisation, elle fait référence à une entreprise essentiellement linguistique, laquelle transforme un enjeu en problème de sécurité » (Balzacq, 2016, p.193)

Autrement dit, « la sécurisation relève du savoir-faire technique (une section d'infanterie sécurisant une zone par exemple), là où la sécuritisation est un processus politique » (David, Schmitt, 2020, p.129). Ainsi, « la sécuritisation transforme un sujet donné en question de sécurité : elle précède la sécurisation et donc la sécurité. Il n'y a donc pas une sécurité mais des sécurités, en lien avec différents réseaux d'acteurs et différents territoires ; c'est là un point de divergence majeur avec les réalistes » (Lasserre et Pic, 2017, p.8). Dans cette perspective, les constructivistes proposent une augmentation du nombre de secteurs concernés par la sécurité : la sécurité humaine, économique, environnementale, politique, sociétale, *etc*. (Buzan, Waever, Jaap de Wilde, 1998).

Depuis les années 1990, la production scientifique dédiée à la sécurité internationale dans le bassin caraïbe est désormais dominée par cette approche. Accompagnant les bouleversements majeurs de la géopolitique mondiale postérieurs à la guerre froide, les chercheurs ont ainsi élargi leur champ d'étude aux thèmes de l'intégration économique, des phénomènes migratoires, de la criminalité internationale liée au trafic de drogue et à leurs effets sur les relations internationales dans l'espace étudié (Desch, Dominguez, Serbin, 1998 ; Tulchin, Espach, 2000 ; Griffith, 2004, 2010 ; Bowling, 2010). Certaines études scientifiques et certains rapports publiés par diverses institutions intègrent également de manière croissante le thème du changement climatique dans leurs analyses sécuritaires de la région[11] (Banque mondiale, 2002 ; Ingram, Ericksen, Liverman, 2012 ; Wilaarts, Garrido, Llamas, 2014). Ces études, encore marginales, posent le territoire comme unité d'analyse privilégiée dès lors qu'il s'agit de sécurité et justifient ainsi la mobilisation des outils et des méthodes de la géographie. Ce prisme géographique s'affirme et se trouve également en position centrale dans l'approche géopolitique critique.

[11] *Natural Hazard Risk Management in the Caribbean* (Banque Mondiale, 2002)

L'apport de la géopolitique « critique »

Proche de la pensée constructiviste dans sa manière d'embrasser un large éventail de thèmes susceptibles d'avoir une dimension sécuritaire, la géopolitique critique diffère néanmoins dans sa manière de définir la sécurité. Elle place en effet le territoire et ceux qui le construisent et l'utilisent au cœur de l'analyse, au lieu de le limiter à un acte de langage sans prendre en compte « le processus qui a mené à la décision de déclarer tel ou tel domaine objet référent de la sécurité ou pourquoi on l'accepte si facilement » (Macleod, 2004, p.48). Bien que ses approches, ses méthodes et ses thèmes d'étude soient très divers, (Lasserre, Gonon, Mottet, 2016 ; Zajec, 2018), on peut identifier plusieurs grandes caractéristiques de la géopolitique critique :

1- Dans l'analyse des problématiques de sécurité, le territoire et les acteurs sont en position centrale ;

2- La géographie n'est plus envisagée comme une caractéristique déterminante parmi d'autres « mais comme un processus structurant essentiel » (Lasserre et Pic, 2017) dans le développement d'interactions, comme la mise en place de politiques régionales ;

3- Même si l'Etat demeure « au centre de ses analyses » (Macleod, 2004, p.19), elle rejette « le modèle de l'Etat unitaire et rationnel du néoréalisme » (*idem*) ;

4- Elle favorise la lecture multiscalaire afin de mieux appréhender la complexité des phénomènes observés et observer les enchevêtrements d'échelles qui sont souvent caractéristiques des problématiques de sécurité et d'intégration régionale.

Il serait toutefois erroné d'envisager l'ensemble des études académiques comme des unités strictement référencées et systématiquement incluses dans tel ou tel courant de pensée. A partir des années 1990-2000, la production scientifique tend à embrasser la sécurité de manière davantage multifactorielle, en combinant plusieurs prismes d'observation. Ainsi, les approches réalistes, libérales, constructivistes et géopolitiques sont de plus en plus mobilisées ensemble

dans les ouvrages ayant pour but de dresser un panorama plus complet de la sécurité internationale dans l'espace interaméricain. Il en est ainsi, par exemple, de *Carribean Security in the Age of Terror : Challenge and Change*, publié en 2004 et dirigé par Ivelaw L. Griffith. Le contexte sécuritaire régional post-11 septembre 2001 y est présenté par plusieurs contributeurs, qui proposent une lecture d'abord explicitement réaliste des relations conflictuelles entre Etats dans les premiers chapitres. Ils offrent ensuite une lecture qualifiée de « non-traditionnelle » de la sécurité et adoptent des approches diverses : libérale pour étudier le rôle des institutions internationales en matière de gouvernance de la sécurité et l'implication d'autres acteurs que les Etats dans le processus ; constructiviste pour étudier la perception et les discours des acteurs sur les menaces ; et géopolitique en étudiant les représentations et les pratiques spatiales des acteurs régionaux. Cet ouvrage témoigne du développement de ce que l'on pourrait appeler une dynamique d'analyse intégrée de la sécurité, c'est-à-dire une lecture de la sécurité internationale dans une portion d'espace donnée en combinant tous les axes possibles d'analyse. Ce faisant, les auteurs prennent à bras le corps la complexité de la notion de sécurité.

Ainsi, on constate que la notion de sécurité pose un problème, du fait de l'absence d'une définition universelle et de la grande variété des objets auxquels elle est appliquée. Toutefois, on constate qu'après avoir longtemps été utilisée pour étudier des problématiques exclusivement interétatiques et militaro-centrées, son acception a considérablement évolué jusqu'à embrasser une multitude d'acteurs et de thématiques nouveaux.

Pour l'espace interaméricain, un fait paradoxal retient l'attention : les nombreuses références bibliographiques mobilisées présentent, pour la plupart, une caractéristique commune : malgré son importance géographique dans l'espace étudié, la dimension maritime se voit accorder une place secondaire, et est même totalement absente de certaines études. Ce vide scientifique relatif invite donc à se pencher sur la question, en commençant d'abord par définir la notion de sécurité maritime.

c. Observer la mer selon le prisme de la sécurité

Une démarche ancienne

Comme le soulignent Christian Bueger et Timothy Edmunds dans une étude publiée en 2017 dans la revue *International Affairs*, le lien entre sécurité et espaces maritimes a fait l'objet d'interprétations diverses et d'une longue évolution à travers l'histoire, des Relations Internationales et de la Géopolitique. L'importance de la mer dans la pensée des intellectuels et celle de l'action stratégique des acteurs politiques n'est pas un fait nouveau, propre aux sociétés contemporaines, dans le contexte d'un monde globalisé. Dans *La Constitution des Athéniens* (vers 329-324 av. J-C), les encouragements d'Aristote à accroître la puissance maritime de la cité, tout comme la décision d'Auguste dans son testament politique (*Res Gestae Divi Augusti, 26,4*, vers l'an 14*)* d'envoyer sa flotte visiter les limites du monde, montrent que l'importance stratégique de la mer est perçue depuis longtemps, en tant que lieu de déploiement de la puissance (Reddé, 1997). Les conflits maritimes des puissances athéniennes ou romaines contre les Perses, Carthage, ou encore les pirates de Méditerranée ont également conduit les auteurs antiques, tels Thémistocle, Hérodote, Virgile, ou encore Tacite, à souligner l'importance de la mer comme un théâtre d'affrontement à prendre en compte dans toute politique de sécurisation de la cité, de la République ou de l'Empire (Reddé, 1997). La loi navale d'Athènes, adoptée en 480 av J-C pour réorienter les financements publics vers un renforcement considérable de la flotte, en est l'illustration (Lévêque, 1964, Mossé, 1992, Vernant, 1999).

La lecture sécuritaire de la mer, en termes de relations internationales, a très longtemps été dominée par les interprétations réalistes selon lesquelles la mer est essentiellement un théâtre d'expression des rivalités entre puissances étatiques. Sans qu'il soit possible d'en dresser la liste exhaustive, on pourrait mentionner, parmi les plus connus, les écrits anciens d'Hérodote (milieu du Ve siècle av-JC) ou Thucydide (fin du Ve siècle av-JC) et leurs réflexions sur la thalassocratie athénienne, les travaux du juriste néerlandais Hugo Grotius (1609) sur la liberté des mers et leur utilisation par les Etats, ou encore ceux des penseurs et d'hommes politiques de l'époque moderne - tels Walter Raleigh (1614) ou Richelieu (1688). Dans le champ académique, l'essor de la réflexion géostratégique a suscité l'intérêt de nombreux auteurs pour la mer comme lieu d'expression de la puissance des Etats, tels Alfred Mahan (1890), Raoul Castex (1929 ; 1935), Julian Corbett (1911), James Cable (1971, 1985), Ken Booth (1977),

Geoffrey Till (2004), Hervé Couteau Bégarie (1983, 2007), Ian Speller (2014) ou encore Martin Motte (2015, 2017).

Si cette façon d'envisager la mer reflète une certaine réalité empirique, en particulier à l'époque coloniale et pendant la plus grande partie du XXe siècle, elle concentre l'attention sur un nombre limité de paramètres et de sujets. Elle donne ainsi une place prépondérante à l'analyse historique et à la distribution des capacités militaires (Bueger et Edmunds, 2017). La plus grande partie des études maritimes privilégie une lecture « traditionnelle », portant l'attention sur les rivalités interétatiques, les forces armées, les conflictualités et les régulations de celles-ci. Néanmoins, cette vision s'est peu à peu élargie pour inclure de nouvelles problématiques.

Un élargissement progressif de la grille de lecture

En 2006, l'Amiral Michael Mullen, chef d'Etat-major de la Marine américaine, soulignait qu'il était temps « d'élever le débat autour de la question de la puissance maritime :

> « Depuis bien trop longtemps, et à bien trop d'égards, il a été question de batailles entre grands navires et de systèmes d'armes de haute technologie. La vie n'est tout simplement plus aussi simple… nous faisons face à de tout nouveaux défis », Amiral Michael Mullen (cité par Haynes, 2015, p. 201).

L'élargissement de la lecture sécuritaire des espaces maritimes s'est notamment manifesté dans l'approche libérale, qui les étudie davantage sous l'angle des mécanismes de gouvernance et de régulation des activités, suggérant que « l'environnement maritime est sujet à une conception de plus en plus collective de l'ordre public et de la régulation juridique » (Bueger et Edmunds, 2017). Ces visions libérales dominent surtout dans les disciplines juridiques (Rochette, 2012, Monaco et Prouzet, 2015), notamment pour étudier des sous-thématiques maritimes précises telles que la surveillance et la prévention des trafics et des activités illicites en mer (Gess et Petrig, 2011 ; Chaumette et al. 2016). James Kraska et Raul Pedrozzo montrent ainsi que le droit international a évolué ces dernières années, « passant d'un ensemble de règles visant à éviter la guerre navale entre puissances maritimes, à un nouveau cadre mondial destiné à faciliter la coopération en matière de sécurité maritime en rassemblant les pays pour atteindre des objectifs communs » (Kraska et Pedrozzo, 2014, 10).

La théorisation de la relation dialectique entre sécurité et espaces maritimes s'observe notamment chez des auteurs actuels d'inspiration constructiviste et géopolitique, qui étudient la sécuritisation des enjeux sécuritaires maritimes (Lobo-Guerrero, 2008 ; Ryan, 2015 ; Malcolm, 2016), ou privilégient une lecture spatiale et territoriale (Vigarié, 1995 ; Louchet 2009 ; Fau et Tréglodé, 2018, etc.). Le développement de ces analyses est concomitant de l'émergence et du développement de la notion de sécurité maritime.

2. La sécurité maritime, une définition protéiforme, aux enjeux multidimensionnels

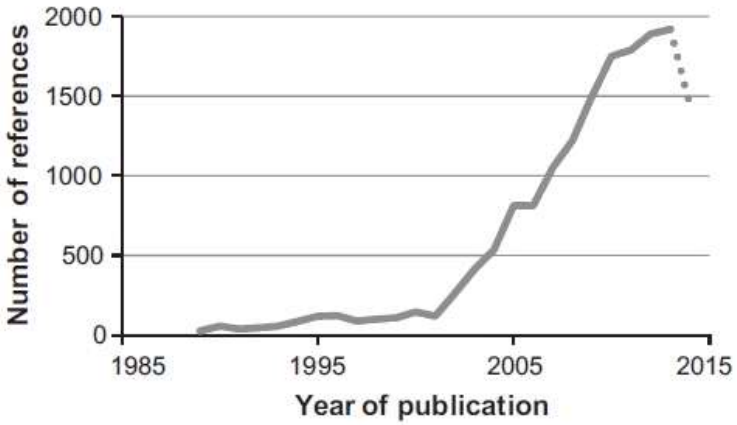
a. L'émergence de la sécurité maritime

La notion de sécurité maritime est une création récente. Au XVIIIe siècle, l'écrivain et politicien écossais Alexander Webster écrivait qu'*« une flotte constitue la sécurité de la Grande Bretagne »* (Webster, 1832, cité dans Simpson et Weiner, 1989, p. 854), mais le terme n'apparaît nulle part dans les écrits d'Alfred Mahan (1890), l'un des premiers penseurs de la géopolitique maritime moderne, qui mobilise plutôt le concept de « *Sea Power* ». Il faut attendre la seconde moitié du XXe siècle pour que l'expression « sécurité maritime » apparaisse en tant que telle.

L'une des premières mentions se trouve dans le titre d'un article scientifique de Richard Bradshaw publié en 1978 dans *Journal of Maritime Law and Commerce* : « *The politics of Soviet Maritime Security : Soviet Legal Doctrine and the Status of Coastal Waters* ». La notion y est présentée selon une lecture constructiviste : la politique soviétique d'affirmation juridique de son emprise sur certains espaces maritimes comme la mer d'Okhotsk est érigée, par le discours (action diplomatique notamment), au rang de priorité stratégique afin de garantir la sécurité de l'Etat et de ses approvisionnements. Trois ans auparavant, à la suite d'un débat suscité par la mise à jour des statistiques militaires de la revue *Janes*, le professeur de relations internationales Michael T. Klare s'interrogeait dans *Foreign Policy* sur la puissance navale soviétique. Il y écrivait que, pour l'US Navy, « Moscou [était alors] en train de développer une menace clairement offensive, les flottes de haute mer constituant toujours une menace significative pour la sécurité maritime occidentale » (Klare, 1975-76, p.86).

En 2014, Basil Germond notait que la production scientifique utilisant cette expression s'était

spectaculairement accrue à partir de la fin du XXe siècle, témoignant d'un intérêt croissant pour cette notion et les enjeux associés (cf. Graphique 1).

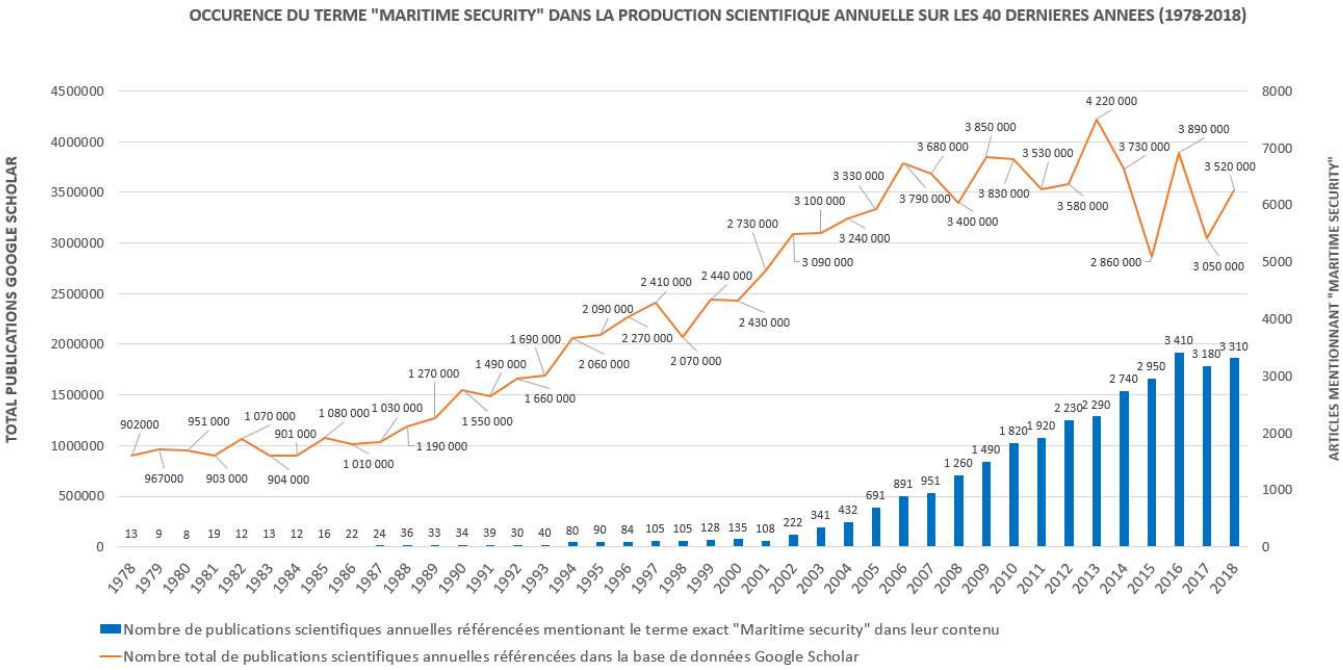


Evolution between 1989 and 2014 of the number of academic publications mentioning 'maritime security' listed by Google Scholars.
Source: Google Scholars search

Graphique 1 - La croissance des publications mentionnant le terme « Maritime security »

Source : Germond, 2014.

L'outil Google Scholar doit être utilisé avec prudence, mais les chiffres mis en évidence par Basil Germond n'en sont pas moins éloquents. Néanmoins, on peut s'interroger sur la concomitance de l'augmentation du nombre de publications utilisant l'expression « *Maritime security* » et de l'entrée dans l'ère informatique. Un « effet Internet » pourrait ainsi faire croire, de manière artificielle, à l'existence d'un intérêt croissant de la communauté scientifique pour cette notion, alors qu'il ne s'agirait que d'un effet d'optique causé par le développement général du référencement des publications scientifiques, toutes disciplines confondues, pendant cette période. Aussi, par mesure de prudence, une nouvelle lecture de ces données a été effectuée, en les mettant à jour et en tenant compte de l'évolution de la production scientifique totale référencée par année par le moteur de recherche (cf. Graphique 2).



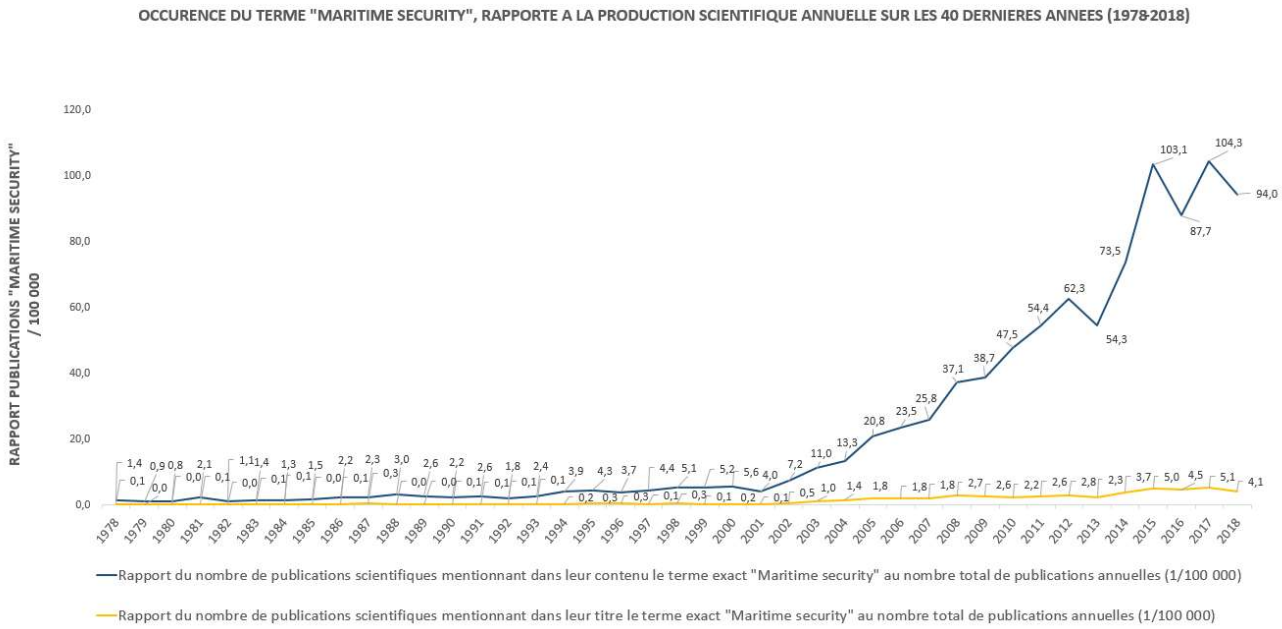
Graphique 2 - Occurrence du terme « Maritime security » dans la production scientifique annuelle sur les 40 dernières années (1978-2018)

Réalisation : Sylvain Domergue, 2021.

Source : Google Scholar

Lecture : En 2016, le moteur de recherche Google Scholar référençait 3 410 publications scientifiques mentionnant exactement le terme « Maritime security » enregistrée au cours de l'année. Sur la même période, 3 890 000 publications, toutes disciplines confondues, ont été comptabilisées par le moteur de recherche.

Sur ce graphique, la courbe semble suivre l'augmentation globale du nombre des publications enregistrées par le moteur de recherche, en particulier dans les années 1990 et 2000. Il pourrait donc s'agir d'une simple corrélation mécanique liée à l'informatisation de la production scientifique et à l'inflation globale des publications. Aussi, afin de savoir si l'intérêt scientifique pour le concept étudié s'est véritablement accru au cours de la période, il a été nécessaire d'affiner les résultats en confrontant les deux données. Nous avons donc calculé pour chaque année le taux de publication utilisant l'expression *« Maritime security »* dans le contenu puis dans le titre pour 100 000 publications, toutes disciplines confondues (Graphique 3).



Graphique 3 - Occurrence du terme « Maritime security » rapporté à la production scientifique annuelle sur les 40 dernières années (1978-2018)

Sylvain Domergue, 2021

Source : Google Scholar

Lecture : En 2018, 0,094 ‰ des publications scientifiques (soit 94 pour 100 000) enregistrées cette année par Google Scholar mentionnaient exactement le terme « Maritime security » dans leur contenu. La même année, 4,1 pour 100 000 publications mentionnaient ce terme dans leur titre.

La démarche ainsi effectuée présente deux intérêts : elle permet d'abord de confirmer que l'évolution du nombre de publications mentionnant la notion de sécurité maritime n'est pas seulement liée à l'inflation générale de la production scientifique depuis une trentaine d'années, mais bien à un intérêt croissant des auteurs pour ce thème et une utilisation plus fréquente de cette notion, préalablement très peu usitée. La courbe bleue dans ce graphique montre qu'en effet la part des publications consacrées à la sécurité maritime a augmenté dans la production scientifique globale. Par ailleurs, cette démarche permet de souligner avec précision une augmentation sensible au milieu des années 1990, puis une croissance spectaculaire après 2001. Une brève reconstitution de la génèse de ce concept permet de mettre en évidence des facteurs explicatifs.

Les années 1990 correspondent d'abord à la naissance d'un monde post-guerre froide, où s'affirme le commerce international par voie maritime dans un contexte d'hypermondialisation et à l'émergence de nombreuses économies exportatrices, notamment en Asie de l'Est et du

Sud-est. Des études s'interrogent par exemple, dès le début de la décennie, sur le rôle des institutions régionales comme l'ASEAN pour faciliter la coopération maritime dans un contexte géopolitique conflictuel (Leifer, 1991, Acharya, 1992), sur la stratégie navale chinoise en Mer de Chine méridionale (Winterford, 1993 ; Mc Gregor, 1993), ou encore sur le volet maritime des opérations de maintien de la paix de l'ONU dans un monde en transformation (Ginifer, 1992). Cette décennie est aussi celle de l'entrée en vigueur (1994) de la Convention Internationale pour le Droit de la Mer (accords de Montego Bay, UNCLOS), signée en 1982, consacrant et standardisant au niveau mondial les règles de définition des aires de souveraineté et d'exploitation des espaces maritimes (Tableau 1 et Figure 2).

Tableau 1 - Synthèse des conceptions, pour les juristes, de la territorialisation des mers et des océans jusqu'à l'adoption de la Convention Internationale pour le Droit de la Mer

Hugo Grotius	*Mare Liberum (1609)*	Défend le fait que le droit doit garantir la libre navigation pour permettre le commerce.
William Welwood	*The sea-law of Scotland* (1613) *De dominio Maris* (1615)	Réfutent les arguments de Grotius, faisant observer que la liberté de pêche conduit à surexploitation des espaces côtiers. Ces auteurs défendent la thèse inverse du juriste néerlandais en insistant sur la nécessité de garantir des droits de souveraineté en mer.
John Selden	*Mare Closum* (1665)	
Van Bynkershoek	*De dominio maris dissertatio* (1702)	« Le pouvoir de l'Etat finit là où s'arrête la force de ses armes ». L'auteur introduit donc l'axiome de la mer territoriale, et de territorialisation **au sens entendu juridiquement comme celui d'appropriation**.
Fernandino Galiani	*Sur les devoirs des Princes neutres envers les Princes belligérants, et de ceux-ci envers les neutres* (1782)	Défini la « mer territoriale » à 3 miles marins (5,5 km), selon la portée des batteries côtières de 36 mm. Cette définition devient la norme jusqu'au XXe siècle.

Source : Beurier et al, 1998, Hesse et Beurier, 1995, Marffy (de), 1980, mobilisés par Trouillet, 2014

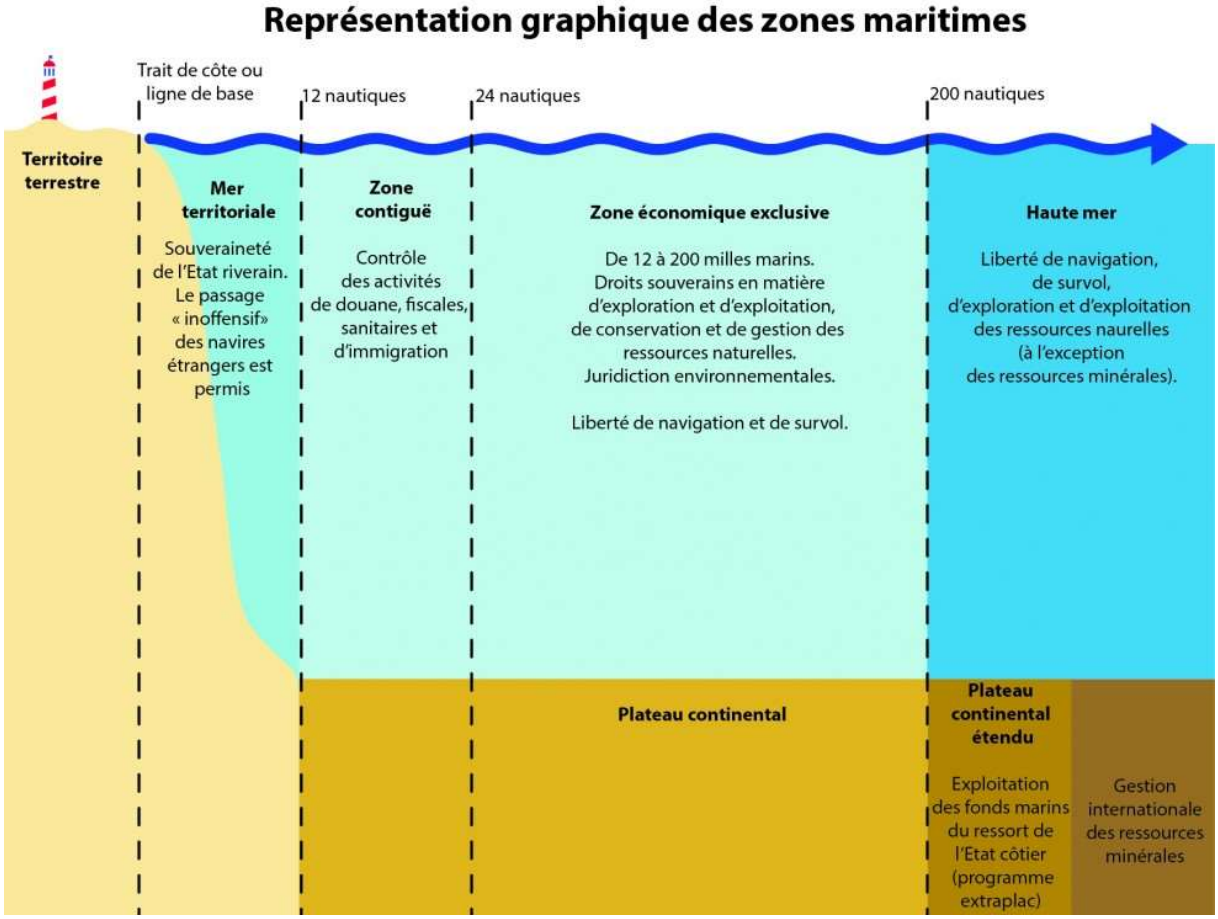


Figure 2 - Représentation graphique des zones maritimes telles qu'éditées par la convention de Montego Bay (1982)

Source : Cols bleus, 2017

Les débats sur les enjeux de la territorialisation des mers et des océans ont ainsi amplement contribué à stimuler la réflexion de la communauté scientifique, en particulier en droit et en relations internationales. Par ailleurs, la publication en 1998 d'un rapport par la *World Commission on the Ocean* (IWCO) coïncidant avec l'année internationale des océans promue par les Nations Unies, a alimenté les réflexions sur l'élargissement du spectre de définition et d'analyse des enjeux de sécurité, au-delà de la dimension strictement militaire, et de la notion de gouvernance sur laquelle nous reviendrons (*cf. infra,* Chapitre 5.1). L'accentuation de la « guerre contre la drogue » conduite par le gouvernement des Etats-Unis à partir des années 1970 a également accru l'intérêt pour les flux maritimes illicites, dont témoigne la forte croissance du nombre de publications sur ce thème, en particulier concernant l'espace interaméricain.

Deux domaines ont particulièrement contribué à l'inflation de la production scientifique consacrée à la sécurité maritime au tournant du siècle : la piraterie et le terrorisme international, dans un contexte de la globalisation des échanges à l'ère de l'information de masse.

Les évènements terroristes du début des années 2000 d'abord, à commencer par la tentative d'attentat contre le destroyer *USS Sullivans* le 3 janvier 2000, l'attaque réussie contre le destroyer américain *USS Cole* le 12 octobre 2000 au large d'Aden, puis la spectaculaire attaque-suicide contre le pétrolier français *Limburg* dans le même secteur en 2002 dans un contexte post-11 septembre 2001, ont causé une rupture dans la mobilisation du concept de sécurité maritime. Ces opérations, commanditées par *Al-Qaida*, ont stimulé de nombreuses interrogations sur la sécurité des approvisionnements énergétiques et stratégiques, et sur la sécurité des installations et des activités économiques en mer et sur les littoraux. En 2004, l'attentat particulièrement meurtrier contre le *SuperFerry 14* aux Philipinnes, commis par le groupe *Abu Sayyaf*, a accentué le phénomène, tandis que des actions de piraterie se développaient depuis la fin des années 1990, en particulier au tournant des années 2000 dans la région du très stratégique détroit de Malacca. Enfin, l'essor brutal de la piraterie au large de la corne de l'Afrique, acompagné de prises d'otages fortement médiatisées, puis du golfe de Guinée depuis 2007, a alimenté une production scientifique et institutionnelle s'intéressant à la « sécurité maritime » jusqu'à atteindre un « rythme de croisière » d'environ 3 000 à 3 500 articles et ouvrages académiques par an. Or ce terme revêt de nombreuses acceptions possibles.

b. Sécurité maritime ou sûreté maritime ?

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) distingue la « Sécurité maritime »[12], qui désigne les risques accidentels, techniques, indépendants de toute volonté malveillante, et la « Sûreté maritime »[13], qui désigne la prévention et la lutte contre les actions humaines volontaires visant à mettre en péril une activité maritime (transport de biens et de personnes, infrastructures, flux…). Une distinction qui se retrouve par exemple dans l'organisation interne des entreprises de transport maritime. Celles-ci disposent de directions séparées en charge de la sûreté maritime et de la sécurité maritime : les premières traitent des menaces intentionnelles extérieures en particulier les trafics illicites, la criminalité, le terrorisme, l'instabilité

[12] Définition de « Sécurité maritime » par l'OMI (https://www.imo.org/fr/OurWork/Safety/pages/Default.aspx)

[13] Définition de « Sûreté maritime » par l'OMI (https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx)

géopolitique mais également les risques naturels susceptibles de menacer la sécurité des navires, du personnel, des installations, de l'activité et/ou de la réputation juridique de l'entreprise. Les directions de la sécurité maritime sont de leur côté en charge des risques techniques et accidentels menaçant la sécurité de l'équipage à bord (santé notamment), la navigation du navire (risques de panne, d'incendie, de collision, d'échouage, de naufrage, …) et l'environnement.

Ces termes font toutefois, eux-mêmes, l'objet d'acceptions variables. Yann Tephany souligne ainsi que « la sûreté maritime est appréhendée différemment selon le domaine d'activité dans lequel elle est invoquée. Par exemple, au sein de l'industrie nautique, la sûreté maritime renvoie à l'arrivée d'un navire au port sans interférence extérieure (Raymond et Morriën, 2008), tandis que dans le domaine de la défense, elle vise plutôt à la lutte contre les criminels de la mer (Faye et Dujardin, 2005) »[14]. L'appréhension de ces termes se double d'une difficulté supplémentaire, au regard des problèmes de traduction qu'ils suscitent : comme l'ont souligné nos interlocuteurs[15], le passage du français ou de l'espagnol à l'anglais génère parfois certaines confusions. Contrairement à une traduction littérale, la « sécurité maritime » telle qu'elle est entendue dans le sens fonctionnel présenté plus haut se traduit « *maritime safety* » (et non *security*). De la même façon, la « sûreté maritime » se traduit « *maritime security* ». Le tableau de synthèse proposé (cf. Tableau 2) souligne les difficultés sémantiques et risques de confusion existant parfois dans la littérature scientifique, administrative, ou journalistique quant à l'usage de ces notions.

[14] Yann Tephany, Hypothèses, *Sûreté maritime : expression à la mode ou concept juridique ?* mis en ligne le 5 mars 2015 (https://humansea.hypotheses.org/164)

[15] En particulier le chercheur Raphael Lissilour et un diplomate français rattaché à la délégation française auprès de l'OMI à Londres (entretiens conduits en 2021).

Notion	Traduction	Définition selon les Nations Unies
« Sécurité maritime »	***« Maritime Safety »***	« La sécurité maritime englobe la protection des ports, des navires et de leurs communautés contre les *dangers et les préjudices involontaires* » (OMI, 2020) « Concerne la prévention des dommages accidentels ou des incidents de pollution environnementale marine ou de perte de vie en mer par le développement de systèmes de soutien technique, l'audit des sociétés de classification reconnues, le développement de méthodologies communes pour les enquêtes sur les accidents maritimes et la mise en place de systèmes d'information et de surveillance du trafic maritime. La sécurité maritime englobe également le développement de la recherche et du sauvetage, les ports de refuge et le développement de plans d'urgence et de contingence ». (UNITAR 2007) **La non-intentionnalité implique donc que la « sécurité maritime » (ou « *maritime safety* ») traite des *risques* (technologiques ou naturels)**
« Sûreté maritime »	***« Maritime Security »***	« Englobe la protection des ports, des navires et de leurs communautés contre les *dangers et les préjudices délibérés* (par exemple, la piraterie » (OMI, 2020). La menace ou l'utilisation de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique d'un État, les actes terroristes contre les navires, les installations offshore et autres intérêts maritimes, le transport illégal d'ADM, actes illicites, piraterie et vols à main armée en mer, criminalité transnationale organisée, par exemple, le trafic de migrants, de stupéfiants, d'armes, menaces pour la sécurité des ressources, par exemple, illégales, pêche illicite, non réglementée et non déclarée (INN), menaces environnementales, par exemple, pollution majeure, déversement illégal, etc. (Source : UNITAR 2007) **L'intentionnalité implique donc que la « sûreté maritime » (ou « *maritime security* ») traite des *menaces*.**

Tableau 2 - La différence entre Sécurité Maritime et Sûreté Maritime selon les Nations Unies

Sources : OMI (2020), UNITAR (2007), Yarin Eski (2016) et Yann Tephany (2015)

Dans la pratique opérationnelle des professionnels de la mer, ces deux notions et les champs qu'ils embrassent ne sont pas imperméables : comme nous avons pu le constater au cours des démarches d'enquête, certaines directions de la sûreté des compagnies maritimes prennent aussi en charge les risques liés aux catastrophes naturelles majeures, alors que celles-ci relèvent du champ de la « sécurité maritime » *(« maritime safety »*) pour la réglementation et les institutions internationales. Les juristes soulignent ainsi que la sureté ou la sécurité maritime sont des concepts polysémiques difficiles à employer. Certains vont jusqu'à estimer que, compte tenu de leur caractère multiforme, se recoupant parfois, une approche globale des deux notions sous la dénomination « sécurité maritime » semble plus opportune dans une démarche heuristique (Pancracio, 2010).

A ce titre, dans ses textes officiels et dans la description de son activité, l'OMI - à l'instar du Ministère français des transports et de l'environnement - utilise l'expression générique « sécurité maritime » pour englober ces deux aspects. La justification en est la suivante : « Bien que les deux domaines semblent distincts, ils sont étroitement liés. En effet, la réalisation d'un objectif de sûreté contribue indirectement à la réalisation d'un objectif de sécurité, et réciproquement »[16]. Par commodité, en nous alignant sur la plupart des acteurs institutionnels opérant la même démarche de synthèse, nous suivrons cette logique tout au long de cette étude. Nous préciserons toutefois, quand la situation le nécessitera, quelle situation étudiée relève de la sécurité maritime ou de la sûreté maritime, selon l'acception exposée dans cette section.

c. La sécurité maritime dans le champ scientifique

En raison de l'importante plasticité dans le temps et la complexité du champ sémantique et thématique qu'elle englobe, les réflexions conduites pendant la dernière décennie ont montré qu'aucune définition de la sécurité maritime n'a jusqu'ici fait consensus dans la littérature scientifique. Christian Bueger considère qu'il s'agit d'un « *buzzword »* (Bueger, 2014), un « concept essentiellement contesté » (reprenant l'expression de Gallie, 1955), dont l'absence de définition précise n'est pas nécessairement un obstacle à son étude. Il suscite des controverses potentiellement indépassables. Mais plutôt qu'un bloc de marbre figé dans la sémantique, ce type d'expression donne lieu à des définitions flexibles qui ont l'avantage

[16] *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes »,* République Française, Premier Ministre, 2015, Boulogne-sur-Mer.

« d'être fort(e)s et influent(e)s grâce à leurs qualités vagues et euphémiques, à leur capacité à embrasser une multitude de significations possibles et à leur résonance normative » (Cornwall, 2007, 472p).

En effet, après avoir été initialement limitée, comme nous l'avons vu, à la préservation des intérêts et de l'influence stratégique des Etats, la stratégie de sécurité maritime des acteurs a été peu à peu enrichie. Aujourd'hui, cette expression englobante est associée par la majorité des acteurs internationaux à une liste de menaces identifiées, dont la priorisation varie d'un protagoniste à l'autre : en termes de stratégies nationales, la publication de la *National Strategy for Maritime Security (NSMS)* par le gouvernement des Etats-Unis en 2005[17] « a été l'un des premiers documents de son genre à concevoir explicitement la sphère maritime comme un complexe différencié de sécurité en soi » (Bueger et Edmunds, 2017). Il inclut, en effet, des menaces dites « non-traditionnelles », en complément des problématiques « traditionnelles » auxquelles les marines étaient déjà confrontées. Sont ainsi désormais incluses « la menace de la piraterie, l'exploitation illégale, des ressources maritimes, de la contrebande et de la criminalité, ainsi que d'autres menaces pour la circulation du commerce maritime » (*Idem).* Dans la continuité, les organisations internationales ont suivi cette dynamique et proposé également leur lecture des risques et de la sécurité maritime. En 2008, le rapport *Oceans and the Law of the Sea* produit par le secrétariat général des Nations Unies proposait d'identifier sept menaces : la piraterie et le brigandage, les actions terroristes, les trafics illicites d'armes et munitions conventionnelles ou de destruction massive, les trafics illicites de narcotiques, la contrebande et les trafics d'êtres humains en mer, la pêche illégale (*illegal, unreported and unregulated fishing*, dite « *IUU fishing* » dans la documentation officielle internationale, traduite en français par « Illégale, Non-réglementée et Non-reportée », soit « INN ») et les dommages internationaux et illicites causés au milieu marin. L'Union européenne, dont s'inspire explicitement la stratégie française, intègre la menace « cyber » et élargit encore le spectre en incluant les « disputes territoriales, les actes d'agression et les conflits armés entre Etats », les « conséquences potentielles des catastrophes naturelles, événements extrêmes et le changement climatique sur le système de transport maritime, en particulier les infrastructures maritimes », et les « conditions en mer et dans la zone côtière qui affaibliraient le potentiel de

[17] US Government, *The National Strategy for Maritime Security* (Washington DC, 2005), https://www.dhs.gov/national-plan-achieve-maritime-domain-awareness

croissance et d'emploi dans les secteurs marin et maritime »[18]. L'UE propose d'ailleurs une définition précise de la sécurité maritime : « Etat du domaine maritime mondial, dans lequel le droit international et le droit national sont appliqués, la liberté de navigation est garantie et les citoyens, les infrastructures, les transports, l'environnement et les ressources marines sont protégés »[19].

On constate donc que le contenu de la sécurité maritime est avant tout une construction discursive. Reprenant les théories constructivistes, on peut affirmer que cette expression est par essence structurée par des enjeux « sécuritisés », c'est-à-dire transformés en sujet de sécurité (David et Schmitt, 2020) par les acteurs en fonction de leur agenda politique et de leur perception des menaces. Partant de ce constat, Christian Buerger estime que le champ d'application qu'englobe cette notion doit, par conséquent, être perçu comme à la fois polysémique et plastique. Il peut varier dans le temps et invite à mobiliser plusieurs disciplines afin d'en saisir les enjeux de manière exhaustive (Buerger, 2015). Il propose une matrice de lecture permettant d'en saisir la complexité et l'étendue (voir Figure 3).

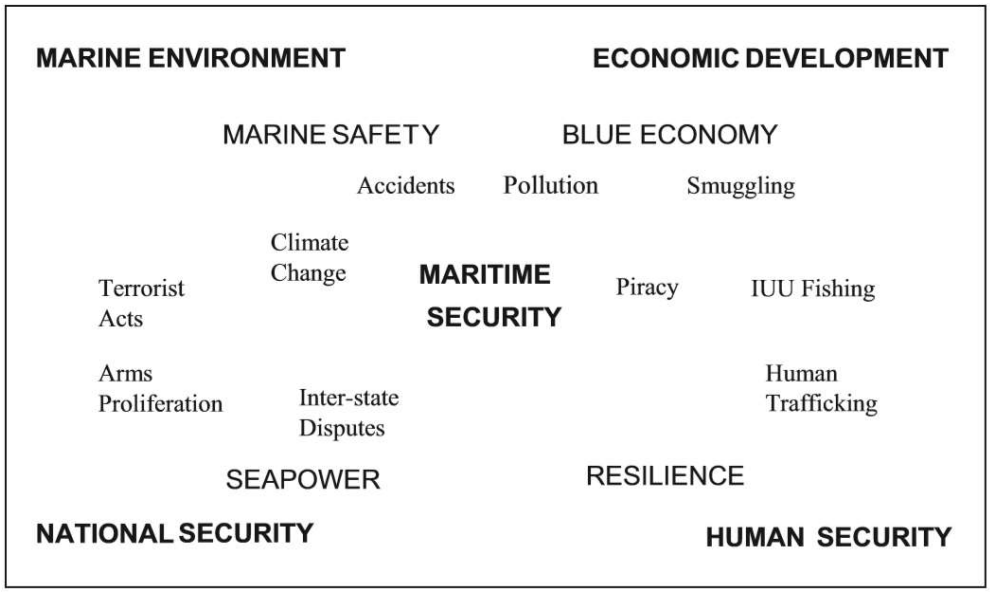


Figure 3 - Matrice de la sécurité maritime

Source : Christian Bueger, 2015

[18] Conseil de l'Union européenne, *The European Union Maritime Security Strategy* (Brussels, 2014), https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT, p. 3.

[19] *Idem*

Avec Timothy Edmunds, ils distinguent quatre « cœurs », constituant autant de domaines d'étude et d'application contemporaine, qui définissent par combinaison la sécurité maritime (C. Buerger, T. Edmunds, 2017). La « sécurité nationale », d'abord, qui implique le développement et l'application de la puissance navale, la capacité de projection, la défense du territoire national, la surveillance et l'interdiction, et la dissuasion nucléaire pour les puissances en capacité. Cette lecture rejoint ce qui était jusqu'à présent en partie inclus dans la définition du concept de « puissance navale ». A cette lecture « traditionnelle » de la sécurité maritime s'ajoute « la « sécurité humaine », qui implique la préservation de tout risque d'altération des activités humaines (individuelles, collectives, étatiques, …) pouvant avoir un impact sur l'agenda maritime des acteurs considérés. Ce domaine d'étude inclut les risques d'origine accidentelle et criminelle, et est donc en relation étroite avec les deux autres « cœurs ». L'environnement maritime, d'abord, qui comprend un nombre élevé de champs d'application : pollution marine, régulation et sécurité de la navigation, sauvetage et assistance en mer (« *Search and Rescue* », ou SAR) et problématiques liées à la santé des océans et aux effets du changement climatique. Enfin, le « développement économique » implique la prise en compte des problématiques liées à la préservation de « l'économie bleue »[20], à savoir l'ensemble des activités économiques en mer, en allant de l'exploitation des ressources maritimes aux menaces pouvant peser sur le commerce international. On constate dans ce panorama que les domaines étudiés sont liés les uns aux autres. La « sécurité maritime » met en relation plusieurs concepts préexistants, tels que la « sécurité humaine » développée dans les années 1900 par le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), et souvent étudiés jusqu'à présent de manière indépendante, créant ainsi un prisme complexe d'analyse en proposant une lecture strictement maritime.

A la lumière de ces éléments, il nous semble utile de proposer une définition de cette notion, afin de tenter de mettre à jour son acception et mieux cadrer notre champ d'étude. Aussi, nous proposons ici de définir la sécurité maritime comme un *objectif*, pour un acteur ou un groupe d'acteurs, d'affranchissement, ou *a minima* de réduction, de risques et menaces pouvant altérer des intérêts directement ou indirectement maritimes, et/ou pouvant être générés, vectorisés ou canalisés par le domaine maritime lui-même. Une fois cet objectif atteint, il peut alors être considéré comme un *état*, où l'intégrité des intérêts maritimes est préservée (Domergue, 2020).

[20] Cette notion sera définie dans le chapitre 1

3. La construction régionale

Comme le souligne Yann Richard, « le régionalisme, la régionalisation et l'intégration sont des notions très courantes dans la littérature académique en économie et en relations internationales. Et leur usage ne cesse de croître dans d'autres disciplines telles que la sociologie et la géographie. Mais la production scientifique autour de ces thèmes présente un inconvénient majeur : les auteurs ne prennent presque jamais la peine de définir ces notions et les glissements de sens sont fréquents » (Richard, 2014, p.1). Si nous aurons l'occasion de préciser la manière dont nous entendons ces termes tout au long de la thèse, un premier cadrage de la notion de « région » est nécessaire d'emblée, en amont de notre démarche de recherche.

a. Observer l'espace selon le prisme de la région

Dans une perspective très générale, identifier une « région » présente plusieurs avantages pour le chercheur en sciences politiques ou sciences humaines. Une nécessité pratique d'abord, celle de qualifier et délimiter un « morceau d'espace qui se distingue de l'espace voisin » (Beaujeu-Garnier, 1971, p.99), à partir de certains critères, afin d'en faciliter l'étude et éventuellement le traitement pédagogique. C'est aussi un objet linguistique facile d'emploi (la « région sahélienne », la « région arctique », une « région industrielle » ou « région culturelle »), une commodité de langage pour faciliter l'analyse d'un phénomène en le localisant de façon plus ou moins précise. Cette démarche soulève néanmoins des interrogations. Par exemple, le terme de région est parfois employé en dehors de toute spatialisation claire. Ainsi, comme le rappelle Camille Escudé-Joffres, la notion de « région » est très utilisée par les politistes ou les économistes, mais « de nombreuses définitions sont exclusivement politiques et ne prennent pas en compte le critère de contiguïté spatiale » (Escudé-Joffres, 2020, p. 234). De la même façon, pour Nora Mareï et Yann Richard :

> « Les internationalistes postulent souvent l'existence de telle ou telle région sans prendre la peine de la démontrer (Vayrÿnen, 2003) et de vérifier qu'elle existe sur un plan fonctionnel. De même, beaucoup de publications en économie s'appuient sur des découpages *a priori* du monde, sans distance critique, et mettent sur un même plan des ensemble dits « régionaux » finalement peu comparables (Siroën, 2000 ; rapports annuels de l'OMC). Le concept de région est ainsi très utilisé dans la littérature scientifique, mais doit être employé avec prudence et précision. (Mareï et Richard, 2018, p. 38).

L'action de régionaliser – notion comprise ici dans le sens d'identification d'une région - est « un des actes fondamentaux de la géographie depuis longtemps » (Claval, 1995, cité par Mareï et Richard, 2018, p. 1). Il convient d'en préciser le sens, en soulignant la légitimité et l'importance de la géographie dans cette démarche. Nous proposons ici une première approche très synthétique. Plus loin dans cette thèse, la définition sera enrichie et la notion de région sera associée à d'autres concepts dérivés (régionalisation, régionalisme, intégration régionale, etc.).

L'étymologie de ce mot (du latin *regere* : régir, diriger) « renvoie directement à l'idée de pouvoir, d'autorité » (Girard, 2004, p. 108). En effet, « dans la Rome antique, le mot *regio* a commencé par désigner une ligne droite tracée par les augures quand ils délimitaient les « régions » du ciel pour y chercher des présages. Puis la *regio* a désigné les quartiers ou arrondissements de Rome ainsi que des divisions territoriales de l'empire » (Girard, 2004, p. 111). Le mot renvoie donc initialement à une logique de délimitation administrative, encore en usage aujourd'hui. La volonté, à partir de la fin du XVIIIe siècle, de renouveler le découpage interne des Etats en se fondant sur des critères plus « scientifiques », conduit à interroger le rôle des données de la nature. Influencé par cette pensée, Paul Vidal de la Blache définit la région « d'abord comme une aire naturelle qui se traduit dans les paysages comme fruit des combinaisons entre faits naturels et faits humains. Elles constituent des ensembles territoriaux homogènes par leurs caractéristiques physiques (surtout géomorphologiques) et par les faits humains qui leur sont liés » (Girard, 2004, p. 108). Cette lecture fondée sur une certaine uniformité des *paysages*, construits par les sociétés et déterminés par les données naturelles, domine la production géographique française de l'entre-deux-guerres (Marconis, 1996).

Néanmoins, les géographes vont progressivement ôter sa place centrale au critère de l'homogénéité. Jacques Juillard, par exemple, dépasse la vision traditionnelle de la région en lui conférant une dimension économique : celle-ci est vue comme un espace fonctionnel « uniforme » (Juillard, 1962, p.48), combinant homogénéité et une cohésion de l'ensemble, déterminée par les interactions internes. Ainsi, la région n'est pas déterminée seulement par une homogénéité paysagère visible et par des délimitations supposées naturelles qui demeurent, mais par la géographie des échanges qui l'animent et la structurent. Ceux-ci sont, le plus souvent organisés par un centre coordinateur. Cette conception va dominer les travaux des géographes des années 1960-1970 (Kayser, 1960 ; Rochefort, 1960, Dugrand, 1963, Brunet, 1965, Babonaux, 1966, etc.). Son usage croissant et consensuel permettra ultérieurement de

transposer l'idée de système régional à des ensembles de différentes tailles (Pinchemel, 1997 ; Didelon, 2013), permettant ainsi de parler de régions supranationales ou de macrorégions (Mareï et Richard, 2020).

b. La région, comme objet construit

A partir des années 1980 et 1990, les tenants du « nouveau régionalisme » émergent. Marqués par le constructivisme social, ils considèrent que « les régions sont le produit d'un processus de construction sociale et politique, ce qui signifie que les observer et les décrire participe également de [leur] construction » (Escudé-Joffres, 2020, p. 237). Cette nouvelle approche entre en opposition avec l'idée, jusqu'ici dominante, que la région serait un « déjà-là », imposé par la géographie et de supposées frontières ou limites naturelles, à l'image du célèbre aphorisme de Jules Michelet : « C'est là notre vieille France bien complète et bien gardée aussi par ses naturelles frontières, les montagnes et la mer » (Michelet, 1886 p. 25). Au contraire, à partir des années 1980, la région serait donc vue comme une entité socialement construite, particulièrement plastique, qui peut se faire et se défaire (Agnew, 1987, 1989, 2014 ; Paasi, 1986), et qui ne peut être un phénomène donné par la nature. Au-delà de la seule identification des régions à partir du critère de la cohérence des interactions internes qui la composent, il faut donc étudier, selon Iver Neuman, des pratiques discursives et institutionnelles qui sont utilisées par les acteurs pour identifier ces régions (Neuman, 1994).

Etienne Toureille (2017) propose de classer les régions en quatre catégories : les régions administratives ou politiques, les régions homogènes (espace uniforme, unité paysagère), les régions fonctionnelles (définies à travers un « espace fonctionnel » (Juillard, 1962, p. 48) formé par des interactions en réseau), et les régions représentées, « cognitives » (Montello, 2003) ou subjectives (ex : la « Bible Belt » aux Etats-Unis, le « Croissant chiite » au Proche et Moyen-Orient, la « diagonale du vide » en France, etc …), par définition très floues dans leur délimitations spatiales et variables d'un observateur à l'autre. Mais les régions peuvent être un projet intentionnel, un assemblage politique et sont particulièrement plastiques dans le temps (Allen, Massey et Cochrane, 1998). Comme toute construction sociale, elles peuvent surtout être l'objet de représentations (Didelon, 2014). Le concept de « représentation » se définit comme « un ensemble de savoirs et de croyances portant sur des objets ou des concepts » (Beauguitte, Didelon-Loiseau, 2013, p.2). Frédéric Lasserre, Emmanuel Gonon et

Éric Mottet en donnent une définition plus précise dans une perspective géopolitique :

> « [Il s'agit] d'une structure cognitive et mentale relativement globale et abstraite, laquelle constitue un modèle interne à un groupe, à un individu, ayant pour fonction de conceptualiser le réel, puisque ce dernier ne peut être appréhendé dans sa totalité, mais uniquement à travers ce que nous en percevons, mieux, à travers les structures que nous construisons à partir de nos perceptions afin de donner sens à ces dernières. Ces constructions sont donc fonction des prismes à travers lesquels l'individu regarde le monde extérieur, et ces prismes sont le produit de sa propre histoire, mais aussi des conventions culturelles du groupe dans lequel il vit » (Lasserre, Gonon, Mottet, 2020, p. 20).

La définition proposée par Patrice Gourdin vient enrichir cette lecture en la définissant dans un but prospectif : « Idée(s) utilisée(s) par les différents protagonistes pour définir leurs objectifs […], élaborer leurs stratégies en vue d'y parvenir et justifier leurs comportements » (Gourdin, 2016[21]). Les régions peuvent donc être associées aux projets géopolitiques d'un ou plusieurs acteurs, qu'ils soient étatiques ou non, comme l'ont par exemple récemment mis en évidence Etienne Toureille pour la Turquie et son environnement « régional » (Toureille, 2017), Camille Escudé-Joffres pour le cas de l'Arctique (Escudé-Joffres, 2020), ou encore Audrey Serandour dans le cas du « Triangle du Lithium » en Amérique andine (Serandour, 2021).

En résumé, la région peut donc se définir de plusieurs manières, comme le rappellent Nora Mareï et Yann Richard (2020, p.7) :

> « [Elle peut être] une division spatiale plus ou moins arbitraire d'un ensemble plus grand, une unité de gestion politique et administrative (voire un périmètre opérationnel d'aménagement) (Montello, 2003) ou une réalité fonctionnelle (Juillard, 1962 ; Seys, 2019). Dans ce dernier sens, il s'agit d'une portion d'espace continue, sans présomption de taille, définie par son homogénéité interne (Haggett, 1973) et/ou par des interactions internes plus fortes (échanges, déplacements, relations sociales…) qu'avec l'environnement extérieur (Hartshorne, 1939 ; Juillard, 1962 ; Boudeville, 1964 ; Montello, 2003) ». Dans tous les cas, malgré son caractère dynamique, tant par sa morphologie (Allen, Massey et Cochrane, 1998) que par l'imprécision de ses limites (Ruffray, 2007), elle doit être enracinée dans un espace territorial (Hettne, Soderbaum, 2000), relativement

[21] Extrait du *Manuel de géopolitique* de Patrice Gourdin, disponible sur le site Diploweb, mis en ligne par l'auteur le 25 février 2016. https://www.diploweb.com/Troisieme-partie-Une-affaire-de.html

stable dans le temps (Claval, 1998) et respecter un principe de contigüité (Gana et Richard, 2014).

A ce stade, nous retenons que la délimitation d'une « région » peut être faite à partir de l'observation et de l'analyse de l'intensité des relations entre acteurs et territoires concernés, comme les échanges économiques et migratoires (Beckouche, 2008), ou la concentration remarquable d'un phénomène dans une portion donnée du monde. Aussi, la littérature étudiant le champ de la sécurité internationale invite à porter une attention toute particulière à l'échelle dite « régionale », afin de mieux comprendre comment une problématique sécuritaire peut structurer les rapports entre Etats dans une partie du monde (Buzan, Waever, 2003 ; Djebi, 2010 ; Pic, Lasserre, 2017). Le concept de « régionalisation » sera compris dans cette étude comme « phénomène spatialement concentré » ou plus exactement « l'intensification d'interactions et/ou d'un phénomène entre des unités territoriales situées dans la même partie du monde, augmentation plus rapide qu'avec le reste du monde » (Gana, Richard, 2014 ; Richard, 2014, 2018).

c. L'intégration régionale comme processus

Ce n'est pas ici le lieu de définir dans le détail ce qu'on entend par « processus d'intégration régionale » puisque ce sera l'objet de la troisième partie de cette thèse. Il convient toutefois de rappeler succinctement les distinctions essentielles existant entre les quatre disciplines mobilisant le plus cette notion, discussion qui sera approfondie plus loin.

Les économistes entendent généralement par « intégration régionale » la réunion de plusieurs pays en vue de constituer un espace économique unique, ou tendre vers cet objectif. Une dynamique qui repose sur la signature d'accords supposant l'augmentation de la coopération économique, voire des transferts de souveraineté dans ce domaine (Balassa, 1961). Dans le champ de la science politique, et plus particulièrement des relations et du droit international, la notion est plutôt synonyme de construction d'institutions supranationales (Mitrany, 1943 ; Haas, 1958 ; Hoffmann, 1966 ; Moravcik, 1993 ; Brichambaut, Dobelle, Haussy, 2002). Le courant constructiviste, dans la continuité des réflexions de Barry Buzan (1983), inspirera une nouvelle lecture dans plusieurs disciplines (Agnew, 1987 ; Paasi, 1991 ; Neumann, 1994 ; Hettne et Söderbaum, 2000 ; Söderbaum, 2013). Mais nous y reviendrons plus en détail dans la

troisième partie.

Qu'il s'agisse d'accords économiques ou des institutions politiques supranationales, l'espace interaméricain est de longue date le théâtre de plusieurs initiatives d'intégration régionale. Si l'on s'en tient à la seule période post-1945, le tableau 3 et la carte 1 ci-dessous synthétisent les principaux mécanismes. A ceux-ci, peuvent s'ajouter les accords à l'échelle de l'Amérique latine tels l'Association latino-américaine d'intégration, la Communauté d'Etats latino-américains et caraïbes (CELAC), ou périphériques à l'espace interaméricain mais intégrant certains riverains de l'espace étudié : Communauté Andine des Nations, Alliance du Pacifique, Accord de libre-échange Etats-Unis-Mexique, Canada, Marché commun du Sud, etc.

Tentative d'intégration par l'union politique	Tentative d'intégration par la coopération économique et sociale
Commission des Caraïbes, 1946-1959, puis Organisation des Caraïbes, 1959-1971 Fédération des Indes Occidentales, (*Federation of the West Indies),* 1958-1962 Fédération des Petites Antilles (*Little Eight*), 1962-1965 Groupe de Contadora[22], 1983-1986 Système d'intégration centraméricain (SICA), 1991- Association des Etats de la Caraïbe (AEC), 1994- Alliance bolivarienne pour les peuples de notre Amérique (ALBA), 2005-	Marché commun centre-américain, MCCA, 1960-1991 Association Caraïbe de libre-échange (*Caribbean Free Trade Association*, CARIFTA), 1968-1973 Marché Commun de la Caraïbe de l'Est (*East Caribbean Common Market,* EECM), 1968-1981) Communauté Caraïbe (*Caribbean Community*) et Marché Commun Caraïbe (*Caribbean Common Market),* depuis 1973). Initiative pour le bassin des Caraïbes[23], 1980 Organisation des Etats des Caraïbes de l'Est (*Organisation of Eastern Caribbean States,* OECS), depuis 1981. Accord de libre-échange G3[24], 1994-2011, suivi de l'accord de libre-échange Mexique-Colombie, 2006 Accord de libre-échange avec l'Amérique centrale et la République Dominicaine[25] (*Dominican Republic-Central America Free Trade Agreement,* CAFTA-DR), 2003 Accord centraméricain de libre-circulation, (*Convenio Centroamericano de libre movilidad*, CA-4)[26], 2006

Tableau 3 - Principaux mécanismes d'intégration régionale au sein de l'espace interaméricain depuis 1945

Source : Taglioni, 1995 ; Pironet, 2007 ; Auroi, 2009 ; Représentation permanente de la France auprès de l'Organisation des Etats Américains.

Réalisation : format initialement proposé pour les petites Antilles par François Taglioni (1995), mis à jour et élargi à l'ensemble de l'espace étudié par Sylvain Domergue (2021)

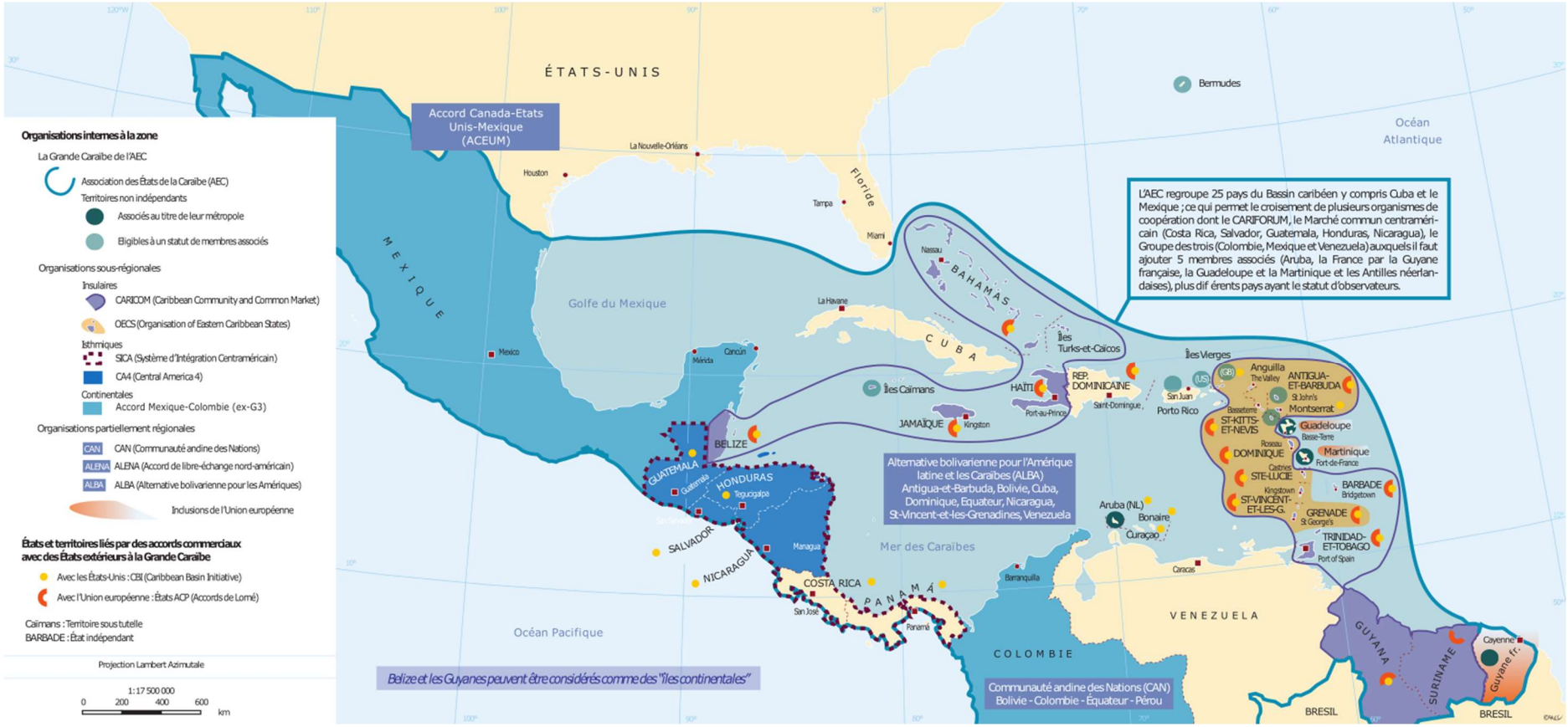
[22] Fondé par la Colombie, Mexique, Panamá, Venezuela, ce groupe se donne pour objectif de favoriser une solution négociée aux conflits centre-américains, tout en se présentant comme une alternative à la politique des Etats-Unis, jugée agressive. Cette initiative servira de base à la fondation ultérieure du groupe de Rio en 1986 (dissout en 2011), qui vise à favoriser la coopération politique entre pays d'Amérique latine et des Caraïbes.

[23] Présenté dans le chapitre 4

[24] Adopté par le Mexique, la Colombie et le Venezuela, qui s'en est retiré en 2006.

[25] Accord de libre-échange entre les Etats-Unis, le Guatemala, Nicaragua, Honduras, Salvador, Panama et la République dominicaine.

[26] Espace de libre-circulation sans contrôle aux frontières pour les citoyens majeurs du Guatemala, Honduras, Salvador et Nicaragua.



Carte 1 - Principaux mécanismes d'intégration économique et politique régionale dans l'espace interaméricain

Source : Atlas Caraïbe, mis à jour par Sylvain Domergue avec l'accord des auteurs, 2021

Malgré la discrétion des géographes et l'absence de consensus précis, l'intégration régionale est le plus souvent entendu dans cette discipline comme un processus. Celui-ci se déploie à mesure du renforcement de complémentarités (Gottman, 2005), le développement des échanges et des interactions au sein d'un espace régional (Taglioni et Théodat, 2007 ; Beckouche, 2008), conduisant à la réduction des différences sociétales et territoriales sous l'effet de l'adoption progressive de normes, langages, pratiques, voire d'infrastructures et institutions communes (Mareï et Richard, 2020). En d'autres termes, il tend à désigner, en géographie, la construction ou l'existence d'un système spatial régional fonctionnel composé d'unités entre lesquelles il existe de fortes interactions (Richard, 2014, 2018)

Quelle que soit la discipline envisagée, l'intégration régionale dans les Amériques a fait l'objet de nombreuses publications, en particulier au sujet de l'Amérique du Sud (Girault (dir.), 2009), l'espace insulaire caribéen (Will, 1991 ; Taglioni, 2003 ; Lewis, 2002, etc.), l'Amérique centrale (Parthenay, 2013), où à l'échelle bi-continentale (Taglioni et Théodat (dir.), 2007). Le prisme économique (Balassa, 1971 ; Dabène, 1995 ; Bulmer-Thomas, 2001, etc.) et surtout politique sont le plus souvent privilégiés (Dabène, 1998, 2009 ; Heine, 2012, etc.). Dans l'espace interaméricain, plusieurs géographes l'ont abordé sous un angle thématique, telle la question migratoire (Marmora, Domenac et Guillon, 1995), les activités interlopes (Cruse, 2009), ou encore les frontières (Medina-Nicolas, 2009 ; Amilhat Szary, 2012).

Force est de constater que les questions maritimes demeurent le plus souvent absentes de ces réflexions.

4. Bilan de l'état de l'art

A la lecture de cet état de l'art réalisé à partir des différentes notions qui seront mobilisées dans ce travail, il se dégage un certain nombre de questions ou d'axes peu explorés par la recherche. Ils entrent en résonance avec le thème de cette thèse, celui des processus d'intégration régionale en particulier.

D'abord, si la sécurité maritime a connu un fort regain d'intérêt et figure aujourd'hui au sommet des agendas politiques de nombreux Etats et institutions, comme nous allons le démontrer un

peu plus loin, elle demeure peu étudiée en profondeur par le monde universitaire : comme le soulignent Christian Bueger et Timothy Edmunds en 2017, une abondante littérature existe en relations internationales sur un certain nombre de « *hots spots »,* tels que la Mer de Chine, l'Arctique ou le golfe d'Aden, ou sur certaines menaces spécifiques, comme la piraterie ou les trafics de stupéfiants en mer. Cependant, outre le fait que la notion de « sécurité maritime » soit rarement définie clairement par les chercheurs, de nombreux aspects demeurent peu explorés comme les interactions pouvant exister entre les différents risques et menaces, ou entre réseaux d'acteurs nichés à différents niveaux de gouvernance. Nous avons pu mettre en évidence que, si des études et théories existantes présentent l'intérêt de proposer une base solide de réflexion sur les rapports de conflictualité ou de coopération dans une dimension régionale, la plupart ne prennent pas en compte la dimension maritime dans leurs analyses.

Par ailleurs, les espaces maritimes eux-mêmes, et en particulier dans l'espace interaméricain, apparaissent peu étudiés en détail dans ces études, demeurant le plus souvent des décors de fond d'une analyse plus large des relations internationales. De la même façon, les stratégies régionalistes, en termes de vecteur d'influence régionale (ou sub-régionale) ont été très peu analysées à travers le prisme maritime dans l'espace observé.

Enfin, la littérature scientifique récente souligne que les problématiques maritimes ont encore été relativement peu étudiées de manière intégrée : plusieurs menaces et enjeux ont pu être traités de manière indépendante (piraterie, pollution, aléas climatiques, …), mais peu de recherches récentes ou en cours étudient les relations qui peuvent exister entre elles. Les interactions terre-mer et l'émergence ou l'accentuation de certains enjeux causées par des évolutions technologiques (intensification de l'activité humaine *offshore*), l'accroissement des mobilités et flux internationaux (intensification du trafic maritime, des activités criminelles, du tourisme international balnéaire et de croisière), ou l'anthropisation du milieu maritime (sécurité des activités en mer, accroissement des vulnérabilités littorales) mériteraient également d'être observées de manière plus approfondie et de concert. Autant d'axes de réflexions qui viennent nourrir des problématiques de recherche et qui contribueront à guider les protocoles d'étude que nous allons établir pour y répondre.

Démarche de recherche

1. Problématisation et hypothèses de travail

Partant des constats et enjeux dégagés de ce cadrage théorique et notionnel, trois problématiques et hypothèses serviront de fil directeur à notre raisonnement :

1- Le prisme maritime permet-il d'identifier une région interaméricaine ?

Hypothèse n°1 : la régionalisation des interactions maritimes et des risques et menaces permettrait d'identifier une portion d'espace continue, en observant une homogénéité de situation et d'enjeux (Juillard, 1962). Toutefois, la simple observation de la distribution géographique des phénomènes suffit-elle à définir une région ? Aussi, il conviendrait de s'intéresser à la manière dont celle-ci résulterait d'un processus de construction politique et/ou de pratiques partagées.

2- Quelles sont les stratégies de gouvernance et échelles de la sécurité privilégiées par les acteurs de la sécurité maritime présents dans cet espace pour faire face aux risques et menaces auxquels ils sont confrontés ?

Hypothèse n°2 : les problématiques de sécurité maritime et leur distribution géographique conduisent les Etats et les organisations internationales à construire de manière intentionnelle (Allen, Massey et Cochrane, 1998) une échelle régionale comme niveau privilégié de déploiement de stratégies collaboratives. Comment se construisent ces régionalismes, et comment génèrent-ils des interactions suffisamment fortes pour parler d'intégration régionale ?

3- Cette gouvernance de la sécurité maritime favorise-telle l'intégration régionale ? Dans quelle mesure, et à quelle échelle ?

Hypothèse n°3 : la densification de la coopération internationale dans ce domaine (Hettne et Soderbaum, 2000) conduit au renforcement de processus d'intégration régionale, c'est-à-dire à la réduction des effets frontières et des différences entre territoires et acteurs impliqués. Au

regard du grand nombre de thèmes abordés en relation avec la notion de sécurité maritime, il est toutefois possible que ces processus d'intégration régionale soient inégalement avancés d'un domaine à un autre. Il est d'autre part improbable, à première vue, que ce processus de convergence soit arrivé à son terme.

2. Méthodologie

a. Protocoles de recherche

Ce travail de recherche suit une approche hypothético-déductive, « déduction qui part de propositions initiales, provisoires et modifiables après vérification » (Bailly *et al*, 1991, p.139) en confrontant les questionnements et hypothèses de départ à la réalité du terrain. Comme nous le verrons, notre démarche mobilise également les méthodes de l'approche inductive en laissant émerger des résultats « par le bas », hors de toute construction hypothétique préalable. Une combinaison de méthodes, appuyée sur une démarche empirique, qui a nécessité d'accorder une place centrale à l'observation, la collecte de témoignages et l'analyse des pratiques (Gumuchian et Marois, 2000).

Dans cette perspective, les recherches pour cette étude ont été conduites au gré d'une série d'enquêtes de terrains multi-situées, à terre comme en mer, entre l'automne 2017 et l'été 2021. Des observations directes (conférences internationales, navigation et préparation à des exercices internationaux à bord de bâtiments militaires, etc.) et participantes (réunions d'État-Major, réalisation d'études ciblées, etc.), ont été réalisées, ainsi que près d'une centaine d'entretiens semi-directifs ou non-directifs avec des acteurs de la sécurité maritime européens, caribéens, sud et nord-américains de niveaux divers, des cadres d'entreprises privées et d'institutions publiques (cf. liste des entretiens en annexe 1). Les déplacements sur le terrain ont aussi été ponctuellement l'occasion d'échanger avec des « gens de mer » (sauveteurs en mer, pêcheurs, etc.). Comme nous le verrons en plusieurs points, la démarche de recherche s'appuie parallèlement sur une analyse de la littérature scientifique, de la documentation officielle (discours, compte-rendus d'activités, rapports annuels, traités, accords bilatéraux et multilatéraux, etc.), de sources ouvertes et de documents plus sensibles d'accès restreint.

Cependant, le contexte de recherche et la nature du sujet abordé dans cette étude a soulevé de nombreux défis, auxquels il a été nécessaire d'apporter des réponses.

b. Difficultés rencontrées dans les démarches de recherche

Ces défis étaient principalement liés au contexte de la recherche et à la nature du sujet étudié.

Il a d'abord été nécessaire de composer avec des contraintes personnelles. Le statut d'enseignant à temps plein dans le secondaire et le supérieur tout au long des années de thèse a permis de bénéficier d'une situation financière confortable, comparativement à celle de nombreux doctorants, pour subvenir aux coûts[27] engendrés par les enquêtes de terrain. Cependant, en corollaire, le temps consacré à la recherche a été fortement entravé par les nombreuses obligations professionnelles inhérentes aux fonctions occupées.

D'autre part, à la différence de ces contraintes, qui avaient été anticipées lors de l'élaboration de notre projet d'étude, notre travail de recherche a également dû faire face à de nombreux imprévus majeurs : quelques jours après le dépôt du sujet de thèse à l'automne 2017, une convocation pour une mission professionnelle de plusieurs mois expatriée au Moyen-Orient a engendré un report des démarches de recherche à la fin de l'année 2018. Une situation qui a nécessité de demander l'autorisation à notre Ecole Doctorale d'effectuer une année supplémentaire afin de pouvoir mener à bien les travaux entrepris. Plus contraignant, la crise sanitaire mondiale entamée dans les premiers mois de l'année 2020 s'est traduite par l'annulation de quatre terrains d'enquête (Etats-Unis, Colombie, Jamaïque, Grande Bretagne). La fermeture des bibliothèques universitaires, les contraintes de déplacements, et l'annulation de colloques ont également entravé l'accès à certaines ressources bibliographiques et la valorisation de la recherche.

Enfin, la nature du sujet a conduit à naviguer en terrains institutionnels d'une part, et en terrains

[27] Comme indiqué dans les remerciements en préface, nous avons également eu la chance et l'honneur de bénéficier d'un soutien financier substantiel de la part de l'IRSEM, de la Fondation de la mer, de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, et du laboratoire PRODIG auquel nous sommes rattachés.

géographiques d'autre part, tous deux « sensibles »[28] à double titre. L'étude de la construction régionale de la sécurité maritime implique en effet l'analyse du discours (perception et hiérarchisation des menaces, perception d'un espace régional, …), et des pratiques spatiales (type d'actions sur le terrain, priorisation de zones d'action, existence et vitalité d'éventuelles coopérations, développement d'infrastructures, intensification des échanges, etc …) d'acteurs institutionnels, grandes entreprises privées et ONG pour l'essentiel. Un échantillonnage d'acteurs travaillant à partir de données sensibles engageant des enjeux de sécurité nationale, ou commerciale, donc difficiles d'accès au regard des problématiques de confidentialité qui le caractérisent. Certaines portions de ce terrain régional se sont également avérées inaccessibles, soit en raison de leur situation politique et sécuritaire (Venezuela et "Triangle Nord" centraméricain – Guatemala, Honduras, El Salvador - notamment), soit en raison de contraintes liées au statut de l'enquêteur travaillant en collaboration avec des ministères français. Ce terrain peut aussi être qualifié de difficile d'accès au regard de l'immensité de l'espace analysé. L'étude des comportements spatiaux des acteurs de la sécurité et de l'insécurité maritime ne pouvait donc être appréhendée par une observation exhaustive de l'ensemble du bassin.

Pour chaque contrainte, des solutions de remédiation ont été adoptées et ont permis de mener à bien ce projet de recherche, moyennant quelques limites méthodologiques qu'il nous faudra exposer.

c. Solutions adoptées

Afin de surmonter les difficultés liées au faible temps disponible et à l'étendue géographique de l'espace étudié, une hiérarchisation de priorité des terrains et des interlocuteurs était nécessaire. Il a donc fallu identifier des « clusters » (ou « points nodaux ») d'information, afin d'optimiser la collecte et la constitution des données dans un intervalle de temps très contraint. Ces clusters se sont rapidement révélés être un petit nombre de forums, sommets internationaux, d'institutions et d'acteurs militaires, diplomatiques et de grandes entreprises. Si la littérature en sciences humaines a déjà montré que ces milieux ne sont pas hermétiques, il

[28] Participation à un colloque en 2021 sur ce sujet, et publication prochaine d'un chapitre d'ouvrage en collaboration avec Mélina Agricole (chercheuse en Histoire contemporaine, Université de Bordeaux) et Adrien Estève (chercheur en Sciences politiques, Sciences Po Paris), avec le soutien de l'IRSEM.

convient de ne pas en négliger les difficultés d'accès (Cohen, 1999).

La démarche d'enquête s'est essentiellement articulée autour de trois terrains américano-caribéens : le premier à Bridgetown (Barbade, 2019) au sein de plusieurs organismes internationaux réunissant la quasi-totalité des acteurs institutionnels de la sécurité maritime de la région étudiée. Il s'est ici agi d'enquêter auprès d'interlocuteurs nord et sud-américains, ainsi que caribéens, pour l'essentiel militaires (amiraux, généraux, officiers supérieurs), mais également auprès d'ONG, d'institutions internationales, d'entreprises de défense, de journalistes et de diplomates. Le second, à Fort de France (Martinique, 2019), où il a été possible d'analyser les pratiques opérationnelles d'interlocuteurs militaires à l'État-Major interarmées des Forces françaises aux Antilles, (Amiraux et officiers supérieurs), et d'enquêter auprès des forces navales (observation en mer à bord d'une frégate en mission), politiques et administratifs français (préfecture, affaires maritimes), mais également d'autres acteurs civils, tels Météo France, ou l'Agence Française de Développement (AFD). Enfin, à Panama (2021), où nous avons pu conduire plusieurs enquêtes auprès du réseau diplomatique régional (diplomates), la délégation régionale de l'Union européenne, de plusieurs organismes des Nations Unies (*Program officers*) y ayant leur siège régional, ainsi qu'auprès de l'Autorité du Canal de Panama (ACP), une experte en sécurité maritime, et de la direction de la sécurité d'un des plus grands ports d'Amérique latine. Au total, plus de soixante entretiens ont été conduits sur le terrain interaméricain en quatre ans. En raison de la crise sanitaire, une vingtaine d'entretiens "sensibles" ont dû être conduits à distance, auprès de plusieurs officiers de liaison auprès d'institutions régionales et interlocuteurs du monde de la sécurité basés aux Etats-Unis, des diplomates en Colombie, en République dominicaine, et des interlocuteurs du monde maritime et de diverses organisations internationales basés à Trinidad et Tobago et en Jamaïque (commandants des garde-côtes, *program officers*, directeurs ou secrétaires régionaux d'organismes multilatéraux, etc.).

Parallèlement, une dizaine d'entretiens et observations participantes ou non participantes ont été réalisées en Europe entre 2016 et 2021, auprès de représentants de services de renseignement états-uniens, du réseau diplomatique étranger de la place de Paris (ambassades), du ministère des Armées, du Quai D'Orsay, de la Direction Générale des Relations Internationales et Stratégiques, de l'Organisation Maritime Internationale à Londres, et du siège

d'une compagnie maritime de rang mondial (directeurs de la sûreté et de la sécurité). La figure 4 et le tableau 4 résument les démarches d'enquêtes réalisées au cours de ces années de thèse.

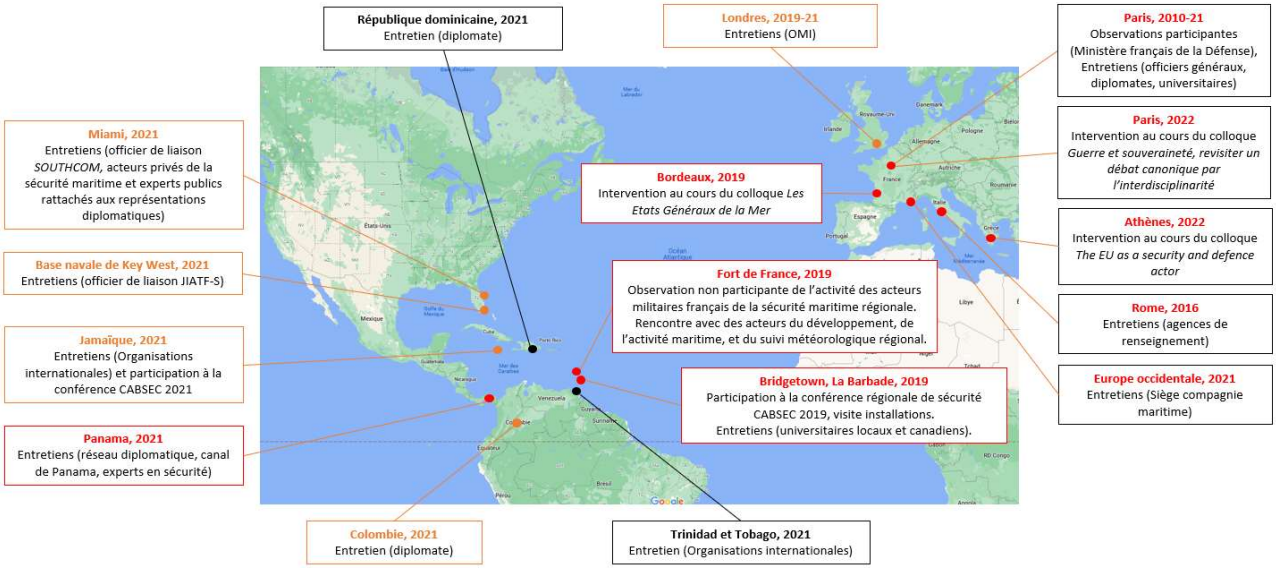


Figure 4 - Représentation cartographique des démarches de recherche (2016-2021)

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

En rouge, les terrains et observations effectués, en orange, les terrains annulés en raison de la crise sanitaire, mais où des entretiens ont pu être conduits à distance ; en noir, les entretiens conduits à distance.

Type d'interlocuteur	#	%
Amiraux ou officiers généraux	19	19,4
Officiers supérieurs	10	10,2
Cadres d'entreprises privées	10	10,2
Autres personnels militaires	9	9,2
Diplomates ou cadres d'ambassade	8	8,2
Universitaires/chercheurs	7	7,1
Cadres supérieurs d'institutions internationales de rang mondial	7	7,1
Cadres supérieurs d'institutions internationales de rang régional	7	7,1
Autres professionnels ou usagers de la mer	7	7,1
Officiers ou cadres supérieurs d'agences de renseignement	6	6,2
Cadres d'administration publique	4	4,1
Journalistes/Experts/Consultants	2	2
Cadres d'ONG	2	2
TOTAL	98	100

Nationalité des interlocuteurs	#	%
Française	51	52
D'un Etat de l'espace interaméricain (hors Etats-Unis)	24	24,5
dont panaméenne	*9*	*9,2*
dont barbadienne	*5*	*5,1*
dont jamaïcaine	*3*	*3,1*
dont trinidadienne	*2*	*2*
dont colombienne	*2*	*2*
dont dominicaine	*1*	*1*
dont mexicaine	*1*	*1*
dont guyanienne	*1*	*1*
dont antiguaise	*1*	*1*
dont bélizienne	*1*	*1*
dont bahaméenne	*1*	*1*
Institution internationale de rang mondial	8	8,2
Etats-unienne	6	6,1
D'un Etat européen (hors France)	5	5,1
dont britannique	*3*	*3,1*
dont néerlandaise	*1*	*1*
dont allemande	*1*	*1*
Canadienne	1	1
	98	**100**

Typologie des entretiens	#	%
Très approfondi : supérieur à deux heures	15	15,3
Approfondi : 30 min à 2 heures	37	37,8
D'opportunité (inférieur à 30 min)	32	33,7
Echanges par courriel	14	14,3
	98	**100**

Localisation des entretiens	#	%
France métropolitaine (2011-2021)	9	9,2
Barbade- (2019, 1 terrain, 7 jours)	22	22,4
Martinique- (2019, 1 terrain, 8 jours)	27	27,6
Panama-2021 (1 terrain, 6 jours)	16	16,3
Distanciel	24	24,5
dont Etats-Unis	*6*	*6,1*
dont Europe	*2*	*2*
dont Caraïbe/Amérique centrale et du Sud	*16*	*16,3*
	98	**100**

Tableau 4 - Tableau des entretiens réalisés entre 2016 et 2021 dans le cadre de la thèse

Sylvain Domergue, 2021

Trois types d'obstacles à « l'entrée » (Becker, 2013) ont été relevés dans les démarches entreprises auprès de ces acteurs opérants dans des secteurs « sensibles » : la crainte de fuites d'informations confidentielles et stratégiques susceptibles de porter atteinte à l'activité du service, voire à la sécurité nationale ; la crainte que l'activité de l'acteur concerné soit mal interprétée par le chercheur, contribuant ainsi à véhiculer une mauvaise image, des contre-vérités ou autres formes de suspicions ; le manque de temps à consacrer au chercheur et/ou un manque d'intérêt au regard de sa thématique de recherche. Il s'est donc avéré nécessaire d'adopter une méthode d'approche adaptée aux spécificités de ces milieux fermés ou quasi-fermés. Afin de pénétrer et de contourner ces obstacles à l'entrée nous avons choisi une stratégie de rayonnement en étoile.

Le rayonnement en étoile, ou la « boule de neige », est une « technique d'échantillonnage au cours de laquelle il s'agit d'élargir un échantillon de départ composé d'un nombre limité d'individus en mobilisant leur capital social » (Audemard, 2016, p. 182). En d'autres termes, elle consiste à s'appuyer sur les interlocuteurs déjà rencontrés pour identifier et prendre contact, grâce à leur recommandation, avec un second rideau d'interlocuteurs, et ainsi de suite (cf. Figure 5).

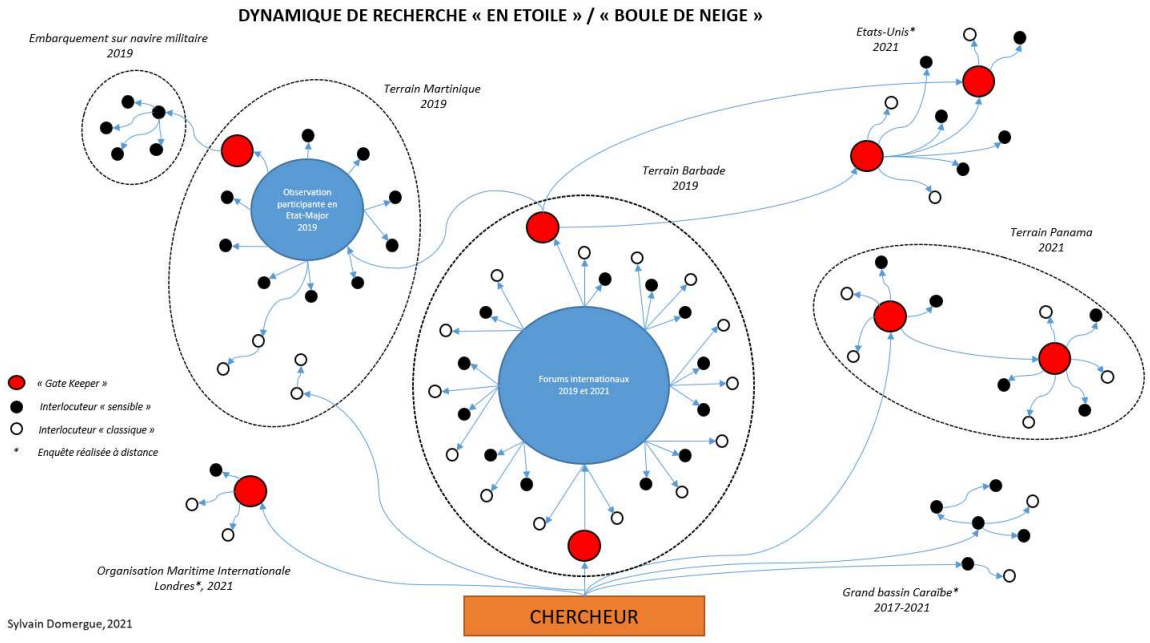


Figure 5 - Schéma simplifié de la stratégie de rayonnement en « étoile » adoptée sur le terrain (hors France métropolitaine) au cours de cette étude (présentiel et distanciel)

Réalisation : Sylvain Domergue, 2021

Cette méthode de constitution progressive de l'échantillonnage s'est avérée efficace pour contourner les barrières à l'entrée de certains services « sensibles » grâce à l'identification de « Gate-Keepers » (Tracy, 2013). Ces individus, ou organismes, pouvant se réveler indispensables pour atteindre un interlocuteur « sensible » auprès duquel il fournira les recommandations en permettant l'accès. Pour cela, la démultiplication des opportunités de contact est nécessaire, un entretien en appelant souvent un autre. Cette stratégie de collecte des données a permis d'ouvrir plusieurs portes : l'identification de conférences internationales (Caribbean Basin Coastal Surveillance and Maritime Security Summit 2019, Caribbean Security Conference 2021, …) réunissant plusieurs acteurs intéressants l'étude conduite ont été des portes d'entrées privilégiées à l'accès à un grand nombre de « Gate Keepers » en un lieu unique, tout en optimisant les coûts et le temps de recherche. Ces forums, sommets et conférences ont par ailleurs mis en évidence l'intérêt et l'importance de l'informel en matière d'accès à des interlocuteurs sensibles. Pauses café, discussions de couloir, « *ice breaking activities* » et autres « *social events* » se sont trouvés être de précieux moments pour procéder à une première prise de contact, voire à la réalisation de nombreux courts entretiens d'opportunité.

Cette démarche nécessite de combiner une double stratégie de navigation à l'estime (observation flottante et exploratoire), tout en conservant un cap général. En revanche la situation générée par la crise du COVID 19 a été un défi supplémentaire. Faute de contact direct, les stratégies de contournement sont devenues nettement plus complexes, les interlocuteurs les plus « sensibles » étant bien moins disposés à échanger à distance par l'intermédiaire d'une visioconférence qu'en direct. L'emploi des courriels comme vecteurs pour la prise de contact et/ou de transmission d'un questionnaire d'enquête faute de pouvoir procéder à un entretien, s'est révélée peu fructueuse. Comme l'ont déjà montré plusieurs chercheurs[29], la prise de contact à partir des adresses mails génériques en libre accès sur les sites Internet institutionnels ont été, dans la plupart des cas, des impasses. Noyés dans la masse, les mails sont souvent destinés à être triés par un service administratif auquel il est bien souvent difficile de présenter sa démarche de recherche et un potentiel intérêt mutuel en quelques lignes. Dans l'hypothèse

[29] Par exemple Camille Escudé Joffres, dans sa thèse très récente sur la coopération politique et l'intégration régionale en Arctique (Escudé, Camille, *Coopération politique et intégration régionale en Arctique (1996-2019): construction d'une région*, Paris, 2020 459p).

où le mail atteindrait le destinataire visé, les chances qu'il soit lu et surtout pris en compte, se sont avérées bien souvent inversement proportionnelles au niveau de responsabilité de l'interlocuteur atteint. Partant de ce constat, la prise de contact directe au cours d'un sommet ou d'une conférence, ou à défaut par téléphone, a été bien plus efficace pour expliciter ses démarches et désamorcer les inquiétudes des interlocuteurs.

Toutefois, prendre contact n'est pas suffisant. Comme le souligne la littérature en sociologie, dans toute démarche de recherche qualitative s'appuyant sur des entretiens, *a fortiori* en domaine « sensible », il semble indispensable de prendre le temps de développer une stratégie d'intéressement préalablement à toute enquête (Barbot, 2010). C'est-à-dire, faire preuve de pédagogie sur le statut du chercheur, et expliciter sa démarche académique à travers l'exposé des objectifs de l'enquête, en procédant à un effort de traduction des enjeux scientifiques en enjeux plus concrets pour l'intéressé (Morange et Schmoll, 2016). À cet effet, et sur recommandation d'un de nos directeurs, nous avons choisi de rédiger un projet de thèse en format « gélule », c'est-à-dire synthétisé en français et en anglais en moins de deux pages, systématiquement joint à nos mails de contact. Il a été également très utile de disposer de lettres de créances académiques numérisées des directeurs de thèse et/ou de l'école doctorale, à joindre à la présentation synthétique du projet de recherche. Éventuellement, selon les cas, le fait de s'appuyer sur les travaux déjà publiés pour expliciter les axes d'étude et témoigner de la réalité de la démarche de recherche a permis de débloquer quelques situations.

La conduite des entretiens elle-même a soulevé des enjeux de positionnement, liés à la maîtrise de la langue et à la relation d'asymétrie existant entre jeune chercheur et haut gradé ou haut fonctionnaire (Agricole, Domergue et Estève, à paraître). Deux problèmes classiques dans les entretiens avec les dirigeants, comme le souligne la littérature en sciences politiques et en sociologie (Cohen, 1999 ; Alles, Guidaud et Lagrange, 2016). L'étude de la construction régionale de la sécurité maritime a par exemple nécessité d'identifier des approches de sécurisation d'interlocuteurs souvent rétifs au principe de l'entretien, en particulier au sein d'agences de renseignement. Comme les échanges au cours de la thèse avec d'autres chercheurs issus d'autres disciplines l'ont mis en relief, (Agricole, Domergue et Estève, à paraître), une première phase de discussion portant sur le contexte régional, les principaux objectifs, missions, réalisations, voire des questions plus personnelles sur le parcours professionnel de l'enquêté

ont favorisé la consolidation d'un lien de communication, avant d'aborder des questions plus pointues et sensibles.

d. Analyse des données et limites du protocole adopté

Comme nous l'avons vu, notre protocole a choisi de donner la part belle aux enquêtes de terrain, articulées autour d'observations et d'entretiens nombreux. La géographie étant, entre autres, une science de la description et de l'analyse des humains et de leur milieu, l'expérience issue du terrain a toujours joué un rôle central dans la discipline (Calbérac, 2010). Bien que de tradition quantitative, elle tend à se rapprocher des préoccupations de l'ensemble des sciences sociales (Calbérac, 2011), tendance parallèle à la montée des préoccupations spatiales dans de nombreuses disciplines (Morange et Schmoll, 2016). Aussi, dans ses démarches qualitatives, elle emprunte souvent des protocoles et techniques à d'autres sciences sociales telles la sociologie, l'anthropologie ou encore la psychologie (Olivier de Sardan, 1998) en les adaptant à des postures propres, en combinant l'analyse des représentations, des mobilités, ou encore des ancrages territoriaux (Guyot, 2013). La pratique de l'entretien et des observations de terrain suscite donc, de longue date, de nombreuses réflexions quant à la nature et à la rigueur des protocoles à adopter (Lacoste, 1977), les difficultés de positionnement du chercheur face à ses enquêtés et à son terrain d'observation (Smith, 1999), les enjeux de l'analyse des données ainsi que leur nécessaire confrontation avec d'autres méthodes de recherche (Tricart, 1977).

Certaines situations vécues ont en effet parfois exigé de combiner plusieurs méthodes de collecte des données. Au cours de plusieurs entretiens, il a pu être difficile d'obtenir certaines données précises concernant, par exemple, la localisation d'une zone d'intérêt pour un acteur, d'une zone de patrouille, la nature d'une collaboration, ou la nationalité d'un partenaire stratégique. A titre d'illustration, le cas de l'identification d'une mission d'un bâtiment militaire d'intérêt pour nos recherches a nécessité de mobiliser différentes méthodes alternatives d'acquisition de l'information afin de tenter d'en déduire l'information recherchée par triangulation des données des discours, et ainsi identifier le comportement spatial de l'objet étudié. Un entretien initial avec un officier supérieur a en effet rapidement mis en évidence que, comme la plupart des cadres placés à un poste à haute responsabilité, celui-ci avait manifestement bénéficié d'un « *media-training* », rendant difficile l'obtention d'informations

sortant des éléments de langage préalablement préparés. Néanmoins, la démultiplication des entretiens d'opportunité avec d'autres interlocuteurs de tous rangs, fonctions et grades, a permis de collecter des informations parcellaires sur la mission étudiée. La reconstitution de témoignages dispersés ont permis de définir des jalons approximatifs de navigation, et de resserrer peu à peu la zone d'opération et les dates recherchées. Ont ainsi pu en être déduits, après confrontation avec d'autres informations, des comportements de navigation de certaines marines, des zones privilégiées de déploiement, des procédures de coopération et la réalité de leur efficience, etc. Autant d'informations précieuses, ayant permis de mesurer quantitativement et qualitativement des interactions dans le temps et l'espace, notamment par l'observation de l'empreinte de ces interactions (cf. Chapitre 7).

Plus largement, le nombre d'entretiens réalisés nous a permis de varier autant que possible les acteurs enquêtés, tant par leur nationalité, origine géographique, et institution d'appartenance, que leur positionnement statutaire ou professionnel. La recherche s'est également, et de manière très significative, appuyée sur la littérature grise produite par les institutions observées : rapports d'activités, discours, données chiffrées, communiqués de presse, notes de synthèse, échanges de mails, etc. Des sources utiles qui nous ont permis de compenser les difficultés d'accès à certains terrains, et de confronter les données ainsi collectées aux discours des individus interrogés. La mobilisation de la littérature scientifique disponible en ligne via les moteurs de recherche universitaires a enfin permis de dépasser certaines contraintes matérielles liées à la situation sanitaire, et venir soutenir et mettre en perspective les analyses tirées des matériaux primaires de recherche issus des enquêtes de terrain.

Comme toute étude scientifique, il a été nécessaire de conserver un regard critique sur les données collectées. Les informations brutes issues des participations aux colloques diplomatiques et des entretiens n'ont jamais été prises comme argent comptant. La diversification des entretiens conduits et des sources mobilisées auront permis de valider les données, autant que faire se peut, par triangulation et saturation. La triangulation (ou « contextualisation »), est en sciences humaines « le croisement [d'informations] destinées à confirmer la stabilité d'une observation » (Morange et Schmoll, 2016, p.54). Il a été rendu possible par la confrontation de données de différentes sources, mais également l'emploi de différentes techniques pour étudier le même phénomène (entretiens/observations par exemple).

La saturation désigne « le processus par lequel on finit par ne plus rien entendre ou apprendre de neuf sur le sujet que l'on étudie : les techniques de collecte et d'analyse des données ne fournissent plus aucun élément nouveau à la recherche, les informations deviennent redondantes » (Morange et Schmoll, 2016, p. 52). Malgré ces stratégies d'adaptation permanente et de prudence quant à l'exploitation des sources, cette étude demeure confrontée à certaines carences informatives et certains biais méthodologiques.

À titre d'exemple, en raison de risques de compromission, il n'a pas été possible de prendre contact auprès des autorités cubaines et vénézuéliennes. Territoires situés au cœur du bassin maritime étudié, et acteurs essentiels de la scène sécuritaire régionale, il ne pouvait être envisageable de ne pas essayer de prendre en compte les points de vue des autorités de ces deux pays par la collecte de témoignages directs. Une méthode de tentative de contournement a consisté à s'appuyer sur notre directeur de thèse au Canada afin qu'il transmette des questionnaires auprès des légations de ces deux pays à Ottawa. Si cette stratégie du relais de transmission aurait pu permettre d'enrichir les bases de données, elle n'a, hélas, pas été couronnée de succès pour cette tentative.

Autre limite méthodologique, l'emploi de la méthode de la « boule de neige » présente le risque de rencontrer des individus aux caractéristiques très semblables. De la même façon, l'échantillonnage des individus enquêtés (cf. annexe 1) laisse apparaître une prédominance de personnalités françaises. Cette situation est d'abord liée à la longue phase de préparation des terrains auprès d'interlocuteurs plus rapidement et facilement accessibles en France métropolitaine, en Martinique et en Guyane française. Elle est ensuite la résultante des contraintes professionnelles et contextuelles, n'ayant pas permis d'accéder à autant d'interlocuteurs internationaux qu'initialement prévu, en raison de la réduction du nombre de déplacements. Enfin, les milieux diplomatiques et certaines institutions étrangères se sont avérés très difficiles à solliciter à distance, sans contact direct préalable ou soutien d'un « Gate Keeper », en particulier après le début de la crise sanitaire en 2020.

Comme nous l'avons démontré dans cette section, la nature parfois confidentielle des sujets abordés dans cette étude a nécessité une méthodologie particulière afin d'avoir accès à des sources humaines et à certains documents indispensables à la bonne conduite de cette recherche.

Condition *sine qua non* à « l'entrée », certains interlocuteurs et institutions de haut niveau, avec l'accord de leur hiérarchie, nous ont permis d'accéder à certaines ressources et ont accepté de se prêter au jeu de l'entretien, à condition que les données collectées soient traitées de manière prudente et sécurisée. Ainsi, certains exemples, certaines données, la localisation de certaines observations et certaines citations ne pourront pas être présentés avec trop grande précision. De même, conformément aux engagements pris, l'anonymat de la quasi-totalité des enquêtés sera garantie dans cette étude.

3- Organisation de la thèse

Afin de répondre aux questionnements déterminés dans cette introduction générale, la thèse suit un raisonnement en trois parties.

La première partie propose un panorama des enjeux sécuritaires maritimes dans l'espace étudié. Pour cela, le premier chapitre aborde les ressorts et les effets de la maritimisation dans l'espace interaméricain. Il est l'occasion d'y questionner l'application de la notion de région maritime en étudiant les interactions générées par les activités humaines dominantes, et en tentant d'en identifier des limites géographiques. Le second chapitre met en évidence les principaux enjeux de sécurité maritime animant cette zone d'étude. Nous verrons que les territoires riverains sont confrontés à une relative communauté de destin face à des enjeux partiellement régionalisés, et marqués par une forte transnationalité à l'échelle du bassin caribéen et ses approches océaniques.

Cette approche permet d'aborder, dans une seconde partie, la question de la gouvernance de la sécurité maritime et les régionalismes des acteurs impliqués. Le chapitre 3 s'intéresse au rôle des acteurs institutionnels et privés de rang mondial, en montrant que ceux-ci tendent à régionaliser leur action afin d'en améliorer l'efficacité. Ce faisant, ils jouent un rôle majeur dans l'articulation des échelles de la sécurité maritime entre mondial, régional et local. Le chapitre 4 aborde le rôle des *hégémons* états-unien et européens (France, Pays-Bas et Royaume Uni), et plus particulièrement leurs stratégies d'organisation de leur périphérie en déployant des régionalismes sécuritaires maritimes d'échelle variable. Cette dynamique tend à organiser des

réseaux relationnels impliquant la quasi-totalité des autres Etats riverains. Le rôle de ces derniers est étudié dans le chapitre 5, où nous mettons en avant le choix de certains Etats émergents de s'appuyer sur le levier maritime régional pour renforcer leur assise politique sur la scène internationale. A une autre échelle, les nombreux petits et micro-Etats parsemant l'espace étudié privilégient également le prisme régional, afin de tenter de réduire leur vulnérabilité, mettre en commun leurs moyens, et renforcer leur visibilité.

Cette étape intermédiaire permet, dans une troisième partie, d'étudier les mécaniques de construction régionale engendrées par ces interactions multiples dans le champ de la sécurité maritime. Le chapitre 6 présente, dans cette perspective, la construction des échelles de la sécurité maritime par les acteurs. Il décrit dans le détail l'architecture de coopération régionale ainsi mise à jour, en insistant sur les dynamiques de coopération transcalaires, multisectorielles et multiniveaux. Cet enchevêtrement de dynamiques coopératives pose les bases d'une intégration régionale à plusieurs vitesses, étudiée dans le chapitre 7. Il est l'occasion d'observer, à partir de plusieurs études de cas issues des enquêtes de terrain, les effets géographiques de la coopération. Si la réduction de certains effets frontières est constatée, contribuant bien en cela en l'émergence d'un espace régional fondé sur l'observation des interactions, la construction régionale de la sécurité maritime demeure toutefois incomplète et asymétrique.

En annexe sont joints les tableaux des cartes, graphiques, figures, et tableaux, la liste détaillée des entretiens et des observations réalisées, ainsi qu'un exemple de grille d'entretien. Conformément à l'article 15 de l'arrêté du 25 mai 2016 fixant le cadre national de la formation et les modalités conduisant à la délivrance du diplôme national de doctorat, un « portfolio » du parcours doctoral est également fourni. Il détaille les expériences d'enseignement, encadrement de mémoires de Master 2, publications et communications, et formations doctorales suivies au cours des années de thèse.



PREMIERE PARTIE

L'observation d'une région maritime sous l'effet de la régionalisation des enjeux sécuritaires

Comme nous l'avons évoqué, l'espace interaméricain paraît marqué par une forte maritimité et concerné par de nombreux enjeux sécuritaires. Nous formulons l'hypothèse que ces caractéristiques génèrent de nombreuses interactions entre acteurs dans cette partie du monde autour d'enjeux maritimes. Celles-ci seraient suffisamment fortes pour qu'il soit possible de parler de l'émergence d'une région maritime.

Nous partons du postulat que la forte maritimisation de cet espace suscite des interactions internes et une importante dépendance vis-à-vis de la mer au sein de cet espace (Chapitre 1). La régionalisation des risques et des menaces maritimes dans un contexte de vulnérabilité contribue à placer les territoires et sociétés riveraines dans une relative communauté de situation (Chapitre 2), permettant de parler d'une « région maritime » fondée sur une combinaison de facteurs économiques, sociaux, politiques et sécuritaires, dont les limites ne correspondent pas à celles du bassin caribéen.

Chapitre 1- La mer, point commun d'un espace fragmenté

Introduction au chapitre 1

L'ensemble maritime que nous étudions sous l'appellation d'Espace Maritime Interaméricain (EMIA) est composé de plusieurs sous-ensembles. D'est en ouest, nous comprenons : ses approches maritimes dans l'océan Atlantique (Taglioni, 1998) ; un ensemble maritime central composé de la Mer Caraïbes et du Golfe du Mexique qualifié de *Wider Caribbean Region* (WCR) dans la littérature anglo-saxonne (Mahon *et al.* 2012*)* et par plusieurs institutions internationales (PNUE, 1976) ; et ses approches maritimes dans l'océan pacifique, que nous désignerons par commodité par l'expression « Triangle Pacifique »[30]. Ces sous-ensembles structurent un espace maritime immense de plus de 5,3 millions de km² pour la seule WCR[31] et 10 à 11 millions de km² de surface maritime totale[32] si l'on y inclut les approches atlantique et pacifique. En y adjoignant les terres émergées (les isthmes centraméricains, les îles et une vaste bande d'espaces côtiers dans le sud des Etats-Unis et dans le nord de l'Amérique du Sud), l'espace total étudié couvre une surface de près de 20 millions de km² (*cf.* figure 6).

[30] Espace maritime approximativement compris entre le Sud du Mexique, le Panama, et les eaux équatoriennes, comme nous le verrons caractérisé par une relative communauté de situation, entre densification du trafic maritime à l'approche du canal de Panama, présence d'eaux poissonneuses à la différence du bassin Caraïbe, zone « tsunamigène » en raison de l'activité tectonique, et surtout marquée par une intense activité de trafics divers par voie maritime.

[31] Présentation de la *Wider Caribbean Region*, site du PNUE, https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes/wider?_ga=2.206181395.1055725277.1619684984-2041677393.1612174695

[32] 3M de km² pour les approches atlantiques, que nous identifions comme un triangle approximativement compris entre le Cap Hatteras aux Etats-Unis, le sud des Bermudes, et le plateau des Guyanes ; 4M de km² environ pour les approches Pacifique, que nous identifions comme un triangle approximativement compris entre la frontière Mexique-Etats-Unis, l'archipel des Galapagos et le canal de Panama. Ce découpage sera justifié plus loin dans la thèse, quand seront mises en évidence les limites approximatives d'une Région Maritime Interaméricaine.



Figure 6 - Représentation cartographique des appellations employées dans ce chapitre

Sylvain Domergue, 2021

L'EMIA ne se distingue pas seulement par sa situation d'intervalle entre blocs continentaux nord et sud-américains et entre espaces océaniques atlantique et pacifique. Il est surtout caractérisé par l'omniprésence de la mer. Le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes y occupent environ 30% de l'espace total. Si l'on y inclut les approches atlantiques et pacifiques, la part de l'espace maritime atteindrait *a minima* 55 à 60% de l'espace interaméricain. Cette configuration géographique s'avère favorable au développement des activités maritimes et à la construction d'un rapport très étroit des sociétés riveraines avec la mer. Toutefois, coupant court à tout risque de dérive déterministe, nous soulignerons que cette importance de la mer n'a pas que des causes physiques. Nous montrerons que la diversité des paramètres, économiques, historiques, culturels (1), expliquent et illustrent la forte maritimité de cet espace (2). Celles-ci sont à l'origine des nombreuses interactions qui nous permettent de parler de « région maritime interaméricaine » (RMIA) (3). Nous définirons celle-ci en nous fondant sur les recherches disponibles dans la littérature existante.

1. La progressive maritimisation de l'espace interaméricain.

1.1. La maritimisation, un concept méconnu à préciser

L'usage de la notion de « maritimisation » a connu un important essor ces vingt dernières années. Objet d'un rapport du Sénat français en 2012 et portée haut par la Marine Nationale française depuis plus d'une décennie dans de nombreuses interviews, conférences et publications[33], la maritimisation est aujourd'hui en bonne place dans les programmes scolaires français de l'enseignement secondaire depuis les réformes du collège et du lycée de 2016 et 2019. Pourtant, dans le domaine scientifique, elle demeure très confidentielle avec seulement 673 occurrences dans la somme des articles référencés dans Google Scholar[34]. A quelques exceptions notables – et récentes – près (Cetin, Irak et Khyaoglu, 2020), la maritimisation est jusqu'à présent une notion usitée principalement dans le monde francophone, son pendant anglo-saxon (« *maritimization* ») n'apparaissant que très rarement dans la production scientifique, politique, ou encore journalistique[35].

D'autre part, elle est définie de diverses manières et le sens qui lui a été donné a évolué depuis son apparition. Celui-ci surviendrait au début des années 1970 sous la plume des géographes français et belges André Gamblin (1970), Roland Op de Beeck (1971), André Vigarié (1974) et Jean Pierre Chardon (1975) qui, sans définir clairement cette notion, l'utilisent pour désigner la concentration des activités productives sur les littoraux[36]. Cette définition demeure d'actualité sous la plume de certains chercheurs. En 2014, dans un ouvrage collectif dirigé par Raymond Woessner, la maritimisation était définie comme « le processus conduisant *les littoraux* d'un grand nombre de pays à prendre une part de plus en plus importante dans l'économie »

[33] Son chef d'Etat-Major l'Amiral Christophe Prazuck soulignant à plusieurs reprises entre 2016 et 2020 que « la mondialisation est en réalité une maritimisation »

[34] A titre d'illustration, les 42 occurrences du termes « maritimisation » et « maritimization » ne représentent que 0,0000006% des références scientifiques totales (5 700 000) enregistrées dans cette base de données pour l'année 2020.

[35] Seulement une centaine d'occurrences dans des articles en anglais sur Google Scholar, dont beaucoup écrits par des chercheurs francophones. Il semble par ailleurs presque inexistant dans des articles écrits en d'autres langues occidentales (espagnol, portugais, …).

[36] En l'occurrence, deux études sur les activités industrielles des Pays-Bas (Gamblin, 1970, Op de Beeck, 1971), la façade atlantique de la France (Vigarié, 1974), et la côte Nord de Porto-Rico (Chardon, 1975).

(Woessner (coord.), 2014, p. 443). Dans la littérature scientifique de la fin du XXe siècle, la définition de la maritimisation tangente souvent celle de la « littoralisation », généralement entendue en géographie comme la concentration des hommes et des activités sur les littoraux (Levy et Lussault, 2013, p. 622). Dans cette définition, l'espace maritime apparait secondaire, simple support physique de mutations géographiques visibles avant tout sur les côtes. La maritimisation, dans son acception initiale, est ainsi surtout envisagée à travers un prisme économique local en s'intéressant prioritairement aux transformations des espaces productifs autour d'un complexe portuaire ou d'un littoral. Des auteurs comme Alain Vigarié élargissent toutefois, dès la fin des années 1970, l'usage de cette notion en parlant de « maritimisation de l'économie contemporaine », pour désigner les phases d'évolution socio-économique d'une société tournée vers la mer (Vigarié, 1979, p.8).

Particulièrement, en 1990 dans sa *Géostratégie des océans,* Vigarié introduit une nouvelle conception de la maritimisation qu'il définit comme « l'accroissement des échanges internationaux par voie maritime, multipliés par sept en quelques quarante ans » (Vigarié, 1990, p.14). Il y souligne les conséquences de cette augmentation sur les « évolutions remarquables dans les domaines qui touchent de près à la transformation du monde » (*Idem*). Cinq ans plus tard, il précise dans *La Mer et la Géostratégie des Nations* que, « dans son sens général, elle signifie qu'aucun pays ne peut se dispenser sans inconvénient grave d'avoir recours à la mer, qu'aucune économie moderne ne peut être durablement conçue sans appui océanique » (Vigarié, 1995, p.20). Cette analyse est plus que jamais d'actualité, comme le rappelle Antoine Frémont : « depuis 1945, le commerce international croît à une vitesse plus rapide que la production mondiale, ce qui traduit l'interdépendance accrue des économies les unes par rapport aux autres » (Frémont, 2019, p.1). Entre 1950 et 2020, le commerce international par voie maritime a ainsi été multiplié par 20, représentant aujourd'hui plus de 80% des échanges mondiaux de marchandises[37] (rapport annuel sur l'état du transport maritime mondial, CNUCED, 2020).

Cette lecture qui repose sur l'accroissement des *échanges* par voie maritime, telle qu'elle est définie dans les programmes scolaires français, nous semble incomplète car elle laisse de côté

[37] Le commerce international réalisé par voie maritime représentant environ 550M de tonnes en 1950, contre plus de 11Mds en 2019 (Source : CNUCED, 2019).

certaines activités. Sous l'effet de l'accroissement très net des prix des hydrocarbures dans les années 2000, de nombreuses réserves *off-shore* de forte profondeur, jusque-là jugées peu rentables, ont été mises en exploitation. Elles représentent aujourd'hui plus de 30% de la production mondiale d'hydrocarbures, pourcentage en constante augmentation[38]. Par ailleurs, la croissance rapide du tourisme de croisière, des activités de pêche, les perspectives énergétiques nouvelles offertes par les océans, les activités liées à la préservation de l'environnement marin, mais également l'accroissement des risques et des menaces en mer font des espaces maritimes un enjeu stratégique pour les sociétés. Ce constat nous invite à élargir notre conception de la maritimisation.

Nous proposons dans cette thèse de mettre à jour sa définition en la désignant comme un processus d'accentuation de la dépendance à la mer, sous l'effet de la polarisation croissante des activités et intérêts économiques, sociaux et politiques vers celle-ci. Certes, à l'heure de la spécialisation productive des territoires à l'échelle mondiale et de la production en flux tendus selon le principe du « juste à temps », cette dépendance existe avant tout dans le domaine du transport de biens. Le blocage de la circulation maritime du Canal de Suez durant six jours à la suite de l'accident de l'*Ever Given* en mars 2021 en a été l'illustration éloquente. Elle a provoqué, en quelques heures, notamment sous l'effet de la spéculation, une hausse mondiale des prix du baril de brut et des cours des céréales, ainsi qu'une désorganisation temporaire de la chaîne logistique internationale dans de nombreux secteurs d'activité[39] (ISEMAR, 2021[40]). Mais cette dépendance est liée aussi au développement des activités dans de nombreux domaines : exploitation des ressources halieutiques et énergétiques, tourisme, etc. Cette dépendance croissante induit un ensemble de vulnérabilités et met en exergue des enjeux de protection et de préservation des espaces marins.

---

[38] Investissements, activités et marché du forage offshore, IFP Energies nouvelles, 2019,

https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/investissements-en-ep-activites-et-marches-du-forage-geophysique-et-construction-offshore-2019

[39] « Another attempt to clear ship blocking Suez Canal fails as economic impact mounts » de CNBC, du 26 mars 2021, et « The cost of the Suez Canal blockage » de la BBC, 29 mars 2021,

https://www.bbc.com/news/business-56559073,%20https://www.cnbc.com/2021/03/26/ship-blocking-suez-canal-is-beginning-to-affect-the-global-economy.html

[40] Voir en particulier l'étude « Panorama actuel des canaux et détroits maritimes », n°231, mai 2021 (https://www.isemar.fr/fr/notes-de-synthese/)

1.2. Un espace marqué par un rapport historique à la mer, avec d'importantes disparités

L'espace interaméricain est caractérisé par une maritimisation ancienne et aujourd'hui prépondérante.

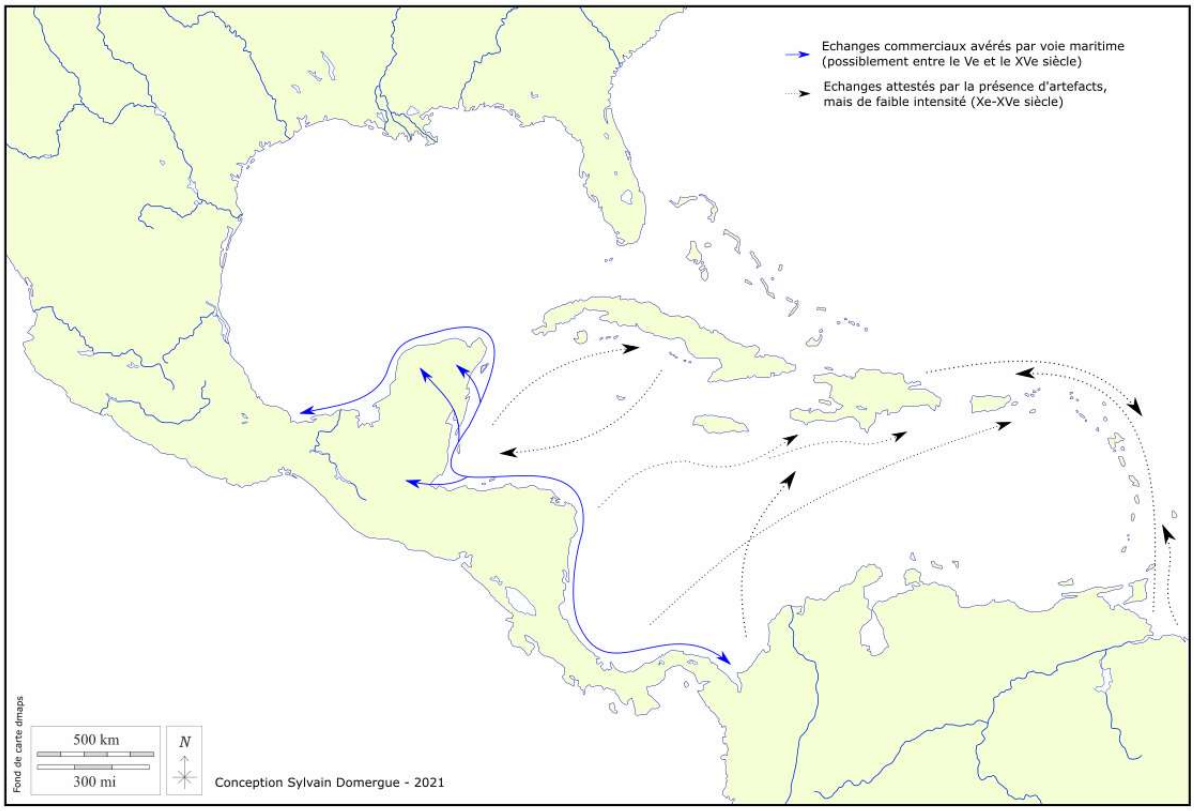
a. A l'époque précolombienne, un rapport à la mer inégal et géographiquement limité à des sous-ensembles de l'espace étudié

Dès l'époque précolombienne, l'espace maritime a joué un rôle important pour les sociétés riveraines, comme l'atteste d'abord la maîtrise de la navigation, sans laquelle les îles caribéennes n'auraient pu être peuplées (Fitzpatrick, 2015). Les relations construites avec la mer par les sociétés locales ont pris de nombreuses formes à l'échelle de l'espace étudié.

Dans l'est, les populations insulaires des Caraïbes et du nord de l'Amérique du Sud, pour la plupart cultivatrices, semblent ne s'être tournées vers la mer que pour y pratiquer la pêche côtière (West et Augelli, 1965, Moreau, 1987, Louchet, 2009). Les habitants des Caraïbes orientales faisant néanmoins preuve d'une certaine « habileté nautique » et se montrant plus tard capables de mener des « raids » aux XVIe et début du XVIIe siècles sur les proto-colonies espagnoles dans le Nord et le Sud de l'archipel (Moreau, 1987, p. 134). Un commerce interinsulaire précolombien est attesté par des fouilles sur divers sites archéologiques, mais ces navigations et interactions n'ont eu qu'une dimension locale (Fitzpatrick, 2015).

D'autres recherches ont mis en évidence un commerce maritime intense de cabotage en Mésoamérique, à l'époque des civilisations aztèques et maya. Il semble avoir eu une grande importance dans le fonctionnement économique de ces grandes civilisations isthmiques, en permettant notamment le commerce de l'obsidienne. Cette roche volcanique vitreuse, très utilisée comme outil de construction ou à des fins artistiques et spirituelles, a été un des fondements du développement de la civilisation maya (Guderjan, 1989). Son commerce par voie de mer a joué un rôle notable dans la diffusion de celle-ci et a permis d'organiser des

interactions commerciales et culturelles dans tout l'espace centraméricain et le nord de l'Amérique du Sud (Guderjan, 1995 ; Shatto, 1998 ; McKillop, 2010, Masson et Chaya, 2016) (*cf*. carte 2).



Carte 2 - Traces d'échanges par voie maritime dans le bassin caribéen (Ve-XVe siècle)

Sources : Guderjan, 1995 ; Fitzpatrick, 2015 ; Hoffman *et al.* 2018

Réalisation Sylvain Doemrgue

Néanmoins, à titre de comparaison, les espaces maritimes interaméricains de l'époque précolombienne sont très loin d'avoir joué le même rôle fédérateur économique et culturel mené depuis des millénaires par les sociétés de la mer Méditerranée antique, du Pacifique Sud ou de l'Asie du Sud-Est.

b. « En toi se rejoignent l'Espagne et la Chine »

Avec le développement de la colonisation européenne à partir du XVe, la mer est placée au cœur du système colonial. D'abord dans un rôle d'interface : « La mer Caraïbe, trait d'union

entre l'archipel antillais et le continent américain devient la voie de la *conquista*, puis celle du contrôle et de l'exploitation de l'Empire espagnol dans le Nouveau Monde. C'est par la mer Caraïbe que l'Amérique espagnole intègre ainsi l'économie européenne » (Pagney Benito Espinal, 2014, p.4). La mer devient donc le théâtre et le support du développement d'un réseau d'échanges hiérarchisés, de « ponts sur la mer » (Gruzinski, 2004, p.145) d'abord organisés depuis l'île d'Hispaniola[41] qui émettait et recevait les flux en provenance de et vers l'Europe et d'où étaient redistribués des flux secondaires vers le reste de l'espace interaméricain en cours de colonisation. Aux XVIe et XVIIe siècles, la constitution d'un réseau de convois de galions lourds, maillons essentiels de la puissance économique et commerciale espagnole, a une importance fondamentale dans l'unification des bassins qui forment l'ensemble maritime interaméricain en tant qu'espace-perçu et espace commercial construit par les colonisateurs, comme le souligne Françoise Pagney Benito-Espinal :

> Ils rejoignaient les Antilles après leur départ d'Andalousie (de Séville et de Cadix), et leur escale dans les Canaries (îles atlantiques espagnoles depuis 1479), en utilisant les alizés et rentraient dans la mer Caraïbe en passant par les canaux qui séparent les Petites Antilles, pour rejoindre le continent. Après le passage des canaux, deux voies s'offraient à la flotte : l'une, remontant vers le nord-ouest, contournait la pointe occidentale de Cuba pour rejoindre Veracruz et Campeche[42], les ports de la Nouvelle-Espagne, l'autre, passait au sud, vers Carthagène[43] et Portobelo[44], ports de la Vice-Royauté du Pérou. La mer des Antilles, alors espagnole, était un élément stratégique de la *carrera*, la route des Indes. Elle était aussi indissociable du Golfe du Mexique. Les galions rejoignaient l'Europe par la Havane, remarquable rade protégée du large par une passe étroite, où se formaient les convois avant leur traversée retour de l'Atlantique. *Ainsi, séparer la mer Caraïbe du Golfe du Mexique ne se justifie pas lorsque l'on considère l'âge d'or de l'Amérique ibérique*[45]. (Pagney Benito-Espinal, 2014, p. 4).

Loin d'être une rupture, l'isthme centraméricain a également été une interface interocéanique essentielle pour l'Empire espagnol, avec la liaison dite du « galion du Pacifique ». Cette voie

[41] Cette île abrite aujourd'hui deux Etats, Haïti et la République Dominicaine

[42] Situés sur la côte orientale du Mexique actuel

[43] Situés sur la côte occidentale du Mexique actuel

[44] Dans l'actuel Panama

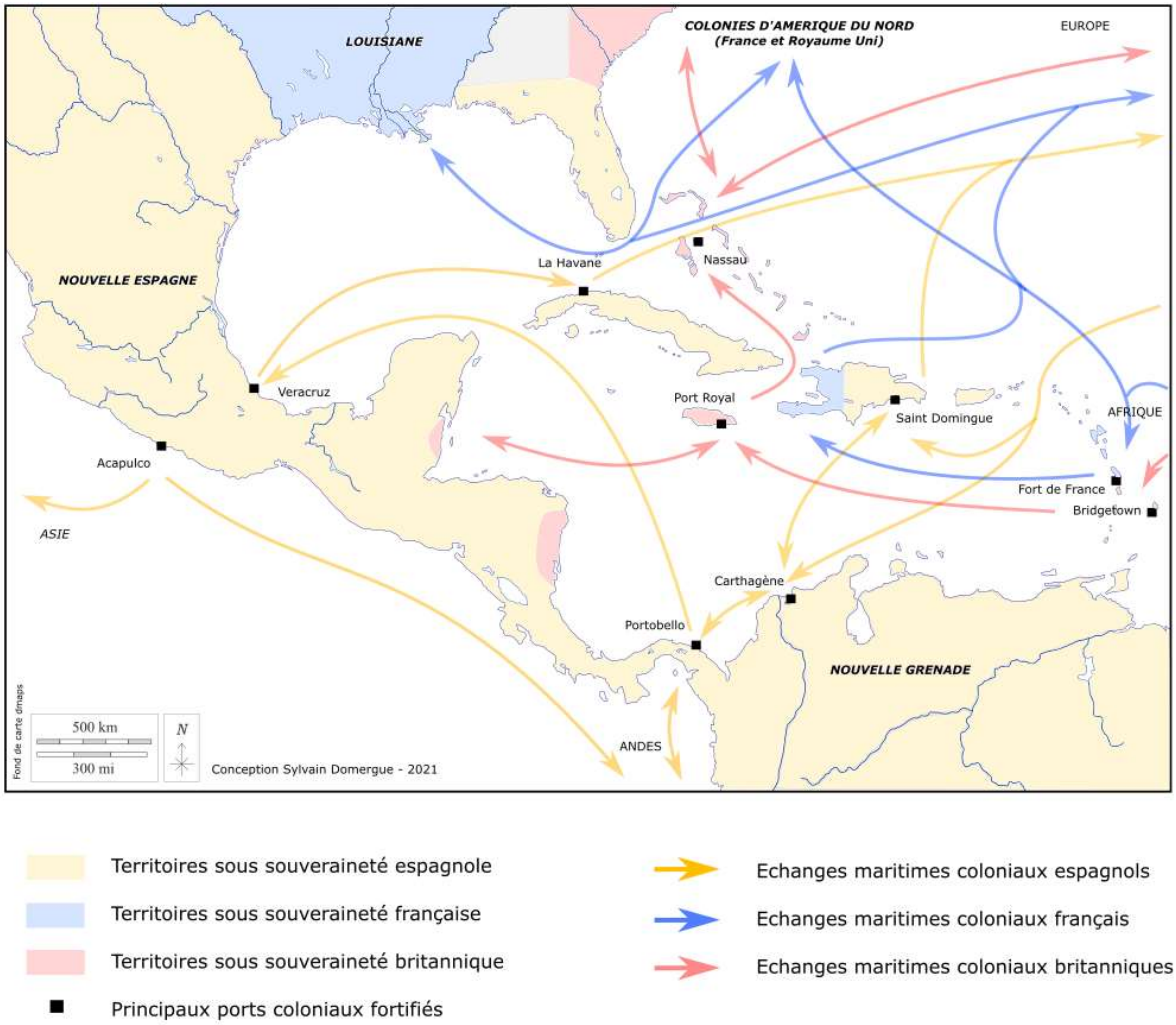
[45] Nous mettons ce passage en italique, afin d'en souligner l'importance dans la démonstration qui suit.

commerciale reliait l'Europe et les colonies espagnoles d'Asie orientale (Philippines), en transitant par la colonie de Nouvelle-Espagne (Mexique et Amérique centrale actuels). Les hommes et marchandises provenant des Philippines étaient ainsi débarqués à Acapulco (Mexique actuel) et à Panama, puis transportés par la route vers les ports de Vera Cruz, Porto Belo ou Carthagène sur la côte atlantique (Chardon et Ranely Vergé-Depré, 2009) : « En toi se rejoignent l'Espagne et la Chine »[46] (cité par Gruzinski, 2004, p. 114), écrivait Bernardo de Balbuena en 1627 à propos du Mexique, montrant à quel point l'espace interaméricain fut un théâtre et un rouage vital du déploiement de la première mondialisation.

Le déploiement de la traite négrière dès le XVIe siècle et la création de colonies européennes concurrentes à partir de 1627 augmentent l'importance prise par les espaces maritimes. Le début du XVIIe siècle est marqué par l'arrivée de nouveaux protagonistes sur les mers de l'hémisphère occidental : marines de guerre, corsaires et compagnies françaises de commerce, britanniques, puis hollandaises, qui renforcent l'insertion de cet espace colonial dans cette première globalisation des échanges. Ce processus pose néanmoins les bases d'une fragmentation politique et économique : sous les effets combinés des pratiques monopolistiques des compagnies de commerce, du système mercantiliste espagnol et de la mise en œuvre de politiques protectionnistes[47], les interactions entre colonies sous souverainetés différentes demeurent faibles, à l'exception des échanges internes à l'empire espagnol (cf. carte 3).

[46] Bernardo de Balbuena, 1627, *Grandeza Mexicana*

[47] Avec par exemple le monopole de pavillon et le système de l'Exclusif pour la France de Colbert



Carte 3 - Représentation simplifiée des dynamiques d'échanges maritimes coloniaux (XVI-XVIIIe siècle)

Conception Sylvain Domergue (2021)

Sources : Mathieu, 1981 ; Butel, 1989 ; Eliott, 2007 ; Rupert, 2009

Surtout, la colonisation a favorisé la forte extraversion économique maritime des territoires riverains. Les espaces côtiers, pour beaucoup constitués de colonies de peuplement, étaient aussi des colonies d'exploitation caractérisées par des spécialisations productives agricoles et minières. La production de sucre, de tabac, de café et surtout d'or et d'argent d'Amérique du Sud était systématiquement drainée vers les côtes et l'espace interaméricain, afin d'y être exportée vers l'Europe ou l'Asie (Flynn et Giraldez, 1995 ; 1996, Stein et Stein, 2000, Bailey et Bhaopichitr, 2004).

c. L'ère industrielle accentue cette extraversion maritime des territoires riverains de l'espace maritime interaméricain

La période post-coloniale et l'essor de l'industrialisation au XIXe et XXe siècle ont accentué l'extraversion maritime des territoires riverains de l'espace étudié : l'Amérique centrale, l'Amérique du Sud et dans une moindre mesure l'archipel Caraïbe ont, dès le début du XIXe siècle, fourni des matières premières et ressources nécessaires au développement des Etats en cours d'industrialisation (Mahan, 1890 ; Pagney Bénito-Espinal, 2014). Outre la production de métaux précieux développée dès l'époque coloniale, l'exploitation des mines de charbon de Colombie, du pétrole du Venezuela et du Mexique, ou encore de bauxite de Jamaïque, du Suriname et de l'Amazonie brésilienne ont alimenté les marchés émergents d'Amérique du Nord et d'Europe occidentale. Par ailleurs, l'extraversion maritime de la production agricole qui se met en place au cours de l'époque coloniale s'est accrue avec le développement de la grande culture de plantation qui se traduit par la création d'immenses bananeraies, de plantations de café et de cacao en Amérique centrale et en Colombie (Le Masne, 2013). Cette production a partiellement supplanté la production sucrière antillaise, en décroissance depuis le début du XIXe siècle. La trame urbaine et la disposition des infrastructures économiques des différents Etats de l'espace interaméricain témoignent encore aujourd'hui de l'héritage colonial et de la relative spécialisation économique de ces espaces, où la mer occupe un rôle essentiel pour l'écoulement de la production agricole et des ressources minières vers le marché mondial (Vergez-Tricom, 1930 ; Hartog et Desse (dir.), 2009). De nombreux ports ont ainsi été spécialisés dans l'exportation de matières premières, comme Maracaibo et Puerto Ordaz au Venezuela respectivement pour le trafic pétrolier et le minerai de fer, Port Kaiser en Jamaïque pour la bauxite, Puerto Cortes au Honduras, Guayaquil en Equateur, Turbo en Colombie et Puerto Limon au Costa Rica pour l'exportation de fruits, ou encore Matanzas à Cuba pour l'exportation de sucre (Chardon et Ranely Vergé-Depré, 2009)[48].

La division internationale des processus productifs dans la seconde moitié du XXe siècle a eu peu de conséquences sur cette organisation : à la différence des littoraux méditerranéens ou d'Asie orientale, cet espace a peu profité de la délocalisation d'activités industrielles de sous-

[48] Informations complétées et mises à jour à l'aide des entretiens conduits auprès de compagnies de transport maritime de rang mondial en Europe en juillet 2021.

traitance, susceptibles de favoriser l'émergence de vastes zones industrialo-portuaires, à quelques exceptions près (Tirado de Alonso, 1992, CEPALC 2019, CEPALC 2020). L'espace insulaire en particulier demeure à la marge de ces mutations, mais bénéficie depuis une trentaine d'années du développement de zones franches industrielles comme à Puerto Rico ou en République Dominicaine (Buzenot, 2009), sans incidence majeure sur le développement de littoraux industrialo-portuaires.

L'importance de la mer pour les territoires riverains de l'espace maritime interaméricain est donc ancienne. La forte extraversion économique des activités productives continentales et insulaires s'est essentiellement organisée autour de la production agricole et minière, générant des dynamiques exportatrices à l'origine de flux maritimes massifs. Ceux-ci ont donc contribué à faire de l'espace interaméricain un vaste carrefour maritime intercontinental et interocéanique, dont le rôle s'est encore accentué à l'ère des hydrocarbures et du transport conteneurisé.

2. Aujourd'hui, une importante maritimité des économies riveraines

Ces dix dernières années ont vu s'affirmer l'expression « d'économie bleue » dans de nombreuses publications institutionnelles et scientifiques. Proposée pour la première fois par l'industriel belge Gunter Pauli pour désigner un modèle d'économie circulaire, sans lien particulier avec la mer (Pauli, 2010), la notion connaît ensuite un glissement sémantique vers le domaine maritime en marge de la conférence internationale sur le développement durable de 2012, dite « Rio+20 » (Hassanali, 2020). Depuis, elle est le plus souvent comprise comme « l'utilisation durable des ressources océaniques pour la croissance économique, l'amélioration des moyens de subsistance et l'emploi, tout en préservant la santé de l'écosystème océanique » (Banque mondiale, 2017)[49]. Toutefois, la littérature scientifique montre que cette notion demeure en phase de construction et ne fait pas encore consensus (Silver *et al,* 2015, Smith-Godrey, 2016). Elle est en effet de plus en plus définie et utilisée dans une perspective plus large, comme « toutes les activités économiques liées aux océans, aux mers et aux côtes, [couvrant] un large éventail de secteurs établis et émergents liés entre eux » (Union Européenne,

[49] *What is the Blue Economy ?* Article et infographie de la Banque Mondiale, consulté en mars 2019, publié en ligne le 6 juin 2017, https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy

2018[50]). Selon l'économiste français Bertrand Blancheton, elle concernerait « le tourisme littoral, les produits de la mer, le transport maritime, la construction navale, la production d'énergies marines, les services parapétroliers et para-gaziers offshore, la gestion des câbles sous-marins, l'extraction de matériaux marins, ou encore les assurances et les services bancaires maritimes » (Blancheton, 2020, p.143).

La recherche récente et les enquêtes de terrain réalisées dans le cadre de cette thèse ont permis de constater que la définition de l'économie bleue variait en fonction des acteurs et des Etats dans l'espace interaméricain. Toutefois, le chercheur trinidadien et spécialiste de l'économie caribéenne Kahlil Hassanali estime que l'on retrouve systématiquement quatre caractéristiques : les espaces maritimes perçus comme un « capital naturel », comme un « moyen de subsistance », comme un « vecteur de croissance économique » et comme un « moteur de l'innovation » (Hassanali, 2020). Nous allons voir en effet que la mer présente de nombreuses opportunités pour les Etats dans l'espace interaméricain.

[50] Définition issue du rapport économique annuel sur l'économie bleue dans l'Union Européenne, publié en 2018.

2.1. La mer comme espace ressource

a. Les ressources halieutiques

La « richesse intrinsèque » de la mer Caraïbe (Pagney Benito-Espinal, p.12), importante à bien des égards pour les territoires riverains, connaît de grandes disparités spatiales[51].

La mer Caraïbe[52] a une productivité biologique très modérée. Trois bassins de forte profondeur peu favorables à une production biologique dense (entre – 4 000 et – 5 000 mètres en moyenne) occupent en effet l'essentiel de l'espace : le Bassin du Yucatan, celui de Colombie au large du Panama et celui du Venezuela, le plus profond, auquel s'ajoutent les plus petits bassins de Bonnaire au Sud (– 2 000 mètres) et de Grenade, à l'Est (– 3 000 mètres). Principalement composé d'eaux chaudes et claires, cet espace est, pour toutes ces raisons, pauvre en nutriments (Blanchet, Gobert et Guérédrat, 2002 ; Desse *et al*, 2006). Les conditions sont donc peu favorables au développement de la pêche intensive, comme en témoigne le faible développement de cette activité dans cette partie de l'espace maritime interaméricain[53], à deux exceptions près. Le large des côtes sud-américaines d'abord : les remontées d'eaux froides des profondeurs, grâce à des *upwellings*, et la présence d'embouchures de grands fleuves, tous deux chargés de grandes quantités d'éléments nutritifs, génèrent une importante activité biologique (Heileman et Mahon, 2008). Cela concerne la mer des Caraïbes au large de la Colombie, du Venezuela et d'une partie du plateau des Guyanes. Par ailleurs, les barrières de récifs et hauts fonds mésoaméricains localisés dans un triangle compris entre le détroit du Yucatan, la Jamaïque et le Nicaragua sont des lieux de riche activité écosystémique, favorables à des activités de pêche de faible intensité et au développement d'activités touristiques (observation, plongée et pêche de loisir notamment).

---

[51] Les informations concernant les caractéristiques géophysiques et océanographiques de l'espace étudié contenues dans cette thèse, et en particulier dans les chapitres 1 et 2, font la synthèse de sources multiples, notamment *La planète océane* d'André Louchet et l'Encyclopédie Universalis, en *sus* d'autres références signalées ponctuellement dans le texte. Elles ont été vérifiées et validées grâce au concours de l'IFREMER Martinique, contacté en juin 2021.

[52] Pour rappel, la mer des Caraïbes, ou mer des Antilles, est délimitée par l'arc insulaire des grandes et petites Antilles à l'Est et au Nord, les côtes du Venezuela et de la Colombie au Sud, et l'Amérique centrale au Nord. Le seuil du détroit du Yucatan marque l'entrée vers le Golfe du Mexique.

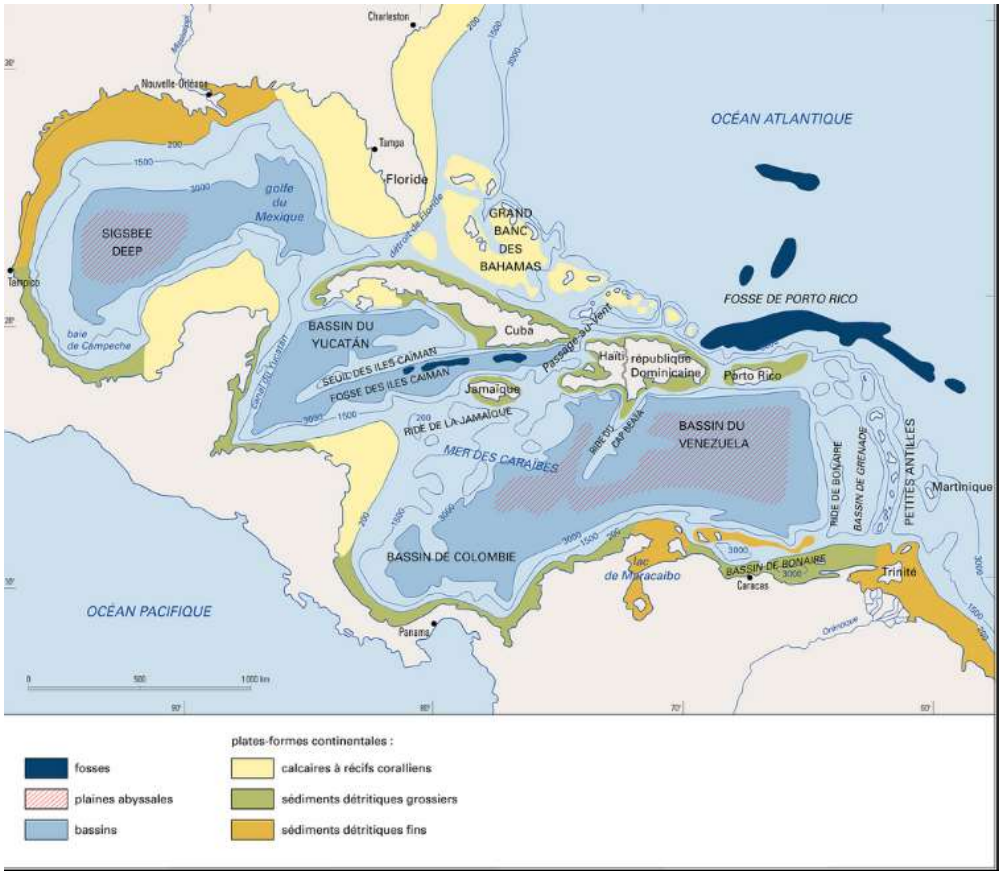
[53] Entretien avec le Dr. Emmanuel Thouard, responsable de la délégation de l'IFREMER dans les Antilles françaises ; avril 2021.

Le golfe du Mexique présente, de son côté, une configuration géomorphologique beaucoup plus simple. Composé d'un seul bassin, il est marqué par la présence en son centre de la plaine abyssale de *Sigsbee Deep* qui atteint 4 000 mètres de profondeur, très pauvre en ressources halieutiques (Turner et Rabalais, 2019). Ses marges sont très peu profondes et beaucoup plus stables que celles de la mer des Caraïbes. Celles-ci peuvent s'étendre sur plusieurs centaines de kilomètres, comme en témoignent les plateformes continentales de Campeche, les côtes du Texas-Mississipi et celles de l'ouest de la Floride, recouvertes de fines pellicules d'eau dont la profondeur oscille entre – 20 et – 80 mètres sur une distance de plus de 200 kilomètres vers le large (Louchet, 2009). Cette configuration présente des avantages et des inconvénients pour les économies riveraines. Si elle facilite grandement l'exploitation d'hydrocarbures *off-shore*, elle constitue en revanche une contrainte, comme nous le verrons dans la section suivante, pour le trafic maritime. Certains *upwellings* y sont actifs, favorisant les activités de pêche, là encore artisanale, au large des Etats mexicains du Campeche et du Yucatan (Barbier et Strand, 1998, Hernandez-Flores *et al*, 2018). Mais c'est surtout au large de la Louisiane et du Texas que ces activités prennent une dimension industrielle. En effet, il existe dans la partie septentrionale du Golfe de très grands dépôts détritiques fins, liés notamment au déversement des eaux du Mississipi qui drainent les sédiments de son immense bassin hydrographique couvrant une surface de plus de trois millions de kilomètres carrés. Ces apports détritiques fluviaux et la turbidité des eaux qui en découle entraînent plusieurs conséquences géomorphologiques : les dépôts ont favorisé la formation d'îles barrières sableuses, sous l'effet de la dérive des courants littoraux, et de levées de sable dans le delta du Mississipi. Ils sont à l'origine de lagunes et de marais où la biodiversité côtière et marine est particulièrement grande, à l'instar du reste du littoral du sud des Etats-Unis (Fautin *et al*, 2010). La très faible bathymétrie, alliée aux caractéristiques géologiques, aux dépôts sédimentaires anciens et à la richesse biologique des espaces côtiers favorisent ainsi le développement d'importantes activités de pêche, représentant 261 000 emplois directs et générant 32,4 milliards de dollars de revenus annuels pour les seuls Etats du Texas, de Louisiane et de Floride[54] (Rapport *NOAA Fisheries*, 2016).

Ainsi, à l'exception du sud des Etats-Unis et, dans une moindre mesure, de la frange nord de

[54] Soit 15% du total des emplois directs, et 15% des revenus liés à la pêche pour l'ensemble des Etats-Unis en 2016 (https://www.fisheries.noaa.gov/content/fisheries-economics-united-states-2016)

l'Amérique du Sud, les activités de pêche dans la partie Atlantique/Caraïbe de l'espace maritime interaméricain demeurent pour l'essentiel artisanales et locales, ou industrielles de faible intensité. Celles-ci ne représentent au total qu'environ 1% du PIB de la zone Atlantique Centre-Occidentale[55] (Turbout, 2019[56]). Les importantes réserves hauturières, situées plus au large dans l'Atlantique, sont peu exploitées par les pêcheurs locaux. Elles suscitent en revanche la convoitise d'acteurs étrangers à cet espace, pour beaucoup japonais, coréens et désormais chinois qui sont de plus en plus présents depuis quelques années[57]. Leur activité suscite des interrogations, notamment à cause d'une pression croissante sur la ressource susceptible de causer son appauvrissement.



Carte 4 - Géomorphologie simplifiée des fonds marins de la RMIA

Jean Pierre PINOT, *Encyclopaedia Universalis*, en ligne, consulté en août 2020

[55] Zone n°31 « COPACO » de la FAO

[56] « La pêche dans les Caraïbes, 2019 », http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-321.html

[57] Entretiens conduits avec des hauts fonctionnaires de l'OMI (à distance, printemps 2021), le commandant des garde-côtes trinidadiennes (en marge du sommet CABSEC 2021, Juin 2021), et des observations participantes réalisées auprès des Forces Françaises aux Antilles, en juillet 2019.

La situation sur la façade Pacifique de l'espace étudié est très différente. D'abord, les apports de proximité des grands courants froids venus du nord et du sud sous l'effet des alizés et les écoulements d'origine terrestre génèrent une forte productivité biologique sur la zone côtière (Wyrtky, 1964 ; Bakun *et al*., 1999, cités par Louchet, 2010). En particulier, à proximité de notre espace d'étude, on trouve un des plus importants *upwellings* au monde, au large de l'Equateur et du Pérou. Celui-ci génère une très intense activité écosystémique, favorable à la très rentable pêche du thon. Il est, par ailleurs, un des principaux pôles mondiaux de la pêche minotière[58]. Des remontées plus modestes sont actives le long de la côte de l'Amérique centrale ainsi qu'au large, autour du dôme du Costa Rica, mais surtout autour des iles Galapagos grâce à la riche activité biologique favorisée par le courant de Cromwell (Tarazona et Arntz, 2019 ; Eddy *et al*, 2019). Plus au large, s'étendent les plaines océaniques du plateau de l'Albatros, où s'étend la portion orientale de la *Tuna Belt*, particulièrement convoitée par des pêcheurs du monde entier, en particulier ceux d'Asie. Ainsi, de très importantes activités de pêche industrielle et artisanale se sont développées tout le long de la côte Pacifique, représentant, selon la FAO, un poids important dans l'économie locale[59]. Ces activités et les ressources halieutiques présentes dans cette zone causent des tensions internationales croissantes, en particulier dans le secteur des iles Galapagos et du bassin du Pérou (cf. Figure 7).

[58] Par opposition à la pêche alimentaire, la pêche minotière est spécialisée dans la capture d'espèces qui seront transformées (farines, huiles, etc.) en vue d'une utilisation secondaire (industrie agro-alimentaire, nourrissage en aquaculture, etc.).

[59] Plusieurs rapports de la FAO sur la pêche dans les Caraïbes et la façade Pacifique de l'Amérique centrale, publiés entre 2011 et 2021, à consulter sur le site de l'organisation, outre les « fiches pays » disponibles au sein de la même source :

(https://www.fao.org/americas/priorities/pesca-y-acuicultura/en/;

https://www.fao.org/fishery/area/Area77/en; https://www.fao.org/3/i1926e/i1926e00.htm; etc.)

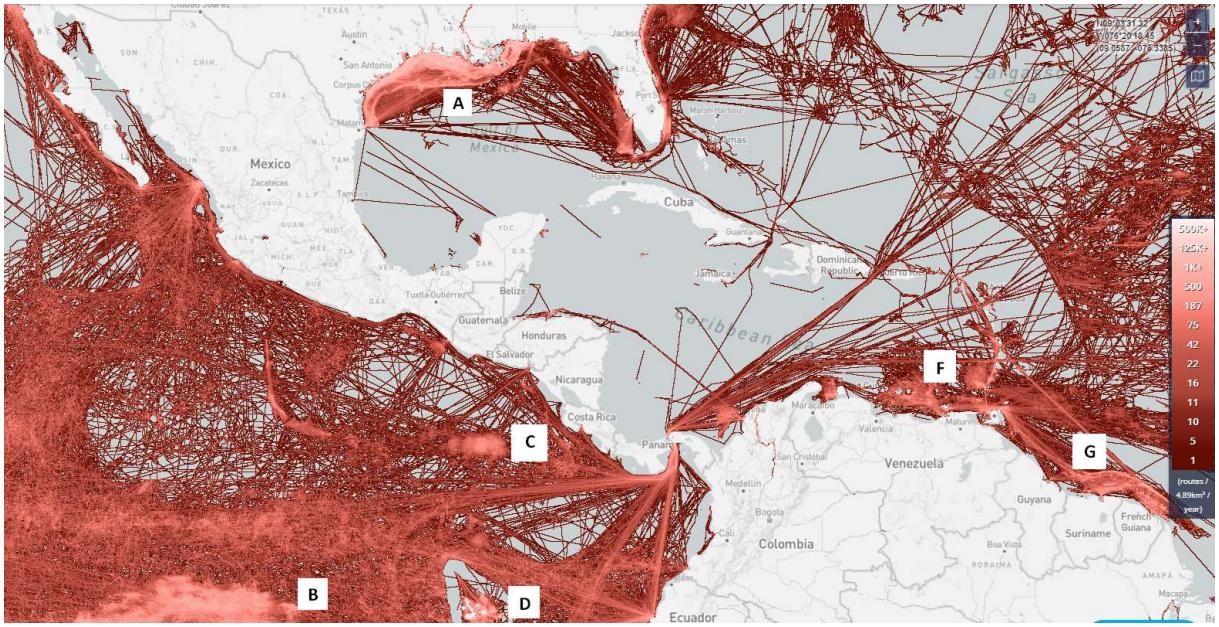


Figure 7 - Densité des activités de pêche

Conception Sylvain Domergue ; données issues de Marine Traffic, année 2020

Lecture : Les types de navires répertoriés sont les navires de pêche, dont les navigations ont été relevées à partir du croisement des données AIS[60] et certaines données radars collectées par la société Marine Trafic. Au maximum, sur les tracés rose clair, la densité du trafic maritime est par endroits supérieure à 500 000 navigations/4.89km²/an, soit un passage moyen d'environ 11 navires par heure sur une portion d'1 kilomètre carré dans les zones les plus densément fréquentées. Ces espaces hyperdenses demeurent toutefois rares dans l'espace étudié, les densités de concentration de navire de pêche étant globalement faibles, et très inégalement réparties. La représentation cartographique permet de mettre en évidence une très faible activité de pêche commerciale sur l'essentiel de la mer des Antilles et du Golfe du Mexique. Il est toutefois possible de distinguer clairement les activités de pêche industrielle au large des côtes du Texas, de la Louisiane, du Mississipi et de l'Alabama (point A, pêche à la crevette notamment). L'activité de pêche est également nettement plus importante dans le Pacifique que dans la mer des Caraïbes et ses approches atlantiques comme en témoignent les concentrations aux points B (*Tuna Belt*, zone de pêche particulièrement prisée des pays riverains du Pacifique pour la forte concentration en thon), C (dôme du Costa Rica) et D (*upwelling* des Galapagos). Les points F et G témoignent de la richesse biologique des eaux turbides de la côte septentrionale de l'Amérique du Sud, sous l'effet des fleuves et des *upwellings* côtiers.

Mais cette configuration géomorphologique marine favorise également la production

[60] Système d'identification automatique des navires, équipant théoriquement tous les navires supérieurs à 15m. Si un nombre croissant de navires de plaisance et de pêche plus petits en sont également équipés, les petites embarcations de pêche artisanale en sont rarement dotées. Cette cartographie ne permet donc, en principe, de ne cartographier que les activités de pêche commerciale.

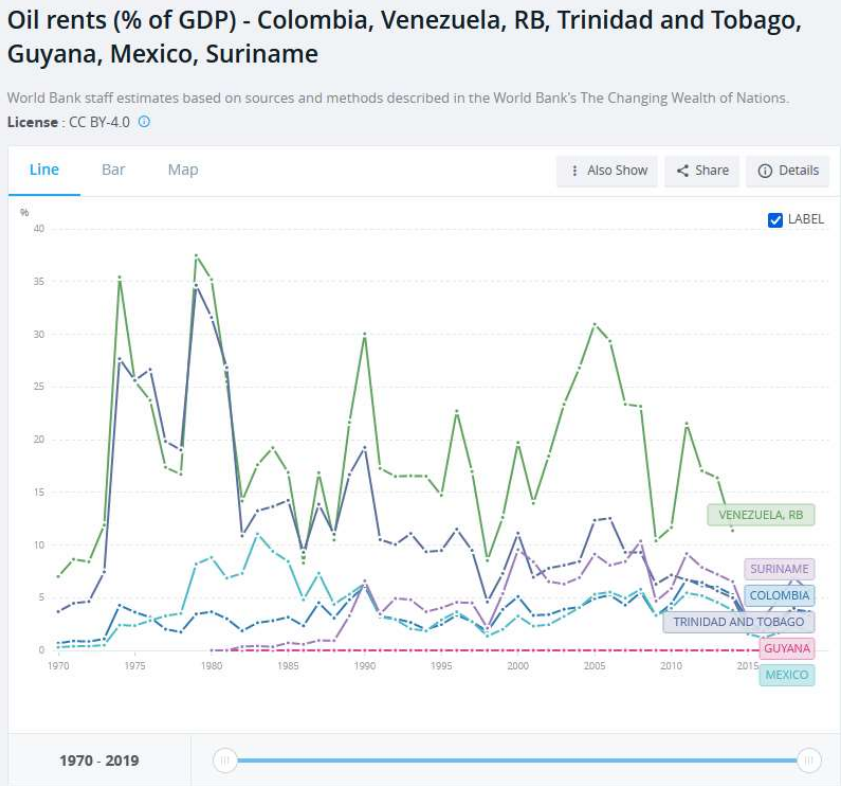
d'hydrocarbures *off-shore*.

b. Ressources énergétiques et complémentarités territoriales transnationales

Plusieurs secteurs dans l'espace étudié recèlent d'importantes réserves d'hydrocarbures. Le sud de la mer des Caraïbes et des approches atlantiques sont en effet caractérisés par la présence de vastes bassins sédimentaires, en particulier en aval du fleuve Orénoque, générant une configuration géologique propice à l'exploitation de considérables réserves. Celles-ci s'étendent sur une vaste bande côtière décomposée en plusieurs sections, de la Colombie au large du Guyana et du Suriname, en passant par certaines portions de la côte vénézuélienne et de Trinidad et Tobago. Ce secteur économique a longtemps été le principal vecteur de croissance de ces pays (près de 40% du PIB du Venezuela, et 35% de celui de Trinidad et Tobago dans les années 1980, selon les données de la banque mondiale[61]). Cette part décroît néanmoins depuis une vingtaine d'années en raison de l'épuisement progressif des stocks (Trinidad et Tobago, Mexique) et de la dégradation de l'outil productif en raison de la crise politique (Venezuela). Ces pays demeurent toutefois très dépendants de ce secteur économique, qui représente toujours en moyenne entre 3 et 10% de leurs PIB respectifs (Banque mondiale, 2020, cf. Graphique 4). D'autre part, ces chiffres ne permettent pas de prendre en compte d'autres paramètres, à l'image du Venezuela dont 99% des revenus à l'export demeurent issus de la production pétrolière (OPEC, 2020[62]), et continuent de représenter près de la moitié des revenus du budget de l'Etat (Marjolet, 2015).

[61] Tableau statistique de la banque mondiale, pourcentage des revenus pétroliers dans le PIB national des principaux producteurs pétroliers latino-américains au sein de l'espace interaméricain (1970-2019). https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PETR.RT.ZS?end=2019&locations=CO-VE-TT-GY-MX-SR&start=1970

[62] Venezuela facts and figures 2020, site Internet de l'OPEC, https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/171.htm



Graphique 4 - Part de la rente pétrolière dans le PIB national de la Colombie, du Venezuela, de Trinidad et Tobago, du Guyana, du Mexique et du Suriname (1970-2019).

Source : Site Internet de la Banque Mondiale

Dernier épisode en date, les prospections réalisées dans une vaste zone maritime au large du Guyana et du Suriname en 2015, ont mis à jour de nouvelles grandes réserves pétrolières, qui pourraient atteindre 13,6 milliards de barils de pétrole brut et 1 000 milliards de m^3 gaz, à savoir représenter la deuxième réserve d'hydrocarbures encore non-exploitée au monde[63]. Cette production en mer s'apprête à bouleverser l'économie et le destin de ces petits Etats, jusqu'ici très peu développés. Le gouvernement guyanien et certaines sources industrielles évoquent une augmentation du 500% du PIB du pays d'ici 2030[64]. Comme nous le verrons, ces enjeux énergétiques et économiques ont réveillé différents litiges frontaliers, en particulier entre le Guyana et le Venezuela au cours de l'année 2021.

[63] Heidi Vella, Offshore Guyana : no longer frontier country, site Internet de Offshore technology, Publié le 21 novembre 2019, https://heidivella.com/2019/11/26/feature-offshore-technology-focus-offshore-guyana-no-longer-frontier-country/

[64] Luc Cohen, Spurred by offshore oil discoveries, Guyana's economy to grow 500% by 2030, publié le 19 août 2021, site Internet de l'*Offshore engineer*, https://www.oedigital.com/news/489988-spurred-by-offshore-oil-discoveries-guyana-s-economy-to-grow-500-by-2030

Plus au nord, les bassins sédimentaires favorisent depuis plusieurs décennies l'exploitation des réserves d'hydrocarbures *off-shore* au large des côtes du Campeche, du Tabasco et du Veracruz. Cette situation a permis au Mexique de générer en moyenne près de 5% de son PIB depuis les années 1970 et de conserver son autonomie énergétique jusqu'en 2019 (*cf. infra* Chapitre 5 section 1). Les côtes du Texas, du Mississipi, de l'Alabama mais surtout de la Louisiane aux Etats-Unis possèdent cependant les plus vastes champs pétroliers et gaziers *off-shore* (Figure 8), dont l'exploitation a connu une très forte croissance ces dernières décennies sous l'effet de l'augmentation des prix du baril de pétrole brut depuis le début de la décennie 2000[65]. A titre d'exemple, cette industrie représente, pour la seule Louisiane, 30% du PIB et 250 000 emplois, soit 10% des emplois de cet Etat[66]. Ces activités soulèvent d'importants enjeux sécuritaires, qui seront étudiés dans le prochain chapitre.

[65] Geoffroy Hureau et Sylvain Serbutoviez, *Investissements en E&P, activités et marchés du forage, géophysique et construction offshore 2019,* IFP énergies nouvelles, publié le 3 février 2020, https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/investissements-en-ep-activites-et-marches-du-forage-geophysique-et-construction-offshore-2019

[66] Keith Magill, *In Louisiana, President Biden oil plans spark job and economic concerns,* The Courier, 21 janvier 2021, https://eu.houmatoday.com/story/news/2021/01/27/louisiana-joe-biden-oil-gas-leasing-plans-spark-job-and-economic-concerns/42608360001/

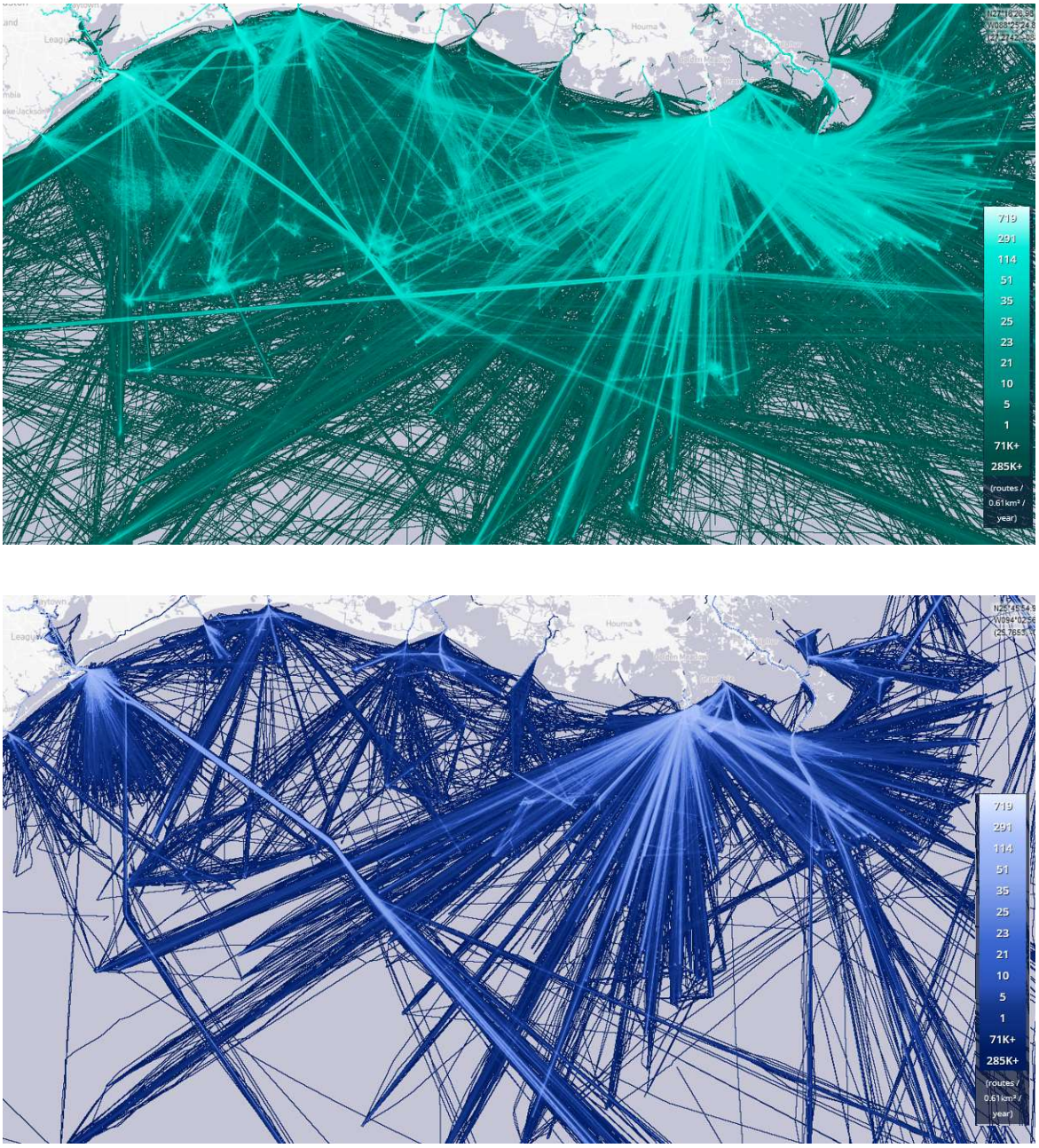


Figure 8 - Activité maritime offshore au large des côtes de la Louisiane, du Texas et de l'Alabama

Source : Marine Radar, 2019

Cartographie des navigations de « remorqueurs et navires techniques spéciaux » (première figure 1, bleu-vert), suppose la présence d'activités industrielles vers des zones au large. La cartographie des « navires de passagers » (deuxième figure, bleu marine), polarisés par plusieurs points en pleine mer, révèle les rotations de personnel travaillant sur les sites de prospection ou d'exploitation. La première carte met clairement en évidence les sites d'exploitation *offshore*.

La cartographie des activités de navires parapétroliers témoigne de la densité de ces activités *off-shore*, et atteste la poursuite des prospections à plusieurs endroits, telles des explorations au large de la Colombie et du Panama, du plateau des Guyanes, etc. (cf. Figures 9, et 10 ci-dessous). Ces activités réveillent là encore des tensions internationales autour de secteurs maritimes disputés, sur lesquels nous reviendrons dans le chapitre 2.



Figure 9 - Activité maritime offshore au large du Panama et de la Colombie

Source : Marine Radar, 2019

Cartographie des navigations de « remorqueurs et navires techniques spéciaux » (première figure 1, bleu-vert), suppose la présence d'activités industrielles vers des zones au large. La cinématique des navires observés, très géométrique, met en évidence des activités de cartographie sous-marine et/ou de sondage des fonds marins.

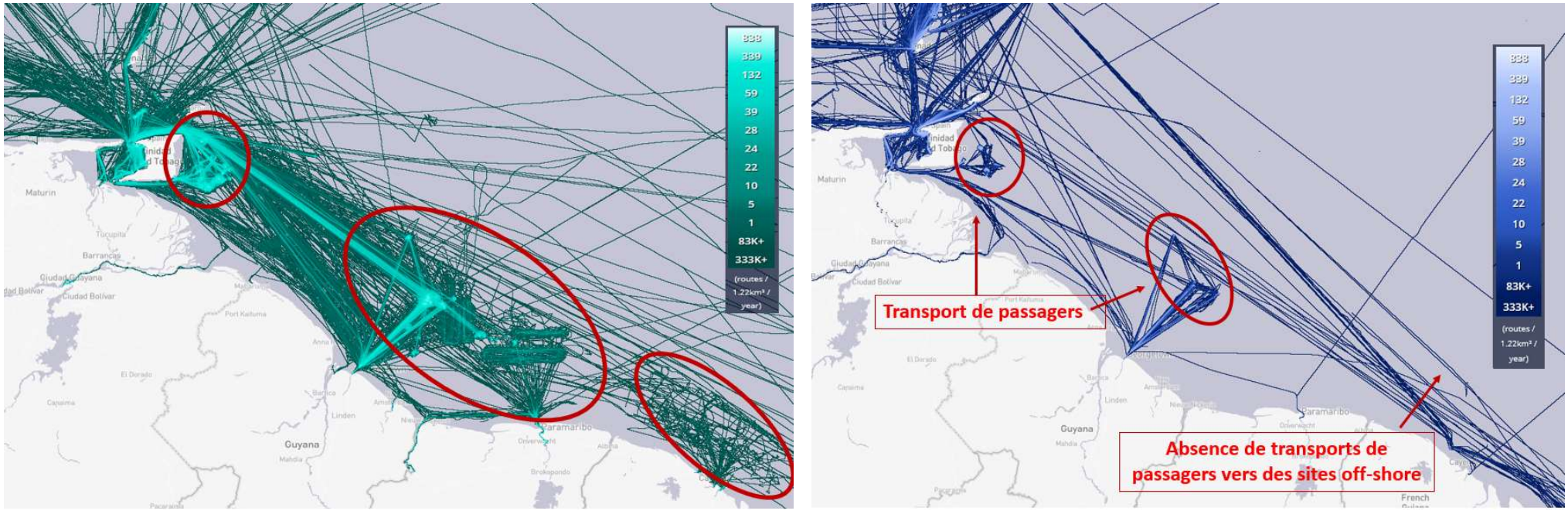


Figure 10 - Activité maritime offshore au large du plateau des Guyanes

Source : Marine Radar, 2019

Cartographie des navigations de « remorqueurs et navires techniques spéciaux » (première figure 1, bleu-vert), suppose la présence d'activités industrielles vers des zones au large. La cartographie des « navires de passagers » (deuxième figure 2, bleu marine), polarisés par plusieurs points en pleine mer, révèle les rotations de personnel travaillant sur les sites de prospection ou d'exploitation. La confrontation entre les deux cartes laisse supposer des activités de prospection au large de la Guyane française (carte 1), sans que des activités d'exploitation soient encore déployées faute de présence humaine en mer (deuxième figure 2).

2.2. La mer comme interface interocéanique, et intercontinentale.

a. Un trafic stratégique d'hydrocarbures et de pondéreux

La connexion de ces interfaces côtières avec le vaste *hinterland* industrialisé de l'Amérique du Nord explique, pour une large part, le dynamisme du transport maritime de produits divers, où les pondéreux ont toujours une place prépondérante. La figure 11 souligne l'importance de ce trafic, en particulier sur les axes reliant le canal de Panama et le Nord de l'Amérique du Sud aux interfaces portuaires de Louisiane et du Texas. Cette cartographie des flux de pondéreux met aussi en évidence d'importants flux en provenance du Golfe du Mexique, en direction de l'Europe d'une part, *via* le détroit de Floride, vers la côte Ouest de l'Amérique du Nord et l'Asie d'autre part, *via* le détroit du Yucatan et le canal de Panama.



Figure 11 - Densité du trafic de cargos.

Source : Marine Traffic, année 2020

Lecture : Les types de navires répertoriés sont les navires de type cargo (vraquiers), dont les navigations ont été relevées à partir du croisement des données AIS et certaines données radars collectées par la société Marine Trafic. Au maximum, sur les tracés vert clair, la densité du trafic maritime est par endroits supérieure à 500 000 navigations/4.89km²/an, soit un passage moyen d'environ 11 navires par heure sur une portion de 1km² dans les zones les plus densément fréquentées.

Cette représentation visuelle souligne plusieurs éléments. Concernant les flux sud-nord, de

l'Amérique du Sud vers le Golfe du Mexique : la production minière d'Amérique du Sud et centrale, est drainée vers les industries nord-américaines, européennes et asiatiques. A ce titre, l'Amérique latine et les Caraïbes représentent 21% des importations états-uniennes de bauxite, dont une grande part de la production jamaïcaine, surinamaise, guyanienne et brésilienne est de longue date acheminée vers le sud des Etats-Unis (Meynier, 1950, Lerat, 1958 ; Vogt, 1958 ; Manigat, 1969, Chardon, 1985, USGS, 2019[67]). Par ailleurs, l'immense *hinterland* du grand bassin du Mississipi, comprenant le centre des Etats-Unis et le sud du Canada central, est un puissant espace agricole exportateur. Ainsi, le littoral du sud des Etats-Unis qui donne sur le Golfe du Mexique constitue de très loin la plus importante interface portuaire d'Amérique du Nord (Marcadon, 1991 ; Leriche, 2016). Les chiffres en témoignent : pour les seuls pondéreux, les ports de Louisiane du Sud représentent 60% des exportations de céréales états-uniennes, et 20% des exportations de charbon, tandis que les ports du Texas représentent de leur côté 22% du trafic portuaire en tonnage du pays, et ont généré 368,7 milliards de dollars d'activité en 2019[68]. Le trafic de pondéreux sortant, notamment de céréales, alimente ainsi la mégalopole américaine sur la côte est et les métropoles de la côte pacifique (Leriche, 2016). L'espace interaméricain, en particulier l'Amérique centrale, est lui-même devenu une zone d'importation massive de céréales par voie maritime, témoin de l'insuffisance de la production vivrière locale et des mutations des habitudes alimentaires (Chardon et Ranely Vergé-Depré, 2009, Gallardo, 2019[69]). Le Mexique est, quant à lui, passé au deuxième rang des importateurs mondiaux de céréales (Banque mondiale, 2020[70]).

Mais ce sont surtout les flux d'hydrocarbures qui caractérisent de longue date le trafic maritime dans cette partie du monde. Durant plus d'un siècle, le pétrole de Trinidad et Tobago, du Venezuela et du Mexique a été polarisé par les ports de Louisiane et du Texas, qui en

---

[67] *Bauxite and alumina statistics and information*, National Minerals Information Center, consulté en janvier 2021, https://www.usgs.gov/centers/nmic/bauxite-and-alumina-statistics-and-information?qt-science_support_page_related_con=0#qt-science_support_page_related_con

[68] Présentation des ports du Texas, *Texas Deparment of Transportation*, consulté en janvier 2020,

https://www.txdot.gov/inside-txdot/division/maritime/ports.html

[69] Clément Gallardo, *Panorama du secteur agricole en Amérique centrale*, Direction générale du trésor, service économique au Guatemala, publié le 8 février 2019, consulté en janvier 2020,

https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2019/02/08/panorama-du-secteur-agricole-en-amerique-centrale-ca-4

[70] Daniel Workman, *Mexico Cereals, seed imports by country in 2019,* World Integrated Solution, publié en 2020, https://www.worldstopexports.com/corn-imports-by-country/

redistribuaient une partie vers les côtes atlantiques et pacifiques de l'Amérique du Nord. Plus récemment, la crise politique entre Washington et Caracas, en cours depuis 2003, les coûts d'extraction élevés de l'épais pétrole vénézuélien, et la crise politique dans laquelle s'est enfoncé le régime bolivarien ont progressivement conduit les importateurs nord-américains à diversifier leurs approvisionnements, en particulier depuis l'Afrique de l'Ouest[71].



Figure 12 - Densité du trafic pétrolier.

Source : Marine Traffic, année 2020

Lecture : Les types de navires répertoriés sont les navires de type pétroliers (*tankers*), dont les navigations ont été relevées à partir du croisement des données AIS et certaines données radars collectées par la société Marine Trafic. Au maximum, sur les tracés rouge clair, la densité du trafic maritime est par endroits supérieure à 500 000 navigations/4.89km²/an, soit un passage moyen d'environ 11 navires par heure sur une portion de 1km² dans les zones les plus densément fréquentées.

A la différence de la représentation du trafic commercial de gaz liquéfié (cf. ci-dessous), le document met en évidence l'importance du trafic inter-rives, entre territoires producteurs (Mexique, Venezuela, Trinidad et Tobago, Colombie, Sud des Etats-Unis) et importateurs (Etats-Unis, Asie, etc.)

[71] Jean Pierre Chardon, Vers l'intégration économique du bassin (2004-2007), http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-66.html



Figure 13 - Densité du trafic de gaz liquéfié.

Source : Marine Traffic, année 2020

Lecture : Les types de navires répertoriés sont les navires de type méthanier (pour le transport du gaz naturel, ou GNL, en violet clair) ou butanier (pour le transport du gaz de pétrole, ou GPL, en violet foncé), dont les navigations ont été relevées à partir du croisement des données AIS et certaines données radars collectées par la société Marine Trafic. Au maximum, sur les tracés les plus clairs, la densité du trafic maritime est par endroits supérieure à 500 000 navigations/4.89km²/an, soit un passage moyen d'environ 11 navires par heure sur une portion de 1km² dans les zones les plus densément fréquentées.
A la différence de la représentation du trafic commercial de pétrole (cf. ci-dessus), le document met en évidence un trafic inter-rives moins dense et diversifié, ainsi que des liaisons moins fortes avec l'Afrique, mais d'importantes liaisons internationales entre l'Amérique du Nord et l'Asie *via* le canal de Panama.

Le grand bassin caraïbe a donc vu le trafic international exogène s'accroître sur un axe sud-est-nord-ouest, augmentant la densité du trafic en plusieurs *choke points*[72], en particulier les passes de Trinidad (canal de Colomb-bouches du Serpent-Golfe de Paria-bouches du dragon) et les détroits du Yucatan et de Floride. Les côtes sud des Etats-Unis sont toujours animées par de puissants flux énergétiques maritimes alimentant les raffineries du Texas et de Louisiane, et les exportations de pétrole étasunien vers l'Asie et l'Europe (Leriche, 2016) : à titre d'exemple, la

[72] Littéralement, un point de congestion, ou « goulot d'étranglement ». Dans le domaine maritime, et en particulier dans l'industrie pétrolière, le terme est communément employé en anglais pour désigner un passage stratégique en matière de transport.

Chine, devenue principale consommatrice d'énergie, et l'Asie ont vu leurs importations en provenance de l'espace interaméricain croître[73], *via* le canal de Panama (Domergue, 2014). Une dynamique particulièrement visible dans les deux figures ci-dessus (cf. Figures 12 et 13).

L'espace interaméricain est également, à bien des égards, un des carrefours majeurs du trafic maritime conteneurisé mondial. De multiples flux stratégiques s'y croisent, à commencer par le trafic reliant les façades sud (Golfe du Mexique) et est (Atlantique) de l'Amérique du Nord, et des façades de l'Amérique centrale caraïbe et de l'Amérique du Sud orientale remontant jusqu'aux ports du sud des Etats-Unis.

b. Un espace berceau de la conteneurisation et théâtre majeur de la globalisation contemporaine des échanges

La prépondérance du trafic conteneurisé n'est pas un fait nouveau : cet espace a en effet été le berceau de la conteneurisation (Frémont, 2007), avec les premières expérimentations lancées entre les ports de la côte est des Etats-Unis, ceux de Floride, du Texas et de Puerto Rico par ses inventeurs, l'entrepreneur Malcom Mac Lean et l'ingénieur Keith Tantlinger en 1956. La diffusion de la conteneurisation fut longue et disparate dans cet espace, mais est aujourd'hui universellement adoptée. En outre, le percement du canal de Panama a durablement changé la destinée maritime commerciale de ce vaste bassin : la nécessité de mieux connecter la façade pacifique des Amériques à l'Europe, notamment après la découverte de mines d'or en Californie en 1848, a motivé plusieurs projets de percement du « pont » centraméricain sur le modèle de l'opération portée par Ferdinand de Lesseps à Suez. Achevé en 1913, le canal de Panama est aujourd'hui un des principaux passages stratégiques de la globalisation des échanges, ce qui lui donne une importance mondiale (Domergue, 2014 ; Pagney Bénito-Espinal, 2014). Y passent plus de 150 routes maritimes entre l'Asie et la côte est de l'Amérique du Nord, l'Asie et l'Amérique centrale et insulaire, entre la façade pacifique de l'Amérique du Sud, l'Europe et la côte est de l'Amérique du Nord, entre l'Europe et la côte ouest de l'Amérique du Nord[74]. Ainsi, comme le soulignent Jérôme Chardon et Colette Ranély Vergé-Dépré, après un relatif désintérêt

[73] Statistiques du trafic en transit, site Internet du Canal de Panama, consulté en février 2021, https://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/

[74] *Idem*

des acteurs extra-américains à la fin de la période coloniale, « le bassin caraïbe, situé à l'intersection des routes maritimes Est-Ouest et Nord-Sud [a] ainsi retrouvé sa position de carrefour maritime à l'échelle mondiale. » (Chardon et Ranely Vergé-Depré, 2009, p.8).

Avec le triplement des capacités du canal de Panama[75] dont les travaux d'agrandissement et de modernisation se sont achevés en 2016, les effets de ce trafic maritime conteneurisé sont appelés à s'accroitre dans les années à venir pour l'ensemble du bassin, à commencer par une densification des navigations et le développement ou l'accroissement des hubs portuaires régionaux. Selon Jean-Paul Rodrigue et Asaf Ashar, le bassin caribéen n'aurait en effet pas encore tiré parti de tout le potentiel économique de la nouvelle ère Néo-Panamax[76] : selon les modèles établis avant la crise COVID, la croissance du *feedering*[77] dans les Caraïbes devrait s'accélérer entre 2020 et 2025, lorsque des navires de plus grande taille, ne pouvant être traités efficacement par les ports des côtes est et sud des États-Unis, seront déployés (Rodrigue et Ashar, 2016). Comme le soulignait un article de 2019 paru dans le journal Forbes, « avec 351 ports, 16 raffineries de pétrole, 51 terminaux pétroliers et plus de 15 types de navires différents en transit, les Caraïbes sont une zone maritime qui gagne en importance au niveau mondial et se trouve dans une position idéale pour tirer parti de l'expansion économique et commerciale ainsi que de la forte augmentation des volumes de transport maritime et fluvial ».[78]

Cet espace maritime a donc été fortement maritimisé, d'abord à l'époque coloniale, puis sous l'effet de l'industrialisation et du déploiement de la globalisation des échanges dans la seconde moitié du XXe siècle. Mais la maritimisation de cet espace ne se résume pas au transport maritime. Bien d'autres activités font du milieu maritime un enjeu majeur pour les sociétés riveraines.

---

[75] Permettant aujourd'hui à 96,8% de la flotte mondiale d'y transiter

[76] Dimensions maximales autorisées d'un navire pour franchir les écluses du canal de Panama.

[77] C'est-à-dire le « transbordement entre de grands navires de ligne, faisant escale dans un nombre limité de grands ports (hubs), et de plus petits navires (*feeders*) qui acheminent les marchandises vers des ports de plus petite taille que les armateurs ne desservent pas en ligne directe » (Géoconfluence, 2013).

[78] Daphne Ewing-Chow, *The caribbean share in the global cargo industry is gorwing rapidly,* Forbes, mis en ligne le 21 mai 2021.
https://www.forbes.com/sites/daphneewingchow/2019/05/21/the-caribbeans-share-in-the-global-cargo-industry-is-growing-rapidly/?sh=2d18946961a2

2.3. La mer dans l'espace interaméricain : de l'attractivité à l'anthropisation croissante.

a. Des espaces maritimes soumis à une industrialisation littorale et maritime grandissante

Comme évoqué plus haut, la forte conteneurisation combinée au trafic de pondéreux et d'hydrocarbures sont de puissants leviers de développement pour de nombreux espaces côtiers. Ainsi, aux Etats-Unis et dans une moindre mesure au Mexique, la littoralisation des activités industrielles et para-industrielles est très sensible et se matérialise par une succession de zones industrialo-portuaires de Tampico à Tampa Bay, constituant la principale façade maritime d'Amérique du Nord (Leriche, 2016). Au cœur de cette rangée, le port de Houston est aujourd'hui le premier port à conteneur du Golfe du Mexique, prenant en charge 69% du trafic conteneurisé de la côte états-unienne sur cette ouverture littorale. Il est ainsi le plus grand port du Texas, représentant 96% de son trafic conteneurs et 45% de son trafic en tonnage total[79]. Plus largement, les ports du Texas représentent environ 22% du trafic portuaire des Etats-Unis en tonnage et ont généré environ 459 milliards de dollars d'activité en 2019 et 1,8 million d'emplois directs et indirects, pour environ 25% du PIB du Texas[80]. Dans l'Etat voisin, en Louisiane, un emploi sur cinq est lié à l'activité maritime (Chambre de commerce de Louisiane, 2019).

Ailleurs dans le bassin, la littoralisation sous l'effet du dynamisme du transport maritime, des activités portuaires et industrielles *off-shore* est également sensible. S'il est impossible d'en dresser un tableau exhaustif, quelques exemples sont éloquents. Ainsi à Panama, le secteur du transport maritime, incluant le canal, représente *a minima* 30 à 45% de l'économie du pays et il est la première source de revenus de l'Etat, avec plus de 20% du budget gouvernemental, soit environ 1,8 milliard de dollars par an[81]. La société gestionnaire du canal est l'un des plus importants employeurs du pays, avec près de 10 000 employés, soit 0,5% de la population

[79] Statistiques du port de Houston, consulté en février 2021, https://porthouston.com/about-us/statistics/

[80] Site Internet de l'association des ports du Texas, consulté en février 2021, https://www.texasports.org/

[81] Entretiens conduits auprès de cadres de l'Autorité du Canal de Panama, en septembre 2021. Le canal est, par ses statuts, dans l'obligation de reverser l'ensemble de ses bénéfices aux finances publiques de l'Etat panaméen.

active. D'autre part, du Venezuela à la Guyane française, les régions côtières sont, de loin, les plus peuplées et concentrent l'essentiel de l'activité économique. Dans les îles caribéennes les centrales thermoélectriques et leurs infrastructures de stockage et de redistribution des importations pétrolières sont en général concentrées à proximité immédiate des principaux ports[82]. Enfin, comme nous l'avons vu, l'actuel développement du secteur pétrolier *off-shore* au Guyana et au Suriname est à l'origine d'un fort renforcement des activités industrielles autour des interfaces portuaires de Georgetown et Paramaribo.

b. Une littoralisation et un « peuplement » des mers accentués par le développement de puissantes activités tertiaires en lien avec le secteur maritime

La littoralisation se manifeste également par une forte concentration humaine et un développement des activités touristiques. Selon un rapport produit par le *think-tank* américain *Center for Strategic and International Studies*, les Caraïbes seraient l'espace le plus dépendant du tourisme au monde (Runde, Sandin et Doring, 2021, p.7). En 2019, on y a recensé plus de 31 millions de visiteurs et 30 millions de passagers pour les croisières[83]. La même année, le tourisme a représenté 26% du PIB des Caraïbes, et 35% des emplois. Plus largement, l'espace interaméricain est devenu, au cours de la seconde moitié du XXe siècle, une immense périphérie récréative de l'Amérique du Nord (Clegg et Mahon, 2021), d'où provenaient 56% des touristes enregistrés en 2018 (WTTC, 2019). Les flux touristiques en provenance d'Europe occidentale sont également importants, avec 6% en provenance de France et 4% du Royaume Uni (*ibid.*). Une grande partie des rives de ce bassin en bénéficie. Toutefois, le nord de l'Amérique du Sud (Venezuela, Guyana et Suriname principalement), plusieurs pays d'Amérique centrale (Guatemala-Honduras-Nicaragua-El Salvador) et certaines portions des côtes orientales et occidentales du Mexique demeurent à l'écart : en prise avec d'importants problèmes de criminalité liés aux trafics de drogue et de sous-développement chronique, qui seront détaillés dans le chapitre 2, ces espaces n'ont pas encore profité de la croissance de l'activité touristique, dont bénéficient en revanche la plupart des îles de l'archipel caribéen, le Panama, le Costa Rica,

[82] Entretien conduit auprès de la responsable « sécurité économique » à la préfecture de Martinique, Juillet 2019.

[83] Statistiques annuelles, disponibles sur le site de la *Caribbean Tourism Organization* https://www.onecaribbean.org/statistics/annual-reviews-prospects/

l'Etat du Yucatan, ou la frange nord de la côte pacifique du Mexique (CSIS 2019, Clegg et Mahon, 2021). La Floride et ses environs profitent également de ce tourisme international orienté vers les espaces maritimes. Favorisés par des eaux chaudes et une turbidité des eaux nettement moindre que sur la façade nord du Golfe du Mexique, les récifs coralliens y sont plus nombreux, avec par endroit des îlots sableux bordés de récifs vivants, dans le secteur des *Keys* de Floride et des Bahamas notamment. Une configuration offrant des conditions favorables au développement du tourisme balnéaire et de la *silver economy*.

Selon le *World Travel and Tourism Council*, le tourisme, à forte prévalence maritime, représenterait *a minima* 15,5% de l'économie du grand bassin caraïbe (WCR) en 2018, soit près de 62 milliards de dollars. Il générerait environ 2,4 millions d'emplois directs, soit 13,4% de l'offre totale de l'espace étudié. Cet espace serait au premier rang mondial en termes de contribution du tourisme au PIB et à l'emploi, devant l'Asie du Sud-Est (WTTC, 2019). Les contrastes y sont néanmoins importants : 40% de l'économie et 50% des emplois aux Bahamas, 44% du PIB à Antigua, contre seulement 8% du PIB et 10% de l'emploi à Trinidad et Tobago et moins de 6% du PIB à Puerto Rico (WTTC, 2019 ; Clegg et Mahon, 2021). Spécialisée principalement dans le tourisme balnéaire de bord de mer, cette activité intéresse fortement notre étude en raison des enjeux maritimes et littoraux qu'elle soulève. Les espaces maritimes interaméricains sont en effet concernés par l'importance croissante du secteur de la croisière depuis les années 1990, dont ils sont devenus la première destination mondiale avec plus de 50% du nombre de passagers (Commonwealth Secretariat, 2016), soit plus de 11 millions de personnes en 2018. Bien que les effets de cette activité sur les économies locales soient nuancés, que les croisiéristes dépensent 94% de moins en moyenne que les touristes de longue durée (Caribbean Development Bank, 2018) et que les revenus issus des taxes soient également nettement plus bas (Spencer 2018, p. 66), ce seul secteur représenterait *au minimum* 45 000 emplois directs dans les lieux d'escale (Honney, 2019) et plusieurs centaines de milliers d'emplois indirects (Spencer, 2018).

Enfin, ce secteur d'activité est à l'origine de la consolidation d'un puissant pôle portuaire spécialisé autour de Miami et de ses proches rivaux Port Canaveral et Port Everglades, confirmant la Floride comme principal pivot de cette activité dans l'espace étudié. Par ailleurs, le port de Galveston, au Texas, est aujourd'hui devenu le quatrième port états-unien en termes

d'émission de croisières, témoignant de la croissance et de la dispersion géographique progressive de cette activité le long des rives du grand bassin caribéen. Enfin, ces espaces maritimes sont l'objet d'un grand intérêt de la part des plaisanciers. La plaisance connaît un essor sensible depuis la seconde moitié du XXe siècle (Desse et Simon, 2017) et constitue un « moteur de développement territorial » (Desse *et al.*, 2018, p. 1) significatif, en particulier pour les petits espaces insulaires (Desse, 2000 ; Dehoorne, 2007). Toutefois, la géographie de ces activités est très contrastée dans l'espace étudié. Comme l'illustrent les figures 14 et 15, le tourisme de croisière se concentre dans un vaste triangle compris entre la Floride, le Yucatan et le sud des Antilles, tandis que les activités de plaisance sont plus concentrées et ponctuelles le long de l'archipel caribéen, du détroit de Floride à l'île de Grenade.

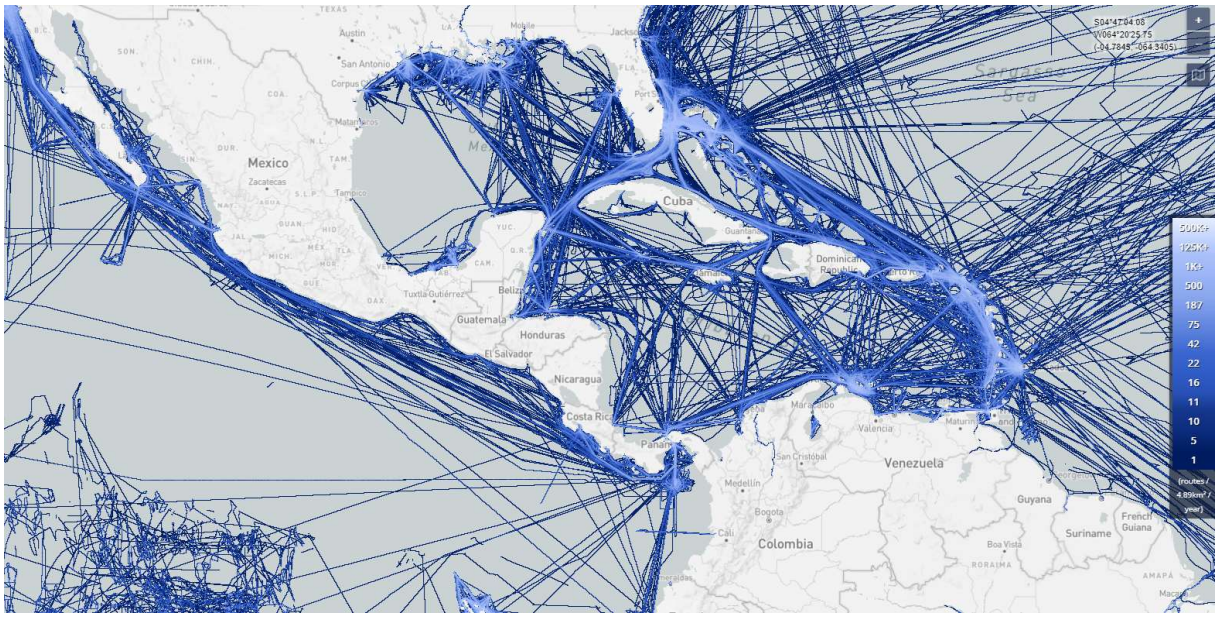


Figure 14 - Densité du trafic de passager

Source : Marine Traffic, année 2020

Lecture : Les types de navires répertoriés sont les navires de type paquebot, ferry, ou transport de personnel technique (plateformes pétrolières en mer, etc.), dont les navigations ont été relevées à partir du croisement des données AIS et certaines données radars collectées par la société Marine Trafic. Au maximum, sur les tracés les plus clairs, la densité du trafic maritime est par endroits supérieure à 500 000 navigations/4.89km²/an, soit un passage moyen d'environ 11 navires par heure sur une portion de 1km² dans les zones les plus densément fréquentées.

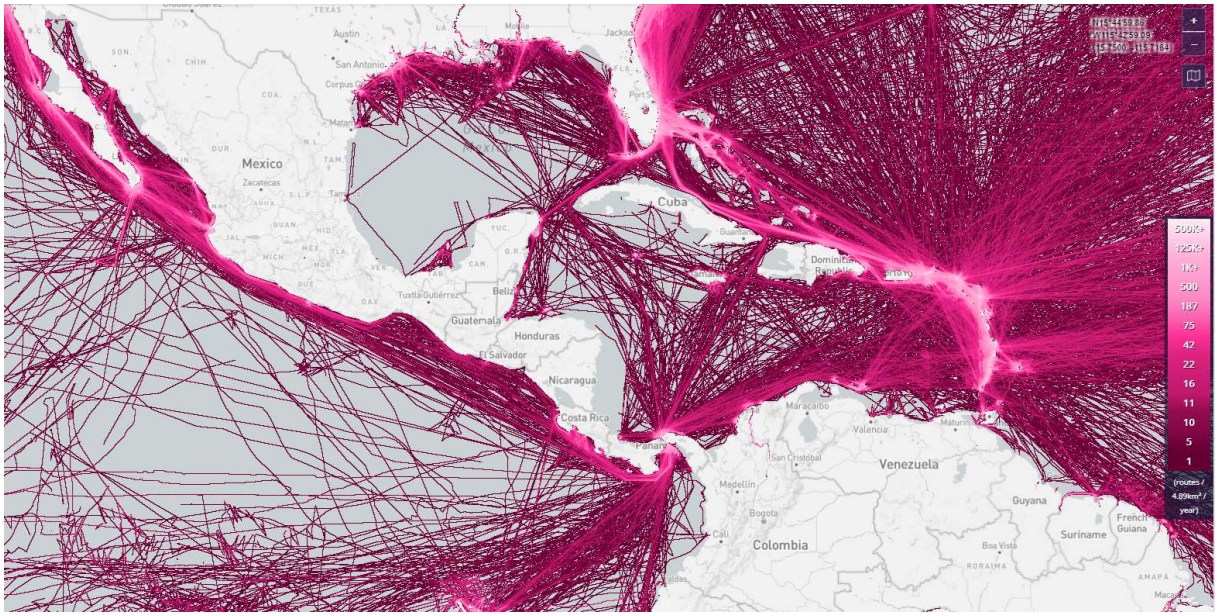


Figure 15 - Densité du trafic de plaisance.

Source : Marine Traffic, année 2020

Lecture : Les types de navires répertoriés sont les navires de plaisance dont les navigations ont été relevées à partir du croisement des données AIS et certaines données radars collectées par la société Marine Trafic. Au maximum, sur les tracés les plus clairs, la densité du trafic maritime est par endroits supérieure à 500 000 navigations/4.89km²/an, soit un passage moyen d'environ 11 navires par heure sur une portion de 1km² dans les zones les plus densément fréquentées.

Ainsi, il a été possible de mettre en évidence le poids croissant de la maritimisation de cet espace sur le temps long, les mers interaméricaines occupant aujourd'hui une place importante dans la polarisation des activités sur cet espace où se concentreraient plus de 150 millions d'habitants pour les seuls espaces côtiers[84] en 2016 selon le PNUE et l'UNESCO[85].

Comme dans d'autres espaces maritimes semi-fermés, les espaces maritimes de l'ensemble géographique étudié ne sont en aucune façon tomogènes (Gay, 1999)[86] : loin de constituer une

[84] Population résidant à moins de 100 km des côtes. Le PNUE et l'UNESCO estiment à 100 millions le nombre d'habitants du grand bassin caribéens (mer des Caraïbes et golfe du Mexique), et à 50 millions la population vivant sur les côtes Pacifique du Mexique (au sud de la Basse Californie) au Golfe de Guayaquil (frontière Equateur/Pérou).

[85] Site Internet du *Caribbean Large Marine Ecosystem*, consulté en février 2021, https://clmeplus.org/clme-region/

[86] Un phénomène tomogène est un phénomène qui produit des discontinuités spatiales, de *tomo* ("coupe-section" en grec) et de *gène* ("qui engendre") (Gay, 1999, p. 207)

coupure entre les espaces continentaux riverains, l'eau représente en effet une « surface de transport » (Gay, 1995) et génère des interactions internes au bassin étudié et ses approches, tout en contribuant à le connecter au reste du commerce globalisé. Même s'il existe une grande diversité de situations, les observations ont souligné le caractère commun de cette « mer en héritage » pour les Etats riverains.

Il a ainsi été montré l'importance des mers, comme élément géographique commun à l'ensemble de cet espace, dans le contexte de la maritimisation qui concerne la plupart des territoires riverains. Cette situation a incité certains auteurs à utiliser l'expression de « méditerranée américaine » pour designer cet espace dominé par la mer.

3. L'émergence d'une perception d'un espace régional maritime

Si nous avons pu jusqu'ici mettre en évidence l'importance des espaces maritimes pour les sociétés riveraines, est-il possible de parler de régionalisation des interactions autour des enjeux qu'ils suscitent ? Quel qualificatif appliquer à cet ensemble géographique qui se distinguerait alors du reste de l'espace mondial par la cohérence de ses enjeux maritimes ? Pour répondre à ces questions, il est nécessaire de clarifier les concepts de « méditerranée » et de « région maritime ».

3.1. Une méditerranée des Amériques ?

a. Un concept séduisant

Très tôt, en s'appuyant sur son caractère semi-fermé, Alexandre de Humboldt et Elisée Reclus ont parlé d'une « Méditerranée américaine », pour désigner l'espace interaméricain composé des littoraux et des archipels du golfe du Mexique et de la Mer des Caraïbes (Humboldt, 1807 ; Reclus, 1891). De nombreuses publications plus récentes (Dollfus, 1995 ; Brunet et Gentelle, 1995, Sévin, 1999 ; Lacoste, 2001 ; Reid, 1988 ; Lombard, 1998, Gipouloux, 2012 notamment) proposent de reprendre le concept de « *méditerranée* » en se référant au « modèle » de la Méditerranée eurafricaine, afin de l'appliquer à d'autres espaces

géographiques. C'est le cas de François Taglioni (2000), d'Henry Godard et Thierry Hartog (2003) ou encore de Romain Cruse (2011), qui en discutent l'application possible au grand espace caraïbe.

François Taglioni rappelle que « Le mot "Méditerranée" n'a pas toujours été un nom propre. Il est issu d'un adjectif "méditerrané" qui apparaît au XVIe siècle et qui s'applique à qualifier "ce qui est au milieu des terres, séparé des continents" (Ruel, 1991) » (Taglioni, 2000, p.1). Une méditerranée se définit en effet étymologiquement comme *medius terra*, c'est-à-dire un espace maritime situé au milieu des terres. D'un point de vue morphologique, certains auteurs évoquent des critères imprécis, parlant par exemple d'un espace « ni trop grand, ni trop petit »[87], de 2 000 et 4 000 kilomètres entre les points les plus éloignés, et articulé par des médiateurs territoriaux (îles, péninsules) (Clément, 2004). Dépassant une vision strictement physique, Fernand Braudel, dans son œuvre majeure *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, proposait une lecture axée sur l'identification de réseaux, notamment culturels, faisant ainsi apparaître un espace se distinguant du reste de l'espace mondial : « Il y a la Méditerranée et le reste du Monde » (Braudel, 1949, cité par O. Dollfus, 1995, p.193). Partant de cette hypothèse, il faisait référence à d'autres « Méditerranées nordiques, Manche, mer du Nord, Baltique, … » (Braudel, 1949, p. 172). L'approche de F. Braudel était une rupture avec les travaux précédents. Comme l'écrit Florence Deprest, « réduire le concept de méditerranée aux seuls bassins maritimes où la mer est un espace de jonction et où les rives opposées sont plus proches entre elles qu'avec les espaces qui forment leur continuité terrestre, c'est s'inscrire dans la problématique braudélienne du « carrefour permanent », nourrie par un sentiment irréductible de l'unité » (Deprest, 2002, p. 91). Une « méditerranée » serait donc un espace socialement construit, par agrégation de réseaux comme propriété principale (Brunet, 1995).

De nombreux auteurs, comme Yves Lacoste dès 1990 dans le sillage de Braudel, ont relativisé le caractère géomorphologique en *mare closum,* en proposant une lecture sociale, culturelle et/ou économique de ce type d'espace. Olivier Dollfus propose par exemple d'identifier trois « méditerranées » : « la Méditerranée, la mer des Caraïbes, et la mer de Chine méridionale » (Dolffus, 1995, p.1). Il s'appuie, comme Roger Brunet et Pierre Gentelle (1995), sur

[87] Article en ligne sur le site Géoconfluence, publié par Vincent Clément en 2004 : *«* La *Méditerranée, un modèle spatial de référence ? »*

l'observation de certaines similarités entre elles, tant par le caractère unitaire qu'elles peuvent révéler, que par les « dissymétries, lieux de passages et foyers de rencontre » qu'elles constituent *(Idem)*. Olivier Sevin reprend cette approche en soulignant que « les méditerranées sont moins des données de la nature, des matrices dans lesquelles se seraient coulés les hommes, les sociétés, que des constructions humaines » (Sevin, 1999, p. 9). Dans cette perspective, reprenant l'idée d'une *méditerranée asiatique* selon une perception braudélienne portée par Anthony Reid (1988) puis Denys Lombard (1998), François Gipouloux définit le concept comme « un espace multiplicateur au sein duquel les flux de capitaux, l'intensité des échanges, le réseau des infrastructures produisent des dynamiques spécifiques qui arrachent les zones côtières à leur profondeur continentale », tout en étant « un laboratoire pour l'expérimentation de nouvelles normes sociales » (Gipouloux, 2003, page 1). Yves Lacoste (cf. Figure 16) en proposait en 2001 une lecture géopolitique, plaçant la mer au cœur de l'analyse :

> « Une méditerranée est un ensemble maritime autour duquel se trouvent aujourd'hui un grand nombre d'États, entre lesquels les relations sont particulièrement nombreuses et complexes, puisque chacun d'eux, grâce à la mer, est potentiellement en contact avec tous les autres. De surcroît, au milieu de cet ensemble, des eaux internationales de plusieurs milliers de kilomètres de long font que de grandes puissances très lointaines peuvent en permanence y projeter leur marine » (Lacoste, 2001, page 20).

LES TROIS MÉDITERRANÉES

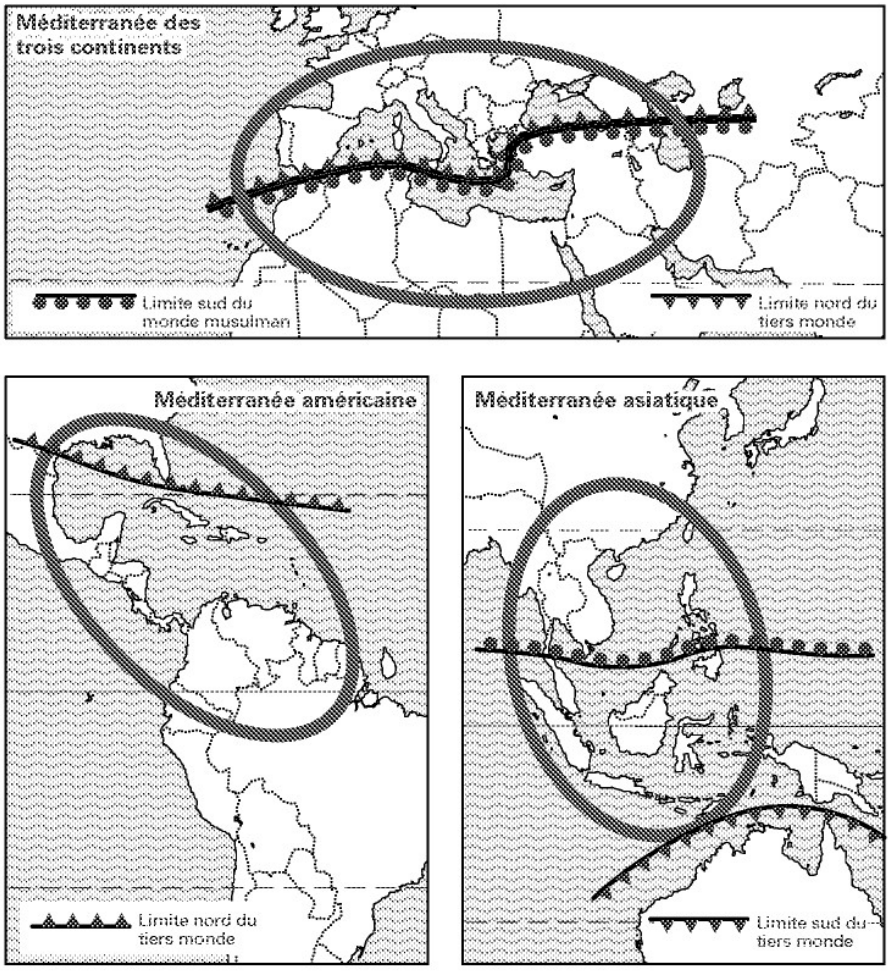


Figure 16 - Les trois méditerranées, Yves Lacoste, 2001.

La construction de ces cartes témoigne d'une lecture très ancrée dans le contexte des années 1990/2000, très axé, en géopolitique, autour de la réflexion sur la théorie du choc des civilisations.

Le bassin caribéen se prête bien, à première vue, à l'emploi de ce concept : on y distingue un espace maritime central, « au milieu des terres, séparé des continents » (Ruel, 1991), composé d'un « complexe de mer »[88] (Fau et Tréglodé, p. 22).

En 2003, les géographes Henri Godard et Thierry Hartog adoptent aussi le mot « méditerranée »

[88] Dans leur étude de l'Asie du Sud-Est, Nathalie Fau et Benoît de Tréglodé emploient cette expression pour exprimer l'assemblage, dans un même espace, de plusieurs sous-ensembles maritimes : mer Noire, mer Egée, mer Adriatique, mer Ionienne dans le cas de la mer Méditerranée ; mer d'Andaman, mer de Java, mer de Banda, mer de Sulawesi, mer de Sul, mer de Timor, mer de Chine méridionale, etc … pour la « méditerranée asiatique »).

pour leur étude du bassin caraïbe, en validant son usage pour des raisons *fonctionnelles*. Ce concept, repris aux physiologistes comme « acte spécifique à chaque organe, en tant qu'il favorise le déploiement (la conservation et la reproduction) du tout organique dans lequel il prend sens » (Levy et Lussault, 2013, page 401), peut-être compris en géographie comme l'ensemble des activités contribuant à animer et constituer un espace géographique distinct. Les approches de Sévin, Hartog et Godard invitent donc à identifier la *méditerranée américaine* à partir de similarités d'organisation de l'espace, de dynamiques des échanges entre les différents territoires et sociétés qui le composent, qui la distingueraient des espaces environnants (Godard et Hartog, 2003). Romain Cruse reprend cette lecture dans son ouvrage sur la « périphérisation du bassin caribéen », publié en 2011. Dans la continuité de François Taglioni, il montre en quoi l'usage du concept de méditerranée se justifie dans l'espace caraïbe par l'existence de caractères communs autour d'un espace maritime central, traversé et structuré par différents flux et réseaux qui contribuent à le distinguer (cf. Figure 17). Ces deux auteurs en soulignent également l'hétérogénéité culturelle, politique, économique et démographique (Taglioni, 2000), s'inscrivant donc dans une lecture des *méditerranées* comme « axe de dissymétrie économique et social » (Cruse, 2011, page 15).

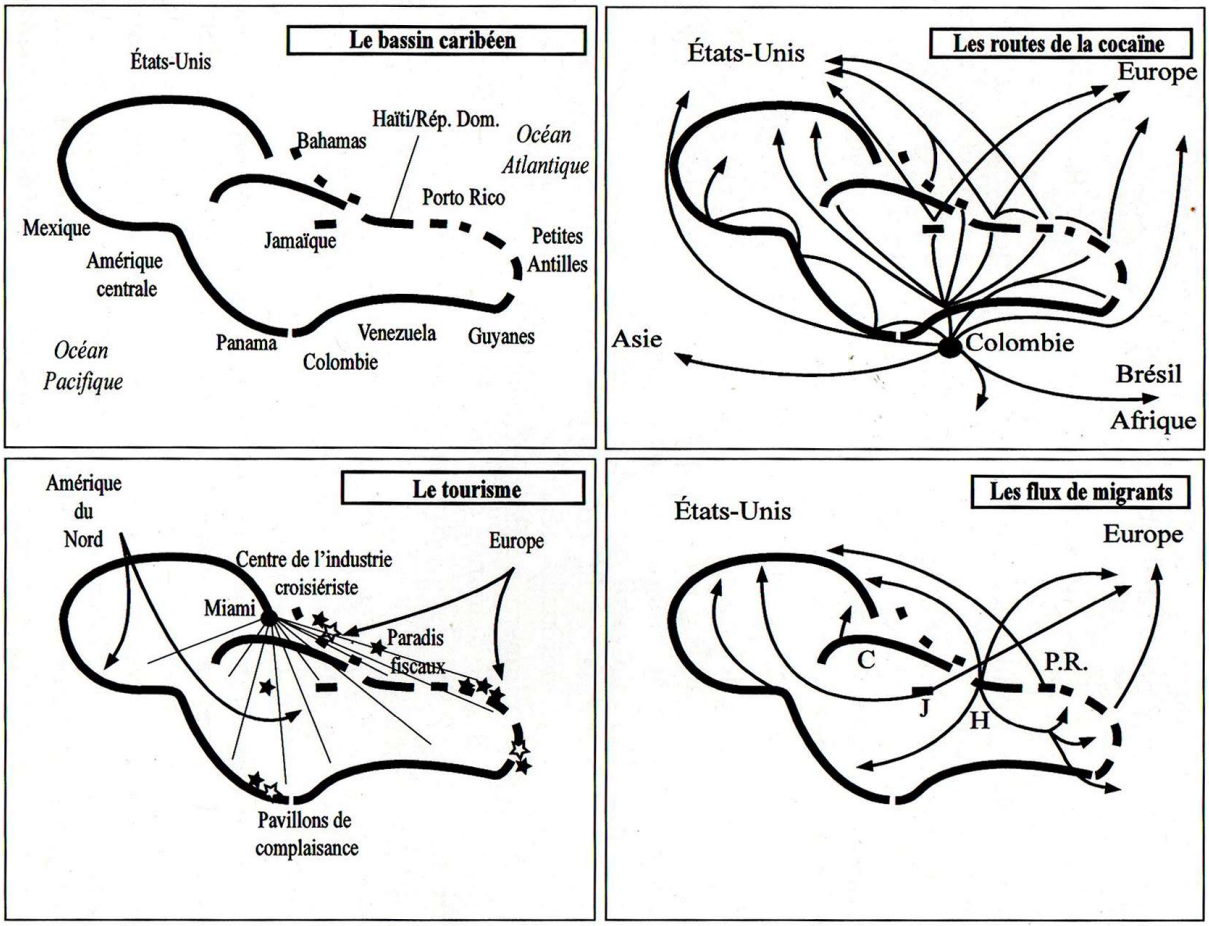


Figure 17 - Organisation chorématique de quelques réseaux dans la méditerranée américaine

Romain Cruse, 2011, p. 24

La lecture « fonctionnelle » du concept de méditerranée est intéressante et séduisante, car elle constitue une grille de lecture pratique pour distinguer cet espace du reste du monde, en établissant des comparaisons.

b. Les limites de l'application de ce concept pour l'espace interaméricain

Néanmoins, ce concept appliqué entre autres au bassin caraïbe soulève de nombreuses interrogations et est contesté depuis la fin des années 1990. Il n'est pas possible ici d'énumérer tous les développements contradictoires (économiques, historiques, culturels) pouvant être mobilisés contre son usage générique. Nous nous concentrerons sur les arguments géographiques pour mettre en lumière ses insuffisances.

D'un point de vue physique d'abord, André Louchet présentait en 2009 le bassin des Caraïbes en nuançant son caractère *méditerranéen* :

> « Le monde caraïbe peut être considéré comme une sorte de Méditerranée tropicale : telle la Méditerranée, elle est entourée par deux continents qui l'enserrent dans une gigantesque mâchoire ; telle la Méditerranée, l'aspect cul-de-sac a été transformé par l'Homme avec l'ouverture d'un canal interocéanique. Comme elle enfin, on peut y distinguer deux sous-ensembles, le golfe du Mexique et la mer Caraïbe au sens strict, sosies de la Méditerranée orientale et de la Méditerranée occidentale : même décalage en latitude, même resserrement entre les deux parties, même opposition des terres bordières, mêmes contrastes pluviométriques.
>
> *Les analogies s'arrêtent là*. Car plus bas en latitude, et situé sur la face ouest d'un océan, l'ensemble golfe du Mexique-Caraïbe est baigné par le climat tropical ; loin de communiquer avec l'Océan mondial par le seuil unique de Gibraltar, il offre à la navigation une panoplie complète de pertuis entre la Floride et Trinidad. L'aspect éminemment insulaire de la partie orientale multiplie les « issues de secours », facteur très favorable à une « maritimisation » des civilisations bordières. »
>
> André Louchet, *La Planète Océane*, 2009

Du point de vue géomorphologique, quel mot utiliser alors ? L'appellation *« mer bordière »* n'est pas adaptée. Une mer bordière est une mer située en bordure d'un océan avec lequel elle communique largement, comme la mer d'Andaman pour l'Océan Indien. Or, si le bassin caraïbes est en effet bien plus ouvert sur l'océan Atlantique que la Méditerranée, la densité archipélagique des Grandes et Petites Antilles et la relative étroitesse du détroit de Floride ne permettent pas tout à fait de parler de mer « ouverte ». Le concept de « *mer épicontinentale »* pourrait à première vue convenir : une mer épicontinentale est une partie de l'océan couvrant une partie d'une plate-forme continentale. À la différence des mers méditerranées, elles sont mieux reliées aux océans. Géologiquement, les mers épicontinentales sont des transgressions marines. Ce sont des mers peu profondes où l'action du vent crée des courants. La définition semble donc convenir. Toutefois, le bassin caraïbe n'est pas intégralement situé sur une plate-forme continentale. Par ailleurs, les courants du bassin des Caraïbes sont essentiellement créés par la circulation thermohaline et non par le vent. L'expression *« mer marginale »* semble la plus appropriée. Une mer marginale est un bassin d'arrière-arc rempli. C'est donc une mer située sur une marge active, comprise soit entre un arc insulaire et un continent, soit entre deux

arcs insulaires. C'est le cas des îles Aléoutiennes, de la mer de Chine méridionale et de la mer du Japon.

Outre ces réserves géophysiques et climatologiques, nous relevons des limites géohistoriques et culturelles à l'usage de ce concept. Dès 1995, un débat réunissant une équipe multidisciplinaire de chercheurs, dont le compte-rendu a été publié dans *L'espace géographique*, comprenait cette analyse de Michel Bruneau :

> « Ce qui me semble important ce n'est pas tellement ce nord ou ce sud développé ou sous-développé, mais c'est le fait qu'au bord d'une méditerranée […], on observe souvent la présence d'ethnies spécialisées, ou de diasporas marchandes assurant les médiations et les communications. *La méditerranée des Caraïbes me semble très différente, car elle n'a pas ces caractéristiques*[89] ».
>
> Michel Bruneau, débat sur le concept de « méditerranée » publié dans *L'espace géographique* en 1995.[90]

L'espace interaméricain n'a en effet pas été concerné par l'émergence de telles ethnies spécialisées ou diasporas marchandes, comme ont pu l'être les Phéniciens, les Grecs ou encore les Romains dans la mer Méditerranée. Des sociétés ou ethnies bordières ont certes existé, et parfois utilisé la mer, comme nous l'avons montré, pour faciliter leurs échanges commerciaux de proximité, mais jamais à l'échelle du bassin entier. On pourrait objecter en rappelant le rôle de la colonisation, notamment espagnole, qui a contribué à unifier cet espace autour d'une culture et suscité des interactions assez denses. Mais ces interactions étaient davantage externes, car tournées vers la métropole européenne, qu'internes, de colonie à colonie. Comme l'ont montré les critiques qui ont pu être émises dans d'autres bassins maritimes, telles celles formulées à l'égard des propositions de qualification de « méditerranée arctique » ou « polaire » du bassin maritime arctique (Stefansson, 1921 ; Rey, 1982 ; Dodds, 2010), les parallèles et les comparaisons géohistoriques tendent à gommer les différences de configuration entre les

[89] Nous mettons en relief cette phrase au regard de l'intérêt qu'elle porte pour notre argumentation.

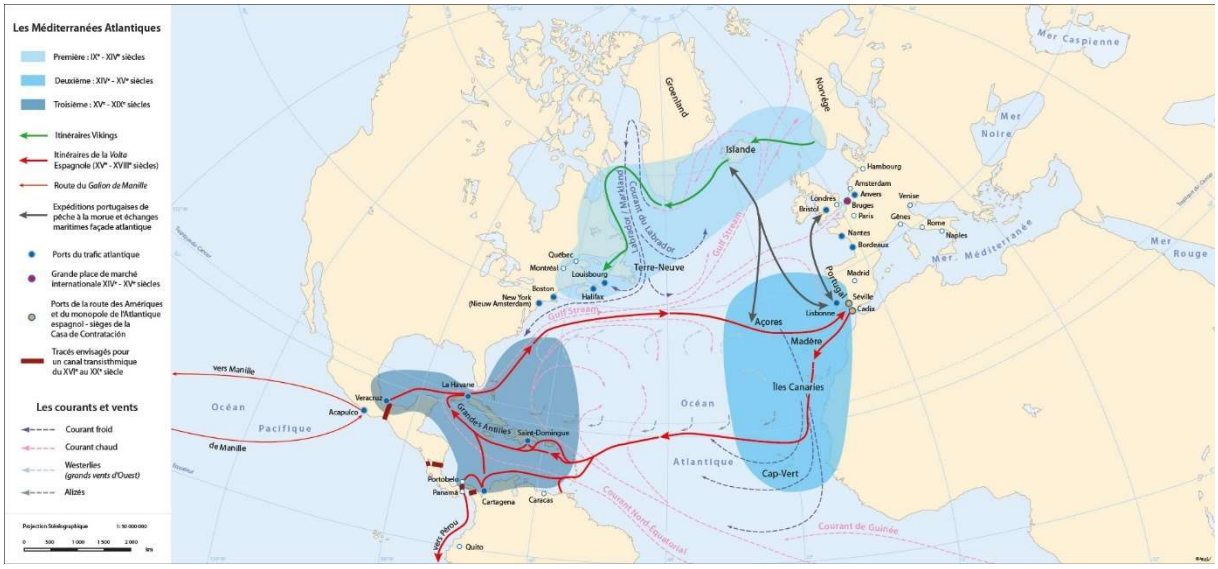
[90] Débat retranscrit dans la revue *Espace géographique*, tome 24, n°3, 1995. pp. 209-222, auquel participaient Michel Bruneau, Roger Brunet, Olivier Dollfus, Hubert Beguin, Franck Auriac, Rémy Knafou, Pierre-Yves Manguin, Bernard Hourcade, Yves Guermond, Michel Sivignon, Philippe Pelletier, Christian Taillard, Pierre Gentelle, André Dauphiné, Thérèse Saint Julien, François Durand-Dastès, Benoit Antheaume, Pierre Riquet, et Christian Girault.

espaces dit « méditerranéens » (Lasserre, 1996).

Enfin, la plupart des auteurs proposent de définir une méditerranée comme un espace strictement borné par des rives entourant un ensemble maritime central. Mais cette définition pose un problème d'échelle en incitant à porter l'attention sur le seul bassin caraïbe (mer des Antilles et golfe du Mexique). Or, les interactions qui animent cet espace ne se limitent pas à ce seul cadre géographique. La géographie des échanges, ainsi que les enjeux de sécurité maritime, invitent en effet à considérer un espace débordant les seuls espaces maritimes centraux. Nous pensons donc qu'il faut prendre en compte les espaces bordiers, à savoir les approches Pacifique et Atlantique. Ce raisonnement peut s'appliquer également aux autres « *méditerranées* » : ainsi, ne faudrait-il pas intégrer les approches Atlantique comprises dans un triangle Gibraltar-Madère-Sahara occidental dans l'analyse des enjeux de sécurité maritime de la méditerranée eurafricaine, comme la question des trafics de stupéfiants ou des flux migratoires ? Dans le même esprit, ne faudrait-il pas intégrer certaines périphéries de l'océan Indien ou de l'Océanie dans l'analyse d'une supposée *méditerranée asiatique ?*

Outre ces éléments concernant le bassin caraïbe, la notion de *méditerranée* porte des risques de glissements sémantiques nombreux. Dans un Atlas en ligne proposé par l'Université de Caen, Pascal Buleon qualifie de *méditerranées atlantiques* les zones de déploiement des navigations scandinaves de la Norvège à Terre Neuve dès la fin du IXe siècle, ou encore le système commercial organisé par les Européens du Portugal au Cap Vert à partir du XIVe siècle (carte 5). Si cette lecture fondée sur l'observation d'interactions et de la densification des échanges dans une portion de l'océan mondial présente l'intérêt de souligner la présence de réseaux, elle ne permet pas d'identifier un espace maritime *au milieu des terres* sur lequel est pourtant fondé l'étymologie même du mot *méditerranée.* Autre exemple, dans un article paru dans la presse en mars 2021, Jacques Kourliansky proposait d'interroger la *méditerraneité* du Paraguay[91]. Bien « situé au milieu des terres » du continent latino-américain, il ne peut pourtant ici être question de référence à une quelconque dimension maritime, le Paraguay faisant partie des 44 pays du monde qui n'ont pas accès à la mer.

[91] *« Paraguay : au défi de la méditerraneité »* article de Jean Jacques Kourliansky, paru en ligne dans *Aerion 24 News* le 8 mars 2021, https://www.areion24.news/2021/03/08/paraguay-au-defi-de-la-mediterraneite/



Carte 5 - Identification de plusieurs « Méditerranées Atlantique »

(Auteur : Pascal Buleon, page consultée en février 2021)

Source : http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-37.html

Notre approche, limitée au seul prisme maritime, ne suffit pas à dire si le concept de *méditerranée* peut s'appliquer à cet espace interaméricain. Cependant, dans le cadre de notre recherche doctorale, notamment pendant nos missions de terrain et nos rencontres avec des chercheurs étrangers, nous avons pu constater que ce concept traduisait un regard très européen, voire « franco-français », en appliquant à cet espace caribéen un modèle exogène. Ce terme n'est, par ailleurs, que marginalement repris par la littérature scientifique non-francophone, en Amérique du Nord, en Amérique du Sud et dans l'Amérique caraïbe ou centrale. Au contraire, la « Grande Caraïbe » y est souvent opposée, chez les auteurs nord et sud-américains, à la mer Méditerranée dans une lecture géohistorique de l'émergence du « Nouveau monde » (Arciniegas, 1946). Localement, les expressions « *Gran Caribe* » pour les auteurs latino-américains, ou « *Wider/Greater caribbean region* » pour les anglo-saxons, sont ainsi préférées pour désigner cet espace, même si elles présentent l'inconvénient de n'englober que le bassin constitué par la mer des Antilles et le Golfe du Mexique, pouvant ainsi exclure les approches dans l'Atlantique mais surtout le Pacifique.

S'il revêt un certain intérêt pédagogique et heuristique, nous considérons donc que le concept de *méditerranée* nous semble peu pertinent et peu prudent à l'usage, en exposant à un risque de généralisation excessive qui occulte de grandes disparités d'un espace à l'autre. Toutefois, sa

définition en tant qu'espace construit par une concentration régionale d'interactions est intéressante. Selon l'axe de recherche adopté dans cette étude, nous choisissons de laisser de côté le concept de *méditerranée,* au profit de celui de *région maritime interaméricaine*.

3.2. L'émergence d'un espace régional sous le prisme maritime

a. Identifier une région maritime par la régionalisation des interactions maritimes ?

Comme le concept de « région », celui de « région maritime » a fait l'objet de nombreuses définitions (Marei et Ducruet, 2013). En dehors de son usage pour désigner des entités administratives infranationales, comme la « région maritime » du Togo ou des « provinces maritimes » de la côte sud-est du Canada, il est parfois employé pour qualifier l'aire économique proche placée sous l'influence maritime d'un Etat, ou d'un continent (Vincente-Ceara *et al*, 2020). Dans une dimension plus réduite, l'expression a parfois été employée dans les années 1970 et 1980 (Vallega, 1981) pour désigner ce que les économistes et géographes des transports appellent aujourd'hui « région côtière » ou « région portuaire », désignant bien des interactions et des complémentarités spatiales, mais centrées sur un port ou un littoral précis. Dans tous les cas, cette notion doit être distinguée de notions proches, telles la « façade maritime » ou la « rangée », qui désignent une interface littorale constituée de ports proches les uns des autres. De la même façon, le concept de « région portuaire », désigne un « groupe de ports proches, au sein d'une même aire géographique » (Ducruet, 2009) ou, pour les aménageurs, un système industrialo-portuaire très intégré déployé sur une surface plus ou moins grande autour de l'interface portuaire considérée. Dans certaines situations, plus rares, le concept est parfois mobilisé sans que l'idée de contiguïté soit respectée, comme dans le cas des « régions maritimes nodales » décrites par César Ducruet et Théo Notteboom (2012).

Le plus souvent, ce terme est entendu comme « une zone de contact entre différentes sociétés côtières » (Marei et Ducruet, 2013), expression spatiale d'un réseau d'échanges maritimes. En 2018, Nora Mareï en précisait l'acception en proposant de le définir comme une « aire géographique organisée par les interactions et les liens entre territoires, acteurs, échelles autour d'un bassin maritime » (Mareï, 2018). A la différence du concept de *méditerranée*, la région maritime s'affranchit de toute considération géomorphologique. Elle est rendue visible par la

régionalisation des échanges entre acteurs maritimes riverains. Cette définition donne la priorité, dans une perspective d'abord économique, à la densité des interactions pour définir la région.

b. Une application possible dans le cas de l'espace interaméricain ?

Comme cela a été évoqué dans la première section de ce chapitre, l'espace maritime interaméricain est caractérisé de longue date par d'importants flux commerciaux inter-rives, hérités de la colonisation et de l'ère industrielle.

Historiquement, de nombreux flux de matières premières et agricoles sont captés, depuis leurs zones de production en Amérique centrale insulaire et du Sud, vers les marchés plus développés de l'Amérique du Nord. L'approvisionnement énergétique a joué un rôle essentiel dans la mise en relation des territoires riverains, en particulier dans le bassin caraïbe. La configuration géomorphologique sous-marine a également longtemps contribué au développement des *hubs* portuaires caribéens : jusqu'au milieu du XXe siècle, la faible profondeur des ports du Golfe du Mexique (cf. section 2.1) ne permettait pas le déchargement des navires pétroliers qui approvisionnaient le marché américain (Chardon, 2007). Les îles antillaises ont donc joué un rôle de relais entre les Etats-Unis et leurs fournisseurs extérieurs. Les infrastructures d'Aruba, Bonnaire, Curaçao, des Caïques, des Bahamas, des Caïmans et de Sainte-Lucie ont ainsi longtemps servi de ports de transbordements (Chardon et Ranely Vergé-Depré, 2009). Cela explique, d'autre part, la présence d'importantes raffineries dans plusieurs de ces Etats.

Outre ces échanges énergétiques, la réorganisation du transport maritime mondial à partir des années 1980 a « bouleversé l'organisation de la desserte maritime dans l'espace caraïbe » (Chardon et Ranely Vergé-Depré, 2009, p.8). La concurrence croissante entre compagnies maritimes, la croissance des échanges transcontinentaux par voie maritime et l'émergence de l'Asie comme pôle économique majeur de la mondialisation ont conduit les compagnies maritimes à massifier les échanges afin de réaliser des économies d'échelle et de rationaliser leurs lignes maritimes. La forte intégration horizontale de la filière de l'armement maritime commercial a fait émerger de puissants *global carriers* (Maersk, CMA-CGM, MSC, Evergreen, …) structurant de grandes routes maritimes circumnavigatrices est-ouest. Parmi ces routes, les

plus fréquentées sont parsemées d'un petit nombre de *hubs and spokes*, autrement dit de ports-étapes drainant et redistribuant les marchandises dans un secteur régional déterminé par un réseau de liaisons pendulaires (*feedering)* de capacité plus petite (Rodrigue et Ashar, 2016). Cette nouvelle organisation se traduit « par un maillage très dense de liaisons, et un réseau de plus en plus hiérarchisé où quelques ports de transbordement, situés aux principaux seuils de la région, constituent des nœuds qui dominent des relais secondaires traitant des trafics plus locaux » (Chardon et Ranely Vergé-Depré, 2009, p.8). Le développement de la conteneurisation a ainsi accentué la constitution de ces réseaux commerciaux organisées autour de *hubs* de premier rang[92] où sont déchargées les cargaisons, qui sont ensuite réparties et distribuées par *feedering* vers des *hubs* de second rang et/ou vers des ports de destination finale (Pinnock et Ajagunna, 2012).

Si les gigantesques travaux d'infrastructures portuaires de Louisiane (canaux, raffineries, terminaux portuaires) engagés à la fin des années 1950[93] ont progressivement mis fin à la dépendance des Etats-Unis vis-à-vis des ports relais caribéens pour le commerce pétrolier, la croissance exponentielle du trafic conteneurisé et le grand nombre d'interfaces portuaires dispersées dans l'espace interaméricain continuent de favoriser la constitution de réseaux denses de redistribution, organisés autour d'une concentration de *hubs* au cœur du grand bassin caribéen et sur la côte pacifique du Panama (Rodrigue et Ashar, 2015, cf. Figure 18).

[92] Parmi les trois principaux, deux sont situés hors des Etats-Unis, à Colon (Panama) et Kingston (Jamaïque), tandis que le port de Freetown est situé en Floride à proximité de Miami.

[93] *History of the Mississipi River-Gulf Outlet* (MRGO) Site Internet de l'US Army Corps of Engineers, district de la Nouvelle Orléans. https://www.mvn.usace.army.mil/Missions/Environmental/MRGO-Ecosystem-Restoration/History-of-MRGO/

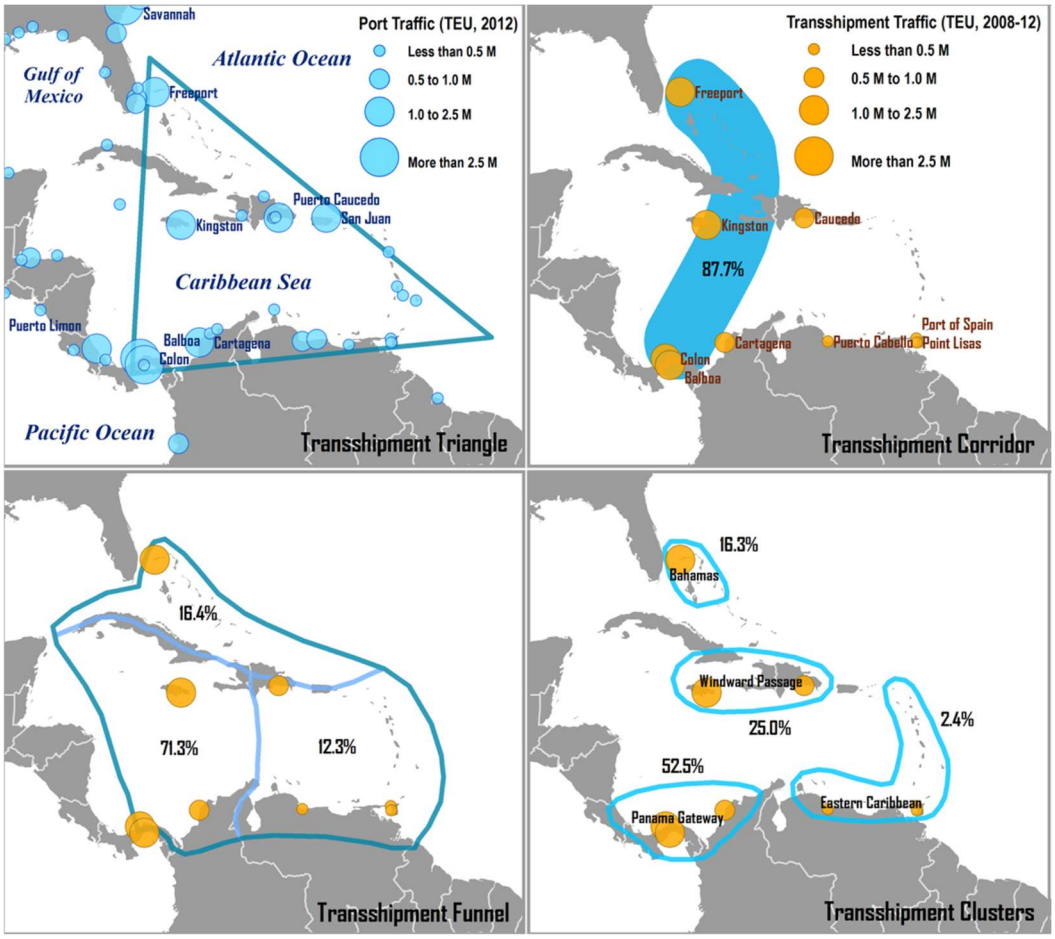


Figure 18 - Représentation cartographique des systèmes de hubs maritimes dans l'espace caribéen (2008-2012)

Source : Rodrigue et Ashar, 2015

Ces productions permettent d'identifier les principaux hubs du transport conteneurisé dans l'espace caribéen. Il met en évidence quatre modèles permettant de quantifier leur importance géographique.

Toutes ces observations tendent à mettre en évidence une concentration des flux maritimes, ainsi qu'une régionalisation des échanges énergétiques et plus largement commerciaux. Bien que les interdépendances de l'ère industrielle se lisent désormais à l'échelle mondiale, la représentation schématique des échanges commerciaux entre Etats de l'espace interaméricain témoigne encore de ces interactions et d'une certaine imbrication économique et commerciale (*cf*. Tableaux 5 et 6, carte 6 et Figure 19).

	Antigua-et-Barbuda		Aruba		Bahamas		Barbade		Belize		IVB		Îles Caïmans		Colombie		Costa Rica		Cuba		Curaçao		Dominique	
1	USA	0,23	Curaçao	0,26	États-Unis d'	0,35	Trinité-et-Tobago	0,26	USA	0,24	Saint-Kitts-et-Nevis	0,23	USA	0,21	USA	0,43	USA	0,31	Canada	0,24	Aruba	0,26	USA	0,24
2	Barbade	0,22	Colombie	0,25	Belgique	0,34	USA	0,25	Costa Rica	0,23	Dominique	0,23	Honduras	0,20	Panama	0,41	Panama	0,31	Espagne	0,24	Jamaïque	0,25	Barbade	0,24
3	Trinité-et-Tobago	0,22	USA	0,25	Pays-Bas	0,34	Rep. Dom.	0,25	Panama	0,23	USA	0,23	Bahamas	0,20	Mexique	0,39	Colombie	0,30	Panama	0,24	USA	0,25	Grenade	0,24
4	Dominique	0,22	Jamaïque	0,24	France	0,33	Grenade	0,24	Royaume-Uni	0,23	Barbade	0,23	Colombie	0,16	Rep. Dom.	0,38	Mexique	0,30	Colombie	0,24	Colombie	0,25	Rep. Dom.	0,24
5	Jamaïque	0,22	Pays-Bas	0,24	Chine	0,33	Jamaïque	0,24	Belgique	0,23	Guadeloupe	0,23	Costa Rica	0,16	Chine	0,37	Rep. Dom.	0,29	Italie	0,23	Pays-Bas	0,24	Guadeloupe	0,24
6	IVA	0,22	Panama	0,24	Panama	0,33	Colombie	0,24	Allemagne	0,23	Trinité-et-Tobago	0,23	Rep. Dom.	0,16	Pays-Bas	0,37	Jamaïque	0,29	Mexique	0,23	Panama	0,24	Colombie	0,24
7	Guadeloupe	0,22	République do	0,24	Hong Kong	0,32	Guadeloupe	0,24	Irlande	0,23	Rep. Dom	0,23	Jamaïque	0,16	Corée, Républic	0,37	France	0,29	Portugal	0,23	Rep. Dom.	0,24	Trinité-et-Tobago	0,24
8	Guyana	0,22	Costa Rica	0,24	Rep. Dom.	0,32	SVG	0,24	Jamaïque	0,22	Grenade	0,23	Mexique	0,16	Belgique	0,36	Espagne	0,29	USA	0,23	Costa Rica	0,24	SVG	0,23
9	Suriname	0,22	Belgique	0,24	Singapour	0,32	Dominique	0,24	Colombie	0,22	SVG	0,23	Panama	0,16	Chine (RAS de H	0,36	Guadeloupe	0,28	Jamaïque	0,23	Belgique	0,24	IVB	0,23
10	IVB	0,22	Royaume-Uni	0,24	Colombie	0,32	Suriname	0,24	Guatemala	0,22	Colombie	0,23	Belize	0,16	Pérou	0,36	Martinique	0,28	Pays-Bas	0,23	Royaume-Uni	0,24	Saint-Kitts-et-Nevis	0,23

	Rep. Dom.		Équateur		El Salvador		Guyane française		Guadeloupe		Martinique		Grenade		Guatemala		Guyana		Haïti		Honduras		Jamaïque	
1	Colombie	0,38	Pérou	0,37	Mexique	0,25	Pays-Bas	0,23	USA	0,30	Guadeloupe	0,29	Barbade	0,24	Mexique	0,34	Suriname	0,26	USA	0,24	USA	0,26	USA	0,38
2	USA	0,36	Mexique	0,36	Guatemala	0,25	Espagne	0,23	Colombie	0,30	USA	0,29	SVG	0,24	Panama	0,32	Trinité-et-Tobago	0,25	Rep. Dom.	0,24	Guatemala	0,26	Colombie	0,36
3	Panama	0,36	Chine	0,36	Nicaragua	0,24	Trinité-et-Tobago	0,23	Rep. Dom.	0,30	Colombie	0,29	Trinité-et-Tobago	0,24	Colombie	0,32	Jamaïque	0,24	Jamaïque	0,24	Colombie	0,25	Panama	0,36
4	Pays-Bas	0,35	Corée	0,35	Costa Rica	0,24	Royaume-Uni	0,23	Martinique	0,29	Rep. Dom.	0,29	USA	0,24	Équateur	0,32	Colombie	0,24	Panama	0,24	Panama	0,25	Rep. Dom.	0,35
5	Jamaïque	0,35	Colombie	0,35	USA	0,24	Brésil	0,23	Jamaïque	0,29	Jamaïque	0,29	Dominique	0,24	Chine	0,31	Rep. Dom.	0,24	Bahamas	0,23	Costa Rica	0,25	Mexique	0,34
6	Belgique	0,35	Hong Kong	0,35	Panama	0,24	France	0,23	Mexique	0,28	Espagne	0,28	Rep. Dom.	0,24	Corée	0,31	USA	0,24	Costa Rica	0,23	Mexique	0,24	Chine	0,33
7	Mexique	0,34	Japon	0,33	Honduras	0,24	Guadeloupe	0,22	Espagne	0,28	Mexique	0,28	Colombie	0,24	Pérou	0,31	Panama	0,23	Colombie	0,23	Rep. Dom.	0,24	Corée	0,33
8	France	0,34	Panama	0,33	Colombie	0,23	Martinique	0,22	Panama	0,28	France	0,28	Guadeloupe	0,23	USA	0,30	Barbade	0,23	Aruba	0,22	El Salvador	0,24	Hong Kong	0,32
9	Royaume-Uni	0,34	Pays-Bas	0,32	République	0,23	Guyana	0,22	France	0,28	Panama	0,28	Sainte-Lucie	0,23	Japon	0,29	Guadeloupe	0,23	Curaçao	0,22	Nicaragua	0,23	Singapour	0,31
10	Espagne	0,33	Royaume-Uni	0,32	France	0,19	Suriname	0,22	Costa Rica	0,28	Costa Rica	0,28	IVB	0,23	Hong Kong	0,28	Martinique	0,23	IVA	0,21	Porto Rico	0,23	Espagne	0,30

	Mexique		Nicaragua		Panama		Saint-Kitts-et-Nevis		Sainte-Lucie		SVG		Suriname		Trinité-et-Tobago		USA		Porto Rico		IVA		Venezuela	
1	USA	0,40	Guatemala	0,25	USA	0,43	IVB	0,23	Trinité-et-Tobago	0,23	Barbade	0,24	Guyana	0,26	Colombie	0,27	Chine	0,56	Rep. Dom.	0,25	USA	0,23	USA	0,25
2	Panama	0,39	Mexique	0,25	Colombie	0,41	Dominique	0,23	Barbade	0,23	Grenade	0,24	Trinité-et-Tobago	0,25	Rep. Dom.	0,26	Pays-Bas	0,51	USA	0,25	Rep. Dom.	0,23	Colombie	0,25
3	Chine	0,39	Costa Rica	0,25	Mexique	0,39	USA	0,23	Grenade	0,23	USA	0,24	Jamaïque	0,24	Brésil	0,26	Royaume-Uni	0,50	Colombie	0,25	Trinité-et-Tobago	0,23	Panama	0,24
4	Colombie	0,39	USA	0,25	Chine	0,38	Barbade	0,23	SVG	0,23	Rep. Dom.	0,24	Colombie	0,24	USA	0,26	Allemagne	0,48	Panama	0,25	Barbade	0,23	Rep. Dom.	0,23
5	Corée, Républiqu	0,38	Panama	0,24	Corée	0,37	Guadeloupe	0,23	USA	0,23	Trinité-et-Tobago	0,24	Rep. Dom.	0,24	Jamaïque	0,26	Espagne	0,47	Mexique	0,25	SVG	0,23	Jamaïque	0,23
6	Chine (RAS de Hon	0,37	El Salvador	0,24	Pays-Bas	0,37	Trinité-et-Tobago	0,23	Rep. Dom.	0,23	Colombie	0,24	USA	0,24	Barbade	0,26	Belgique	0,47	Jamaïque	0,24	Dominique	0,23	Guadeloupe	0,23
7	Pérou	0,36	Honduras	0,23	Hong Kong	0,36	Rep. Dom.	0,23	IVB	0,22	Dominique	0,23	Barbade	0,24	Panama	0,25	France	0,47	Costa Rica	0,24	Jamaïque	0,22	Trinité-et-Tobago	0,23
8	Équateur	0,36	Colombie	0,22	Rep. Dom.	0,36	Grenade	0,23	Martinique	0,22	Guadeloupe	0,23	Panama	0,24	Pays-Bas	0,25	Malaisie	0,46	Guatemala	0,24	Grenade	0,22	Curaçao	0,23
9	Belgique	0,35	France	0,22	Belgique	0,36	SVG	0,23	Jamaïque	0,22	Sainte-Lucie	0,23	Pays-Bas	0,23	Royaume-Uni	0,25	Corée	0,46	Honduras	0,23	Sainte-Lucie	0,22	Aruba	0,23
10	Chili	0,35	Guadeloupe	0,22	France	0,36	Colombie	0,23	Colombie	0,22	IVG	0,23	Royaume-Uni	0,23	Guyana	0,25	Hong Kong	0,46	Canada	0,22	IVB	0,22	Barbade	0,23

Tableau 5 - Indice de connectivité bilatérale du transport maritime conteneurisé régulier (LSBCI) des territoires riverains de la RMIA pour l'année 2020

Réalisation Sylvain Domergue, 2021 ; Source CNUCED 2020

Cet indice, proposé par la CNUCED, évalue la qualité et l'intensité de liaisons maritimes bilatérales entre deux pays en prenant en compte, par une équation complexe, le nombre de transbordements, le nombre de connexions directes, le nombre de compagnies maritimes reliant les deux pays par des routes directes et indirectes, et les capacités des navires employés sur les lignes en question. A la différence des indicateurs déterminant les principaux partenaires économiques d'un pays (volumes et/ou valeur des marchandises échangées), il permet en revanche de révéler le degré d'interconnexion maritime entre deux pays. Dans le tableau ci-dessus, sont représentés pour chaque Etat ou territoire de la RMIA (colonnes) les 10 premiers partenaires en termes d'indice de connectivité bilatérale (lignes). Les données en vert mettent en relief les partenaires situés dans la RMIA : une démarche qui permet de mettre en évidence la forte régionalisation des connexions maritimes bilatérales interrives au sein de cette région maritime en matière de transport conteneurisé. Exemple de lecture : parmi les dix premiers partenaires avec lesquels le Costa Rica est le mieux connecté par voie maritime, huit se situent dans la RMIA. Note : les données ne sont pas disponibles pour certains petits territoires sous souveraineté néerlandaise (Bonnaire, Saint Marteen, Saba, …), française (Saint Barthelemy, Saint-Martin, …) et britannique (Montserrat, …).

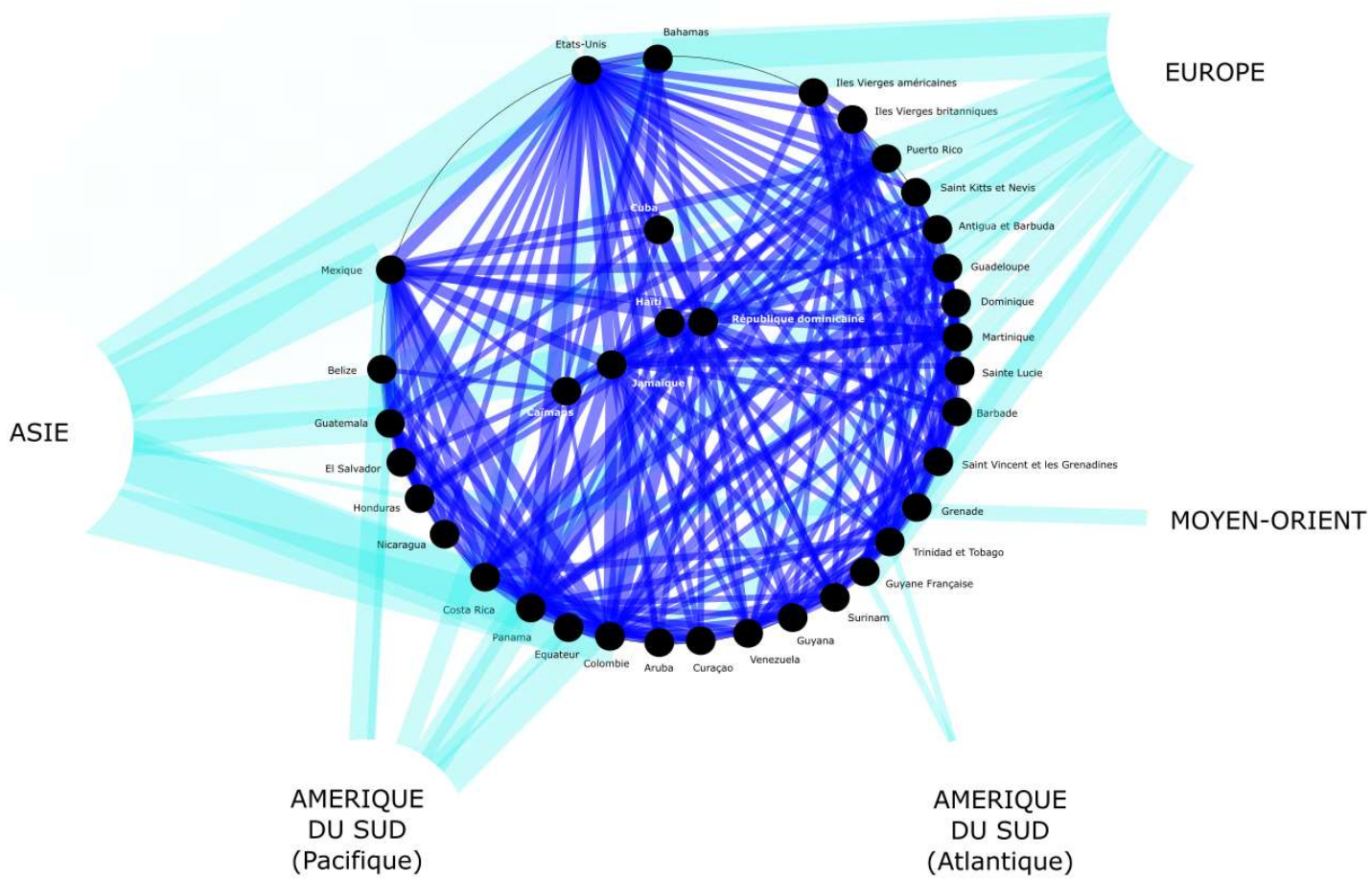
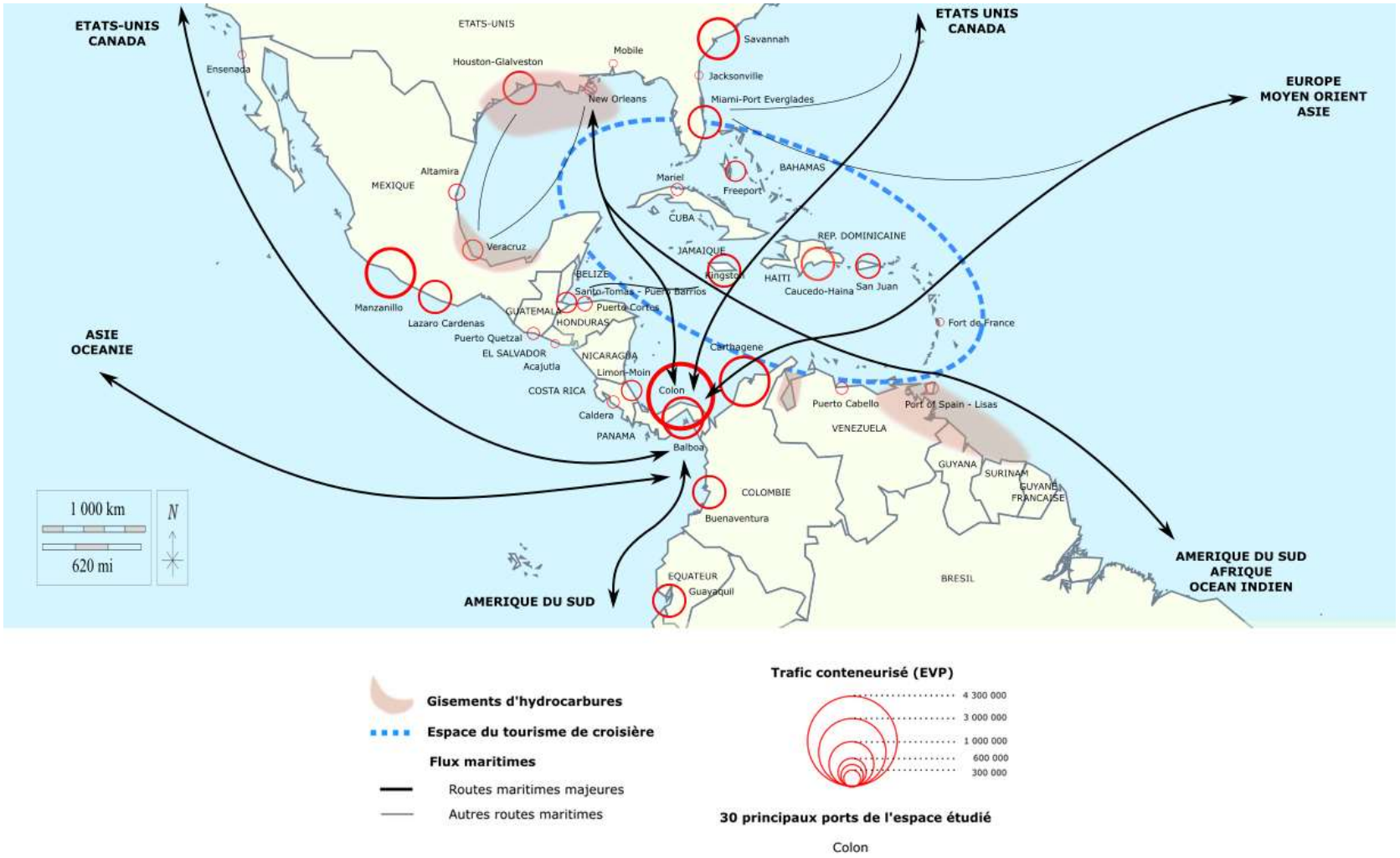


Figure 19 - Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes conteneurisés réguliers (LSBCI) pour l'année 2020

Réalisation Sylvain Domergue, 2021 ; Source CNUCED 2020

Représentation cartographique des données du tableau de la figure précédente (tableau 5) : un trait de 1 mm représente un indice de 0,1. Les indices de connectivité concernant les dix partenaires les mieux connectés par voie maritime de chaque pays au sein de la RMIA figurent en bleu marine, les indices vers le reste du monde en bleu ciel. Ces deux figures témoignent de la persistance d'une forte régionalisation des échanges conteneurisés et une dense interconnexion par voie maritime des pays riverains de la RMIA.



Carte 6 - La région interaméricaine : carrefour maritime (2018-2019)

Source : inspiré d'un croquis produit par Colette Ranely Verge-Depré et Jean Pierre Chardon (2009), modifié et mis à jour (Source des données : CEPAL (2018) et American Association of Port Authorities (2019)

#	PAYS	NOM DU PORT	Débit portuaire (EVP)
1	PANAMA	Colón	4 324 478
2	MEXIQUE	Manzanillo	3 078 505
3	COLOMBIE	Bahia de Cartagena	2 862 787
4	PANAMA	Balboa	2 520 587
5	ETATS UNIS	Savannah	2 350 708
6	EQUATEUR	Guayaquil	2 064 281
7	ETATS UNIS	Houston	1 952 504
8	JAMAIQUE	Kingston	1 833 053
9	PUERTO RICO (Etats-Unis)	San Juan	1 405 348
10	ETATS UNIS	Miami - Port Everglades	1 396 884
11	COLOMBIE	Buenaventura	1 369 139
12	REPUBLIQUE DOMINICAINE	Caucedo-Haina	1 331 907
13	Mexique	Lázaro Cárdenas	1 314 798
14	COSTA RICA	Limón-Moin	1 187 760
15	MEXIQUE	Veracruz	1 176 253
16	BAHAMAS	Freeport	1 050 140
17	GUATEMALA	Santo Tomas de Castilla - Puerto Barrios	1 044 097
18	MEXIQUE	Altamira	820 092
19	HONDURAS	Puerto Cortes	670 979
20	GUATEMALA	Puerto Quetzal	486 499
21	VENEZUELA	Puerto Cabello	418 295
22	ETATS UNIS	New Orleans	376 365
23	TRINIDAD ET TOBAGO	Port of Spain - Port Lisas	358 475
24	CUBA	Mariel	349 722
25	COSTAR RICA	Caldera	305 031
26	MEXIQUE	Ensenada	272 258
27	ETATS UNIS	Jacksonville	262 675
28	MARTINIQUE (France)	Fort-de-France	258 783
29	EL SALVADOR	Acajutla	930 989
30	ETATS UNIS	Mobile	225 113

Tableau 6 - Classement des 30 principaux ports à conteneurs (2018-2019)

Source : CEPAL et American Association of Port Authorities (2019)

Nous constatons donc que la régionalisation du trafic maritime se réalise par la combinaison de trois types de flux. D'abord, le grand trafic international essentiellement orienté est-ouest, traversant l'isthme centraméricain *via* le Canal de Panama, et dessinant un vaste goulet d'étranglement interocéanique où convergent, ralentissent et se densifient les flux maritimes intercontinentaux (1). Ces grandes routes structurent un trafic de redistribution depuis des *hubs*, qui cohabitent avec un trafic interrives, dominé par une dynamique nord-sud (2). Enfin se dessine un trafic « sub-régional », composé de plusieurs ensembles d'activités mettant plus

localement en valeur les potentialités (tourisme de croisière, pêche, industrialisation *off-shore*, …) du milieu marin et côtier (3).

A la différence d'une lecture fondée sur une supposée « *méditerranée* » américaine (ou caribéenne) constituée du seul bassin caraïbe, l'étude secteur par secteur conduite dans ce chapitre et la cartographie des interactions mettent en évidence une convergence du trafic maritime et une concentration des échanges et des activités maritimes de part et d'autre de l'isthme interaméricain, et au-delà de l'arc antillais. Ce constat incite à intégrer les approches pacifique et atlantique dans cet espace pour appréhender une région maritime interaméricaine (RMIA) (cf. Figure 20).

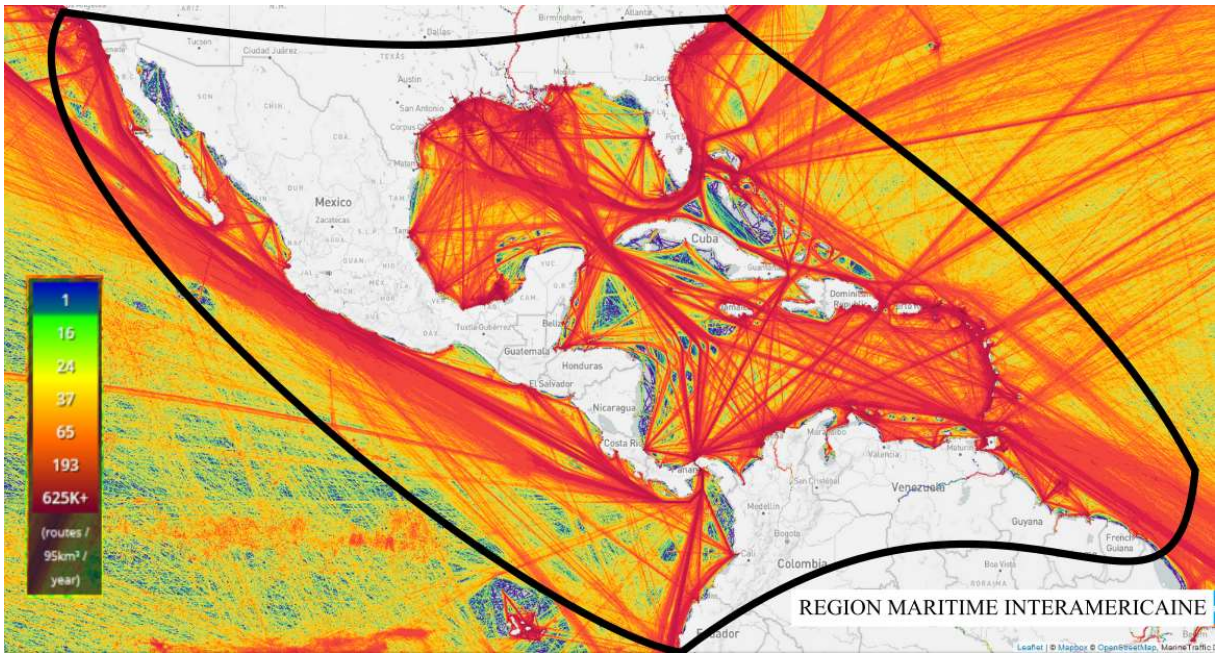


Figure 20- Densité du trafic maritime et représentation graphique simplifiée de l'appellation « Région Maritime Interaméricaine » (RMIA).

Source : Marine Traffic (consulté en Janvier 2020).

Les types de navires répertoriés sont les cargos (tous types), tankers (tous types), navires de passagers, navires à haute vélocité, remorqueurs et navires de servitude, pêche et plaisance.

Lecture : sur les tracés bleus, la densité du trafic maritime est d'environ 1 000 navigations/95km²/an, soit un passage moyen d'environ 1 navire toutes les trois heures sur une portion de 1km².

Sur les portions tracées en rouge écarlate, la densité du trafic maritime est, par endroits, supérieure à 625 000 navigations/95km²/an, soit un passage moyen d'environ 22 navires par heure sur une portion de 1km².

Conclusion du chapitre 1

Parler de « région maritime » à propos de l'espace étudié est justifié. L'espace ainsi désigné présente en effet un grand nombre de caractéristiques communes, à commencer par sa forte polarisation par les espaces maritimes qui le composent. Un constat unanime, parmi les interlocuteurs rencontrés au cours de nos recherches, sur le terrain et dans la littérature scientifique, le chercheur britannique Ben Bowling allant jusqu'à parler de « territoire de la mer » (Bowling, 2010). La prépondérance de la mer, qui se dessine par la force, la concentration, l'entrecroisement et la densité des interactions et des activités maritimes, contribue à distinguer cet espace de l'océan global environnant. Les limites de cette région maritime, bien que floues, se dessinent à l'aune de la géographie des activités et des interactions. La régionalisation crée ainsi une relative « communauté de situation ».

Cette réflexion induit l'existence d'une *perception commune de l'espace mais aussi des enjeux associés*. Or, l'importance de la mer pour les sociétés riveraines implique des vulnérabilités. Cette situation met en évidence le renforcement du caractère stratégique pour les Etats riverains des espaces maritimes et des activités qui s'y déploient. Quels sont ces enjeux ? Comment sont-ils distribués dans l'espace ? Quelles en sont les incidences dans le champ politique ?

Chapitre 2- Maritimisation et insécurité maritime dans l'espace interaméricain : une lecture géographique

Introduction au chapitre 2

A la lumière des réflexions qui précèdent, il est possible d'établir une classification élémentaire des risques et menaces maritimes en deux catégories : d'une part, les risques et menaces maritimes « directs », générant un danger immédiat pour la sécurité humaine, économique, politique et/ou environnementale ; d'autre part, les risques et menaces « indirects », générant un danger non immédiat, mais pouvant être à l'origine de perturbations importantes susceptibles de produire ou d'accentuer un enjeu sécuritaire (cf. Figure 21 ci-dessous).

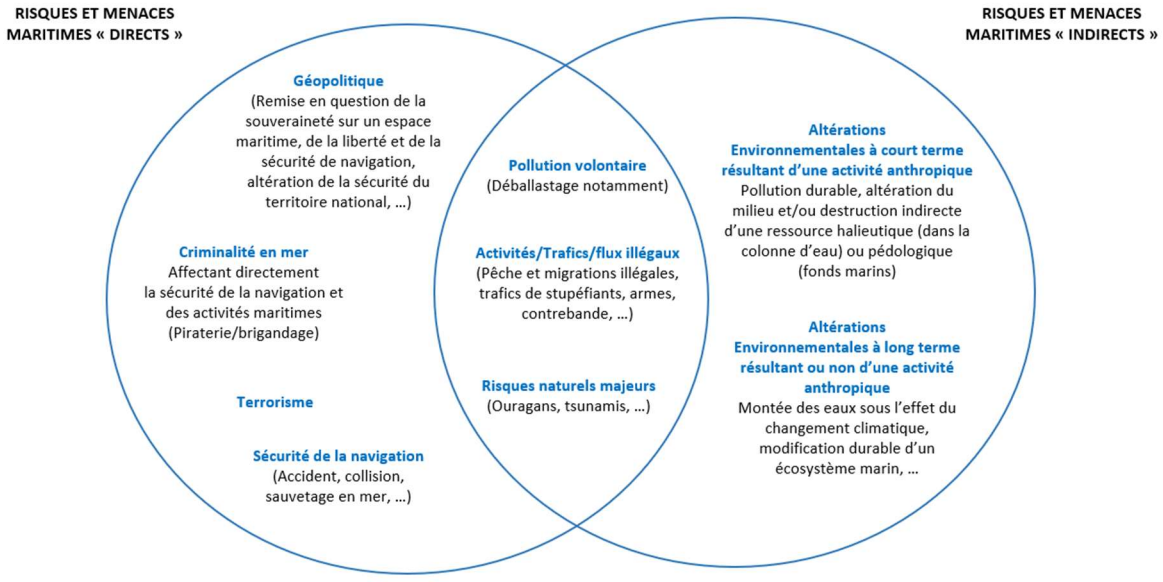


Figure 21 - Typologie simplifiée et panorama des principaux risques et menaces maritimes actives dans la RMIA

Conception S. Domergue, 2020, à partir des témoignages collectés, de la production administrative et la littérature synthétisée.

De nombreux entretiens, des observations sur le terrain et une revue de la littérature grise et scientifique disponible ont permis de mettre en évidence une typologie des principaux risques

et menaces maritimes observables dans l'espace interaméricain. Nous en présentons ici les ressorts, en nous intéressant particulièrement à la géographie de plusieurs problématiques sécuritaires.

En choisissant d'observer la spatialisation de certains phénomènes, nous parlerons « d'incidence régionale ». Cela signifie que la géographie de ces phénomènes correspond approximativement à la région maritime définie dans la section précédente. Par « subrégionale », nous entendrons une incidence correspondant à une portion de l'espace régional étudié, telle le golfe du Mexique, les Grandes Antilles, la côte septentrionale de l'Amérique du Sud, etc. Par « localisée », nous entendrons une incidence réduite à une dimension nationale, ou localement très resserrée comme le détroit de Floride, ou les approches du canal de Panama.

Nous verrons que, dans l'espace étudié, l'omniprésence de nombreux risques naturels majeurs étroitement liés à la mer (1), la géographie des réseaux interlopes et la forte dépendance des sociétés et territoires riverains (2) favorisent une relative communauté de situation et renforcent la pertinence d'une lecture régionale.

1. Les principaux risques naturels et anthropiques : une relative destinée commune face à des enjeux régionalisés

1.1. Une situation géographique favorable aux risques majeurs

a. Des risques sismiques …

Le caractère particulièrement tourmenté du relief sous-marin témoigne de la forte activité sismique et volcanique dans la majeure partie de l'espace interaméricain, au croisement de plusieurs lignes de failles[94] : au sud des vastes plaines abyssales de Hatteras et de Nares au large de la côte est des Etats-Unis et de l'arc antillais s'enfonce la fosse de Porto Rico. Cette profonde dépression de plus de 8 600 mètres, exceptionnelle pour l'océan Atlantique, en constitue le point le plus bas. Ce relief singulier, se prolongeant le long de l'arc antillais dans sa partie septentrionale, témoigne de l'importance de l'activité tectonique dans cette partie du monde, liée aux mouvements des plaques nord-américaines et caraïbes, cette dernière étant elle-même soudée à la plaque sud-américaine. Elle fait l'objet d'une surveillance active par la communauté scientifique et par les Etats riverains, mis en réseau par l'*United States Geographical Survey (USGS)*.

Au-delà de cette zone de contact entre les plaques atlantique et caraïbe, la mer des Caraïbes est le bassin maritime le plus complexe de l'espace étudié. Dans sa partie orientale d'abord, le dynamisme tellurique est à l'origine de la formation des grandes et petites Antilles, ces dernières étant constituées par un double arc insulaire : l'arc intérieur, d'origine volcanique, de Porto-Rico à la Grenade, et l'arc extérieur, situé plus au large dans l'Atlantique (Butterlin, 1977). L'émergence de la croûte océanique est à l'origine de la formation de la crête des Barbades, séparée de l'arc insulaire des petites Antilles par le Bassin de Tobago (- 2 500 m env.). Plus à l'ouest, la fosse des Caïmans au sud de l'île de Cuba, prolongement de la faille de Porto-Rico, atteint une profondeur de plus de 7 600 mètres, soit le second point le plus bas de l'ensemble océanique atlantique. Du sud-est au nord-ouest, c'est-à-dire des petites Antilles au détroit du

[94] BRGM/RP, 2007, Réalisation d'un zonage sismique de la plaque caraïbe préalable aux choix de scénarios de tsunamis aux Antilles françaises, rapport intermédiaire, 55376. 75p.

Yucatan ouvrant sur le Golfe du Mexique, alternent des volcans sous-marins très instables, des bancs affleurant des fosses profondes, des plaines abyssales, des crêtes et plateaux continentaux de faible voire très faible profondeur, présentant parfois des déclivités spectaculaires (Louchet, 2009).

Si le golfe du Mexique est beaucoup plus stable, la façade pacifique de l'Amérique centrale donne, à quelques milles des côtes, sur une fosse océanique, témoin de l'activité de la « ceinture de feu du Pacifique » dont fait partie cette portion littorale. Les fonds marins sont marqués par de grandes profondeurs de – 4 000 à – 6 000 mètres à proximité immédiate de la côte, à l'exception de la ride de Coco (environ – 600 mètres). La subduction des plaques de Cocos et de Nazca sous la plaque caribéenne favorise une sismologie et un volcanisme actif.

b. … s'exprimant particulièrement dans le domaine maritime

Ces paramètres créent un risque de tsunamis, comme le souligne l'*Intergovernmental Coordination Group for the Tsunami and Other Coastal Hazards Warning System for the Caribbean and Adjacent Regions* (ICG/CARIBE-EWS):

> « Les données sismiques et les archives historiques disponibles montrent que la région est très exposée aux tsunamis et à d'autres risques côtiers. Les tendances historiques suggèrent que des tsunamis potentiellement destructeurs se produisent à un rythme moyen de 1 à 2 par siècle dans les Caraïbes. L'importance des zones côtières dans les activités économiques des pays de la région accroît la vulnérabilité aux tsunamis et aux autres risques côtiers et augmente les facteurs de risque sous-jacents. Il est reconnu que le potentiel de pertes humaines et économiques est grave. Chaque jour, on estime qu'environ 500 000 personnes peuvent se trouver en danger le long des plages. Les risques de tremblements de terre majeurs dans les Caraïbes et les régions adjacentes, et la possibilité d'un tsunami qui en résulterait, sont réels et doivent être pris au sérieux »[95].

Le géographe et spécialiste des Antilles Pascal Saffache soulignait, dans un entretien paru en 2018, que les îles caribéennes étaient particulièrement vulnérables aux risques d'origine

[95] Site Internet de la page Caraïbe du Tsunami Programme de la Commission Océanographique Intergouvernementale (UNESCO), http://www.ioc-tsunami.org/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=15&lang=en

maritime :

> « Premièrement parce que ce sont des îles, c'est-à-dire des territoires entourés d'eau. Deuxièmement parce que sur ces territoires, les populations occupent très largement la frange côtière ; elles se sont prioritairement concentrées sur les zones littorales. Et, enfin, troisième facteur, nous vivons à proximité de zones « tsunamigènes », c'est-à-dire potentiellement émettrices de tsunamis ; je pense essentiellement au *Kick'em Jenny*[96] et, de l'autre côté de l'Atlantique, la *Cumbre Vieja*[97] ».

A ces risques géologiques s'ajoutent d'importants risques climatiques, étroitement liés aux espaces maritimes et à la situation intertropicale de cet espace.

1.2. Des risques climatiques régionaux intimement liés à la mer

a. Des conditions climatiques extrêmes

La configuration géomorphologique de cet espace, baigné par les eaux surchauffées de la ceinture intertropicale, et sa situation singulière entre deux océans au croisement des alizés, favorisent des conditions météorologiques parfois extrêmes. La domination de l'élément liquide est un paramètre majeur dans la compréhension des mécanismes sécuritaires climatiques dans la région : les courants au sein du bassin caribéen sont générés par la circulation thermohaline et non par les vents, inscrivant cette circulation dans la dynamique plus large du *Gulf Stream* et de la dérive nord-atlantique, animant l'ensemble de l'Atlantique Nord. Ce courant majeur, dont l'activité et les trajectoires précises demeurent en partie méconnues, joue un rôle fondamental dans la climatologie et la vie océanique de l'Atlantique et des continents riverains. Au large de l'Afrique de l'Ouest et du Brésil, les eaux déjà chaudes de la zone de convergence intertropicale sont guidées, sous l'effet notamment de la rotation de la Terre, vers la mer des Caraïbes et le

[96] Le cas du volcan *Kick'em Jenny* situé à 130 m de profondeur au nord de l'île de la Grenade suscite une inquiétude particulière dans le sud des petites Antilles : toujours actif, il risquerait, en cas d'éruption sous-marine importante ou d'effondrement partiel de sa structure, de générer une submersion maritime de forte amplitude à proximité immédiate de plusieurs Etats insulaires et côtiers, à très faible préavis.

[97] Nadine Fadel, *Le risque Tsunami* : *une réalité aux Antilles*, publié le 5 septembre 2018, consulté en juillet 2020, https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/risque-tsunami-realite-aux-antilles-624544.html

Golfe du Mexique. En été, la température moyenne de surface est l'une des plus élevées au monde, en particulier dans le Golfe du Mexique et dans le nord de la mer des Caraïbes où elle dépasse les 28°C[98]. Outre le puissant ensoleillement intertropical et cette concentration d'eaux chaudes de surface sous l'effet des courants, la calorisation des eaux caribéennes s'explique par la faible profondeur moyenne de certains fonds marins, ce qui favorise le réchauffement rapide de la colonne d'eau. Par ailleurs, les ouvertures interinsulaires reliant l'espace maritime caribéen à l'océan Atlantique sont très peu profondes, à de rares exceptions près (le passage d'Anegada par exemple). Or, l'eau profonde nord-atlantique beaucoup plus froide, provenant pour l'essentiel de l'espace maritime arctique, avec une température proche des 4°C dans ce secteur, n'y pénètre qu'en volumes très limités. Ces eaux profondes ne se mélangent pas aux eaux superficielles, nettement plus chaudes, à cause d'une thermocline[99] très marquée limitant fortement les interactions entre ces masses. La calorisation des eaux de surface entraîne ainsi des conséquences climatologiques majeures (Cashman, Nurse et John, 2009 ; Taylor *et al*, 2012; Hastenrath et Polzin, 2012).

Sous l'effet de ces concentrations d'eaux chaudes, dans un contexte climatique essentiellement tropical, l'espace interaméricain est pour l'essentiel baigné dans une atmosphère chaude et humide. La mer des Caraïbes a ainsi une température moyenne de 27°C, très stable tout au long de l'année, favorisant le développement du tourisme notamment durant l'hiver dans l'hémisphère Nord (Joseph *et al*, 2006). Ces masses d'eaux surchauffées sont ensuite repoussées hors bassin caribéen, principalement *via* le détroit de Floride, où elles sont déviées sur la gauche par l'archipel des Bahamas et contraintes de poursuivre leur dérive le long des côtes états-uniennes jusqu'au Cap Hatteras en Caroline du Nord (*cf.* Figure 22). Le très puissant courant de Floride, et le *Gulf Stream* qui le prolonge, favorisent un climat beaucoup plus doux dans tout le sud-est des Etats-Unis, avant d'aller réchauffer les Bermudes et l'Europe occidentale par le biais de la dérive nord-atlantique[100]. Mais cette configuration est également génératrice de puissants aléas : la rencontre de ce courant et de courants et masses d'air plus froids à la hauteur du Cap Hatteras génère régulièrement de nombreuses « bombes

[98] Entretiens avec des climatologues de Météo France, Fort de France, Juillet 2019.

[99] Couche de transition thermique entre eaux chaudes de surface et eaux froides de profondeur.

[100] Emission de France Culture, *Si le Gulf Stream n'était plus là,* publié le 2 mars 2021, https://www.franceculture.fr/emissions/la-transition/si-le-gulf-stream-netait-plus-la

météorologiques », c'est-à-dire des cyclones extratropicaux très puissants au développement explosif dans les marges du « triangle des Bermudes » (Trzpit, 1977 ; 1978), ayant déjà causé plusieurs centaines de naufrages et faisant de ce passage maritime une zone redoutée des marins depuis plusieurs siècles[101].

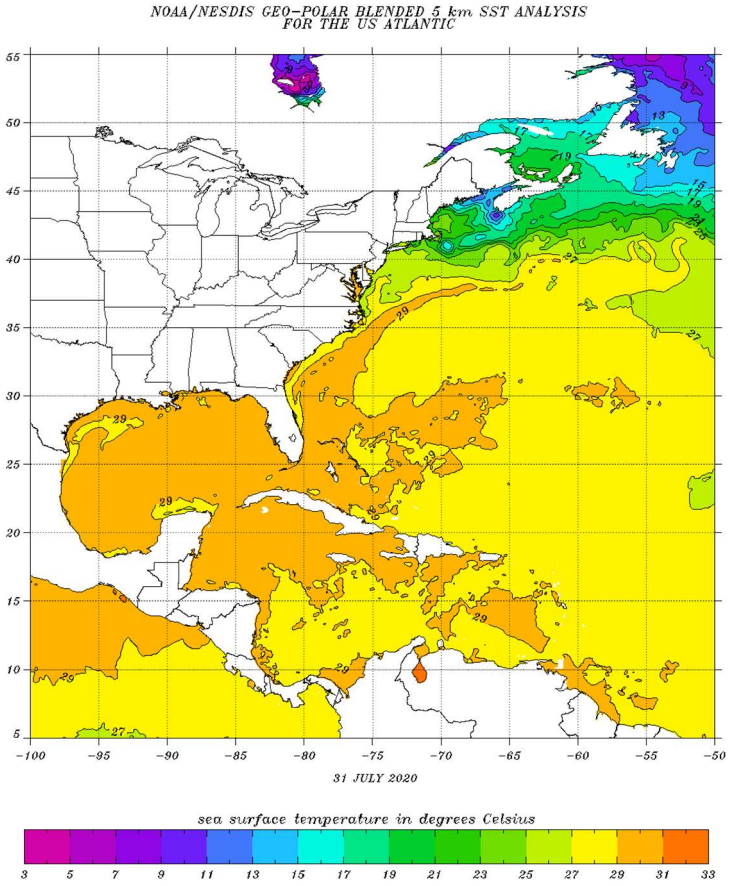


Figure 22 - Température des eaux de surface en juillet 2020

Source : NOAA, 2021

L'ensemble de l'espace interaméricain est soumis à de violents aléas climatiques en fin de saison chaude. Comme l'indiquait lors d'un entretien le Dr. Ali Bel Madani, expert spécialiste du changement climatique à Météo France, les paramètres maritimes demeurent essentiels dans la cyclogenèse :

[101] Notons qu'un peu plus au Nord, jusqu'au Canada, le contact entre ces eaux chaudes et beaucoup plus froides génère régulièrement les importantes brumes caractéristiques de la côte Atlantique Nord-ouest.

> « Parmi eux, on relève notamment la température de la colonne d'eau, qui doit être supérieure à 26/27°C en moyenne sur 30 à 50 mètres de profondeur minimum ; la salinité, et donc la densité des eaux de surface qui peut varier en fonction de la pluviométrie et des courants ; et l'humidité, qui dépend pour beaucoup de la température de l'eau. On notera aussi l'importance de la force de Coriolis, nulle à l'équateur, et qui augmente progressivement avec une variation sinusoïdale en fonction de la latitude, pour devenir maximale aux pôles. Le cyclone a besoin de cette force pour pouvoir exister. Ainsi, quand on se rapproche suffisamment de l'équateur, on n'a aucun cyclone. Ce sont donc bien des phénomènes tropicaux. En résumé, les phénomènes cycloniques sont intimement liés aux océans : au contact des terres, ils se désagrègent rapidement en dépressions plus classiques, privés du potentiel énergétique que leur fournit les températures élevées des eaux »[102].

Ainsi, dans l'Atlantique, de puissantes perturbations remontent le long de la côte sud-américaine sous l'effet des vents et des courants marins précédemment décrits, avant de balayer cette partie du monde de mai à décembre. Les fortes températures des eaux jouent un rôle primordial dans la puissance de ces phénomènes climatiques et dans leur trajectographie (Pagney et Nieuwolt (dir.), 1986). La côte Pacifique est concernée par des phénomènes similaires : la concentration d'eaux surchauffées en surface sous l'effet des courants marins provenant d'Asie et longeant l'équateur, venant buter sur les côtes américaines, génère sur la même période de puissants phénomènes climatiques dévastant régulièrement les littoraux occidentaux de l'Amérique Centrale. Sous l'effet des vents orientés ouest-est, ils remontent ensuite le long des côtes du Mexique, avant de s'éloigner en direction du Pacifique Nord (*cf*. Figure 23).

[102] Entretien réalisé en juillet 2019 à Fort de France

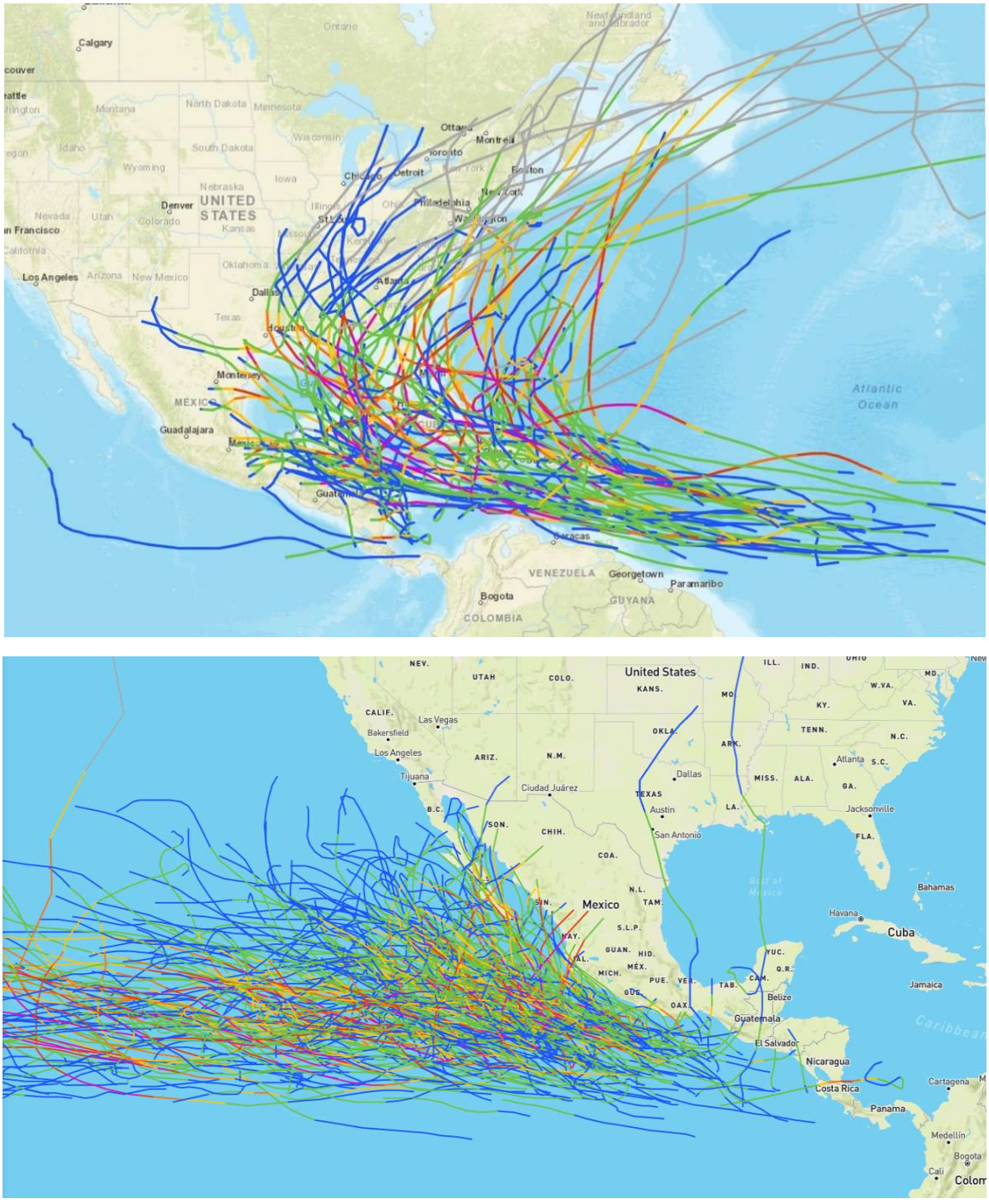


Figure 23 - Cinématique des principaux ouragans ayant frappé la région entre 2000 et 2020

Source: *US National Oceanic and Atmospheric Administration*[103], 2021

Lecture : les cyclones de catégorie 5 (H5) sont figurés en violet, de catégorie 4 (H4) en rose, de catégorie 3 (H3 en rouge), de catégorie 2 (H2) en orange, de catégorie 1 (H1) en jaune, les tempêtes tropicales en vert, les dépressions tropicales en bleu, et les phénomènes climatologiques extratropicaux en gris.

[103] Site Internet de la NOAA : https://coast.noaa.gov/hurricanes/, où ont été collectées ces données en septembre 2021.

La trajectographie de ces aléas témoigne d'une forte communauté de destin face aux risques climatiques majeurs pour la quasi-totalité du bassin étudié. La figure 24 fait ressortir leur caractère régionalisé.

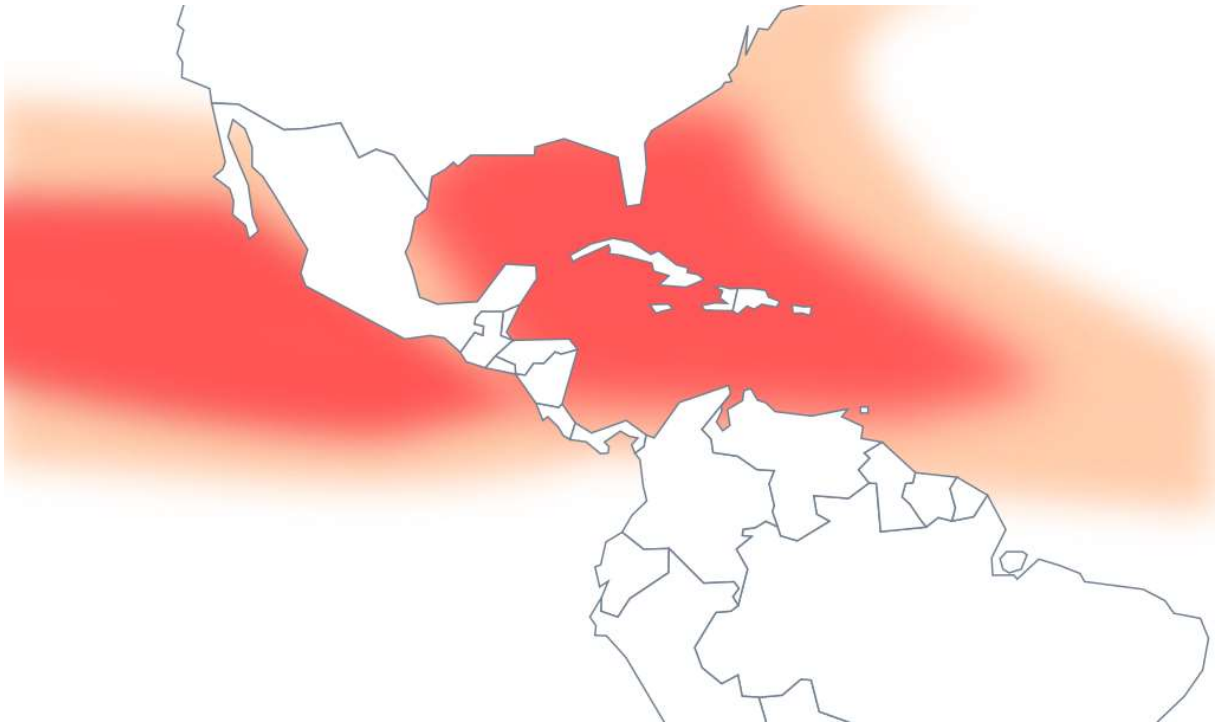


Figure 24 - Synthèse schématique des principales zones soumises aux aléas climatiques majeurs.

Réalisation Sylvain Domergue, 2021 ; Source : NOAA 2018-2021, entretiens conduits auprès de Météo France Fort de France, 2019.

Lecture : en orange, les zones soumises à des risques élevés (fréquence et puissance) d'aléas climatiques majeurs ; en rouge, les zones soumises à des risques très élevés (fréquence et puissance) d'aléas climatiques majeurs. Les entretiens récemment conduits auprès de météorologues de Météo France (2019) et d'autorités politiques et/ou militaires panaméennes et colombiennes (2021) ont souligné l'extension vers le nord et le sud de ces zones à risques, dans des espaces jusqu'ici préservés de ces risques.

b. Les territoires et sociétés riveraines face à l'accentuation des risques sous l'effet du changement climatique

Ces phénomènes soulèvent d'évidents enjeux de sécurité. Pour les sociétés riveraines d'abord, dans un espace marqué par la littoralisation des hommes et des activités. Les données compilées dans le tableau ci-dessous mettent en évidence le caractère meurtrier et dévastateur

de certains risques pour les pays riverains du Grand Bassin Caraïbe. Les chiffres soulignent une évolution : les aléas sont de moins en moins meurtriers, mais leur coût financier augmente constamment, en particulier depuis la fin du XXe siècle. Un constat par ailleurs vérifié, à l'échelle mondiale, par l'Organisation Météorologique Mondiale dans un rapport publié le 31 août 2021[104]. Ce bilan s'explique par le développement croissant de mesures de prévention, sur lesquels nous reviendrons. En revanche, la littoralisation des activités économiques et la densification urbaine accentuent la vulnérabilité des sociétés. Une lecture plus fine des données affichées permet de distinguer l'incidence du différentiel de développement : en 1998, l'ouragan Mitch, l'un des plus puissants jamais enregistrés, a dévasté plusieurs pays d'Amérique Centrale (Honduras, Nicaragua et Guatemala notamment). Le coût des dégâts qu'il a causé est aujourd'hui estimé à 6 milliards de dollars de 2020[105], tandis que le bilan humain s'élève au minimum à 12 000 morts confirmés[106]. Le bas niveau de développement de ces pays et le manque de coordination internationale à l'échelle régionale sont souvent mis en avant comme principaux facteurs explicatifs de l'ampleur humaine de cette catastrophe (graves carences des systèmes d'alerte, difficultés de communication entre le *National Hurricane Center* américain et les autorités locales, habitat précaire vulnérable, faibles capacités des secours, etc.). Parallèlement, le petit nombre d'équipements et infrastructures coûteuses (urbaines et industrielles notamment) et l'insuffisante couverture assurantielle dans ces pays expliquent le bilan financier modéré de cette catastrophe. En revanche, les ouragans Katrina en 2005 (1 836 morts, 150 milliards de dollars de dommages confirmés), Harvey en 2007 (90 morts, 93 à 211 milliards de dollars) ou Ida (2021, 54 morts, 163 milliards de dollars estimés)[107] qui ont frappé les Etats-Unis se sont traduits par un bilan humain élevé mais nettement inférieur à celui la catastrophe centraméricaine de 1998. Leurs bilans financiers sont en revanche les plus lourds de l'histoire des catastrophes naturelles ayant frappé l'espace interaméricain depuis plus

[104] Organisation météorologique mondiale, *Les catastrophes météorologiques se sont multipliées au cours des 50 dernières années, causant plus de dégâts, mais moins de décès,* publié le 31 août 2021,

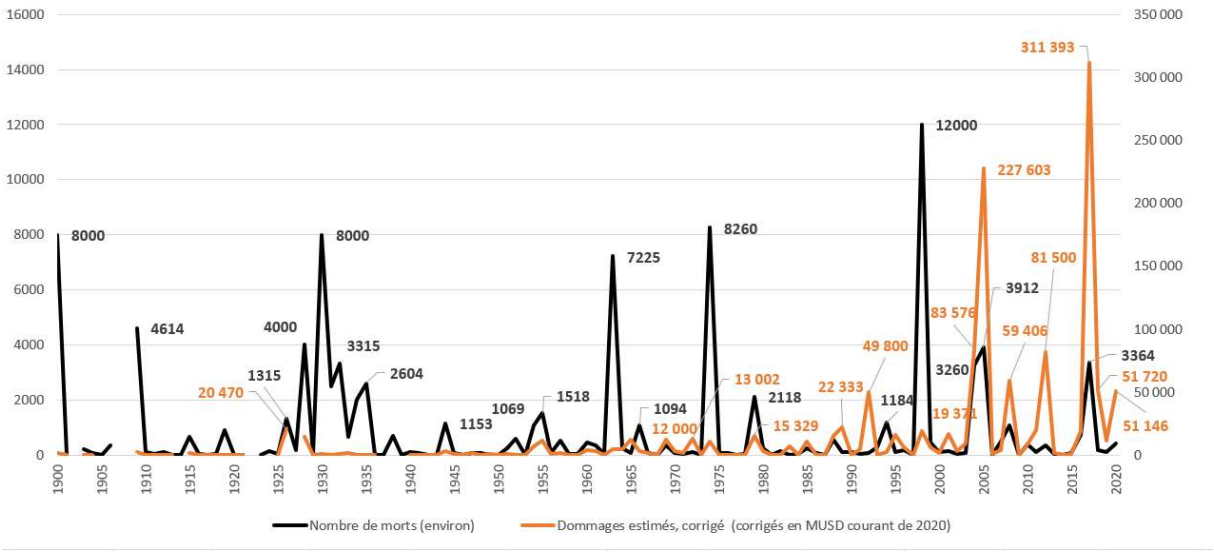
https://public.wmo.int/fr/medias/communiqu%C3%A9s-de-presse/les-catastrophes-m%C3%A9t%C3%A9orologiques-se-sont-multipli%C3%A9es-au-cours-des-50

[105] Soit, à lui seul, près d'un tiers du coût total de la saison cyclonique 1998, estimé à 19 milliards de dollars (de 2020)

[106] Certaines sources évoquent des chiffres supérieurs à 20 000.

[107] L'ensemble des données financières sont ici converties en dollars de septembre 2021

d'un siècle[108] (*cf.* Graphique 5).



Graphique 5 - Evolution du nombre de victimes et du coût des dommages[109] causés par les évènements cycloniques dans l'espace étudié depuis 1900.

Réalisation Sylvain Domergue, 2021, à partir des données de la NOAA[110]

c. Du caractère commun de la maritimité des risques naturels dans l'espace interaméricain

Qu'il s'agisse des risques sismiques ou climatologiques, ces aléas et leurs conséquences ont leur place dans une étude régionale de la sécurité maritime, à la lumière des enseignements tirés de nos enquêtes sur ces thèmes.

Au-delà de la dangerosité intrinsèque des phénomènes et de leurs liens étroits avec les caractéristiques du milieu maritime, ces catastrophes naturelles sont d'abord un sujet majeur de préoccupation pour les Etats de la région en raison du risque de déstabilisation sociale qu'ils génèrent à moyen terme. Au cours de nos recherches sur le terrain, plusieurs interlocuteurs, dont des universitaires jamaïcains et canadiens, ainsi qu'un haut responsable militaire français,

[108] Le Figaro, *L'ouragan Ida pourrait s'avérer le plus coûteux de l'histoire selon l'ONU*, publié le 1er septembre 2021, https://www.lefigaro.fr/conjoncture/l-ouragan-ida-pourrait-s-averer-le-plus-couteux-de-l-histoire-selon-l-onu-20210901

[109] Coût des dommages corrigé en dollars courants à partir de l'outil *CPI Inflation Calculator* disponible à l'adresse https://www.officialdata.org/us/inflation/2019?endYear=2020&amount=11588

[110] Les chiffres de l'année 2021, encore non définitifs au moment de la mise sous presse de cette étude, ne sont pas intégrés dans ce tableau.

ont affirmé que les situations post-catastrophe dans cet espace étaient systématiquement scrutées avec beaucoup d'attention[111] : le niveau d'augmentation de la violence est souvent tel qu'une évacuation de ressortissants, une opération de stabilisation extérieure ou de déploiement de l'aide humanitaire doivent être déclenchés. L'ensemble des personnes (officiers militaires, diplomates, ONG, …) interrogées au cours de ces quatre années de recherche doctorale ont unanimement reconnu que la voie maritime demeure souvent, et de loin, le principal support de déploiement de l'aide d'urgence en cas de catastrophe. Cela est particulièrement vrai dans les espaces insulaires, notamment quand les infrastructures aéroportuaires ont été détruites par les aléas en question. Or celles-ci sont, en grande majorité, construites en bord de mer, là où le relief est plus favorable. Pour les territoires continentaux également (tels le Panama, le Guyana, le Suriname, ou encore la plupart des Etats d'Amérique centrale), la faiblesse des infrastructures terrestres, l'enclavement lié aux contraintes naturelles[112] et la littoralisation des populations et des activités font de la mer une voie d'accès privilégiée de l'aide humanitaire. Les capacités d'emport de fret, d'hommes et de matériel sont, par ailleurs, nettement plus grandes par voie maritime que par voie aérienne[113].

Ces risques climatiques majeurs sont également un motif de préoccupation pour les acteurs économiques, à commencer par ceux du transport maritime. Interrogé à ce sujet en juillet 2021, le directeur de la sûreté d'une grande compagnie a mis l'accent sur les incidences croissantes des aléas climatiques sur l'activité du secteur : « C'est une situation relativement nouvelle pour nous. Ces préoccupations d'ordre climatique ont des effets très nettement grandissants sur notre activité dans cette région depuis quelques années »[114]. L'interruption des activités commerciales, les risques pesant sur les infrastructures portuaires, la sécurité des agents, et la sécurité des navires occuperaient ainsi aujourd'hui une part croissante de l'activité des

[111] Synthèse des entretiens conduits à l'Université des West Indies, Bridgetown, Mars 2019, à l'Etat-major interarmées de Fort de France, Juillet 2019, ainsi qu'avec un ancien cadre en charge de la coordination d'opérations humanitaires dans la région via visio-conférence depuis Miami en juin 2021.

[112] A l'image des trois Etats cités en exemple, qui ne disposent que d'une seule route transnationale. Le cas du Panama est particulièrement révélateur : en raison de la présence du « Bouchon du Darien », vaste zone naturelle réputée infranchissable, le pays n'est pas relié à l'Amérique du Sud et ne dispose que d'un seul accès terrestre, vers le Costa Rica. Une situation comparable s'observe dans certains territoires d'Etats plus étendus, tels la Colombie, le Venezuela ou encore le Mexique, dont certaines régions côtières pourraient n'être accessibles que par voie de mer en cas de catastrophe naturelle.

[113] Synthèse des propos tenus par différents intervenants au cours du forum CABSEC, Bridgetown, mars 2019.

[114] Entretien conduit au siège mondial de la compagnie, en Europe occidentale, en juillet 2021.

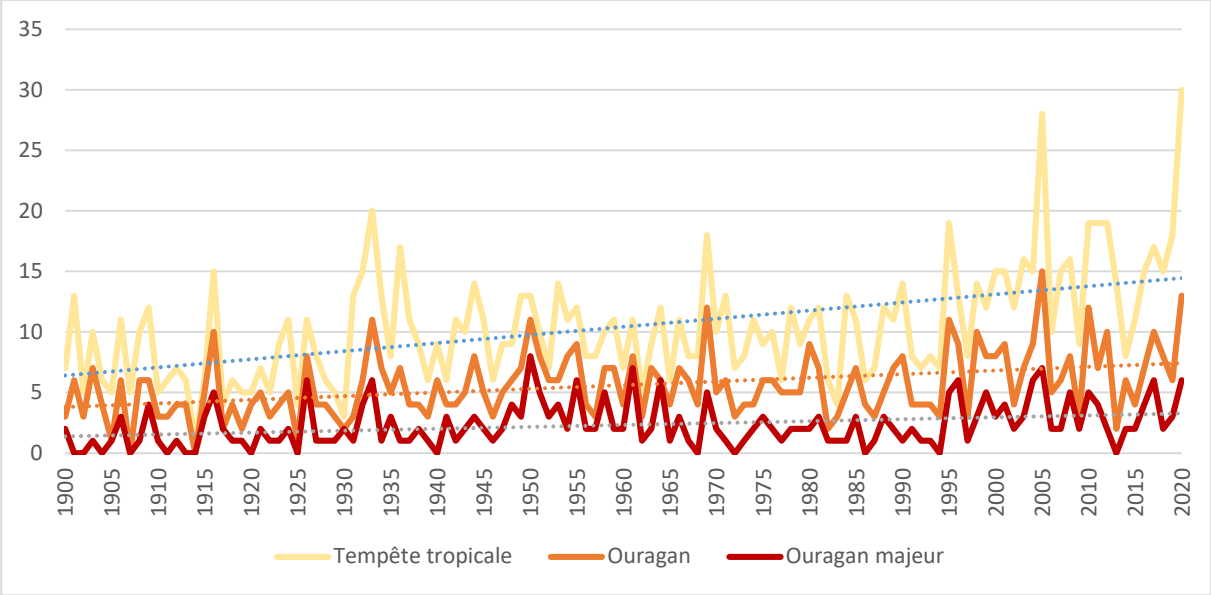
directions de la sûreté et de la sécurité des grandes compagnies mondiales. Des préoccupations similaires sont exprimées par les professionnels de la croisière. Comme le soulignent Martha Honey et Samantha Bray, « de plus en plus de navires de croisière sont contraints de retarder ou d'annuler des départs ou de dévier leur route et de modifier leurs itinéraires pour éviter des phénomènes météorologiques extrêmes » (Honey et Bray, 2019, p. 41).

Les risques sont bien réels et se manifestent parfois de manière dramatique : en octobre 2005, le cargo roulier *El Faro* (200 mètres de long et 31 515 tonnes de port en lourd), faisant route vers Porto Rico après avoir quitté la Floride, a été pris dans un cyclone de catégorie 4 sur 5. Confronté à des vents de plus de 225 km/h et à des vagues de 15 mètres, il a fait naufrage le 1er octobre au large des Bahamas, causant la mort des 33 membres d'équipage.

Les climatologues que nous avons rencontrés ont confirmé le rôle du réchauffement climatique dans l'augmentation des risques cycloniques, bien qu'il soit encore difficile à évaluer. Comme nous l'a rappelé le Dr. Ali Bel Madani, le GIEC demeure à ce stade prudent quant aux projections précises à long terme. Si les données brutes montrent une légère augmentation du nombre moyen d'aléas par saison (*cf.* Graphique 6 ci-dessous), les tendances semblent plutôt indiquer un accroissement de la puissance de ces évènements. En d'autres termes, si le nombre total de cyclones ne devrait évoluer qu'à la marge, les évènements de catégorie 4 et 5, les plus destructeurs, devraient être plus nombreux dans les décennies à venir. Par ailleurs, la géographie de ces risques pourrait s'élargir et concerner un nombre plus élevé d'Etats qu'à l'heure actuelle[115]. Un diplomate européen en poste à Bogota nous faisait part récemment des inquiétudes grandissantes des autorités colombiennes à ce sujet : « En novembre dernier (2020), l'île de Providencia a été totalement dévastée par l'ouragan Iota. Au regard de l'ampleur des dégâts, on peut vraiment dire qu'elle a été effacée de la carte. Or, nos interlocuteurs colombiens pensaient jusque-là être préservés de ces aléas cycloniques, qui passaient alors bien plus au nord de leurs côtes. Force est de constater que les évolutions climatiques à l'œuvre dans la région tendent à modifier sensiblement la géographie des risques »[116].

[115] Il convient de noter que la climatologie de la grande région caribéenne est par ailleurs fortement corrélée à l'activité des phénomènes *El Niño* et *La Niña* dans le Pacifique. Particulièrement complexes, ces épisodes climatiques contribuent à eux seuls à complexifier considérablement les projections.

[116] Entretien conduit à distance, le 4 octobre 2021.



Graphique 6 - Evolution du nombre d'évènements climatiques cycloniques depuis 1900

Conception Sylvain Domergue, 2021, à partir des données de la NOAA

L'espace étudié est concerné par une relative homogénéité des risques naturels d'origine maritime, confrontant les sociétés locales à une certaine communauté de situation et donc de destin face à ces enjeux. Selon le FMI, la perte annuelle de PIB régional liée aux catastrophes naturelles pour le grand espace caribéen s'élèverait à 2% en moyenne (FMI, 2014). Ces risques d'origine naturelle à incidence régionale s'ajoutent aux risques liés à l'activité humaine.

1.3. La croissance des risques liés à l'activité anthropique

a. La permanence de risques directs et indirects liés à la densité toujours croissante du trafic maritime

Les risques de pollution et de dégradation de l'environnement marin sous l'effet de la croissance du trafic maritime commercial sont grands dans l'espace interaméricain, comme en témoigne un rapport du RAC/REMPEITC Caraïbes publié en 2012[117] :

> Le transport des produits pétroliers par des navires-citernes a augmenté ces vingt dernières années et continuera probablement à augmenter dans les années à venir. L'accroissement du commerce du pétrole et de ses produits a également exacerbé les risques de sinistres dans le transport, le chargement ou le déchargement de ces marchandises. Les accidents, les incendies, et les explosions, une mauvaise manipulation de l'équipement et des matériels et les dommages du navire-citerne, sont les causes principales des déversements d'hydrocarbures bruts et raffinés. En outre, les catastrophes naturelles, tels que des ouragans, des tremblements de terre et des éruptions volcaniques constituent une menace pour les installations côtières, qui, à leur tour peuvent créer un évènement de déversement marin.

L'espace interaméricain est un grand carrefour maritime dont le grand nombre de détroits et pertuis, ouvrant sur l'océan Atlantique, sont autant de *choke points*[118] (ou goulets d'étranglement). Les petites Antilles sont traversées par une douzaine de petits passages interinsulaires, dont les principaux se situent entre le Venezuela, Trinidad et Tobago et l'île de Grenade[119], le passage de Saint Vincent, le détroit de Sainte Lucie, le passage de la Martinique,

[117] Plan régional de préparation, de coopération et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures dans les Iles des Caraïbes du *Regional Activity Center - Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre Caribe* du programme de Mer Régionales « *Wider Caribbean Region* » soutenu par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement et l'Organisation Maritime Internationale, sur lequel nous reviendrons plus en détail (Chapitres 3, 6 et 7), consultable sur le site Internet de l'organisation : (http://www.racrempeitc.org/)

[118] Le RAC-REMPEITC définit une liste précise de 12 points de passages maritimes à risque (voir site Internet en référence ci-dessus).

[119] D'Est en Ouest, le Canal de Colomb, les Bouches du Serpent, le Golfe de Paria et les Bouches du dragon

celui de la Guadeloupe, et le passage d'Anegada[120]. Plus à l'ouest, le passage de Mona, entre la République dominicaine et Porto Rico, est l'un des plus large (130 km) mais aussi le moins profond (- 400 mètres à – 500 mètres). Parsemé de hauts fonds et animé de violents courants marins et de vents s'engouffrant dans l'ouverture entre les reliefs des deux îles, il est considéré comme l'un des plus dangereux de cette partie des Caraïbes, mais n'en demeure pas moins l'un des plus fréquentés en raison de sa position sur la route qui relie la côte est de l'Amérique du Nord et l'Europe au canal de Panama. De l'autre côté de l'île d'Hispaniola, le Passage au Vent (*Windward passage,* - 1 700 mètres, environ 80 km de largeur), situé entre Cuba et Haïti, est davantage protégé par les remontées du fond marin et le relief insulaire dans le secteur des Bahamas. Enfin, le détroit de Floride est la principale ouverture de cette mer marginale avec ses presque 200 km de largeur, bien que sa profondeur soit de seulement – 600 mètres, ce qui augmente la puissance des courants dans ce secteur. Ces détroits maritimes sont donc historiquement considérés comme particulièrement dangereux par les navigateurs en raison de leur situation à l'interface entre un vaste espace océanique et une mer marginale surchauffée, ainsi que des reliefs terrestres et sous-marins qui favorisent l'engouffrement des vents et des marées et génèrent des risques parfois très grands pour la navigation à leur approche. Le détroit de Floride, le *Windward passage*, le passage de Mona, celui de Guadeloupe et les ouvertures de Trinidad[121] concentrent aujourd'hui la plus grande partie du trafic des grandes routes maritimes internationales (cf. Figure 25), dont le transport d'hydrocarbures représente une part importante (*cf*. Chapitre 1 section 2.2.).

[120] Dit aussi « du Sombrero » du nom de l'île de l'archipel d'Anguilla qui le borde

[121] Canal de Colomb-Bouches du Serpent-Golfe de Paria-Bouches du dragon

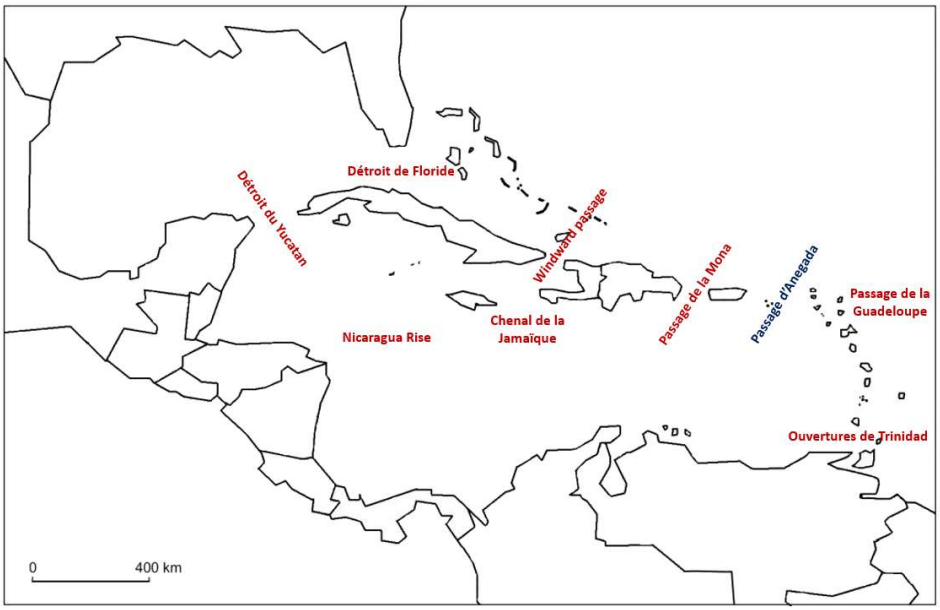


Figure 25 - Les principales ouvertures et resserrements maritimes externes et internes de la WCR

Conception : Sylvain Domergue, 2020

En rouge figure les passages les plus empruntés par le trafic maritime international. En bleu les passages non, ou très peu empruntés par les grandes routes maritimes traversant la région maritime, mais présentant une importance majeure en termes de flux hydrographiques.

Au cœur du Grand Bassin Caraïbe, trois principaux passages resserrent également l'espace, donc les flux maritimes : du nord au sud, le canal du Yucatan (*Yucatan channel*) situé entre les côtes mexicaines et cubaines provoque un rétrécissement assez net de l'espace navigable à la sortie du Golfe du Mexique, par un détroit de 200 km de large. C'est le principal point de sortie du trafic maritime international depuis les grands ports pétroliers de l'embouchure du Mississipi vers le canal de Panama. Ces grandes routes embouquent ensuite le second point de resserrement situé entre le Honduras et la Jamaïque (*Nicaragua Rise)*, beaucoup plus large mais nettement moins profond, parsemé de hauts fonds parfois à une dizaine de mètres seulement sous la surface, d'îles et de récifs affleurant en particulier à la sortie de la passe autour de l'archipel de San Andrès et Providencia. Des chenaux plus profonds mais très étroits existent toutefois au cœur de ce dédale sous-marin (*cf.* Figure 26), permettant le passage du trafic maritime international. Enfin, sur la grande route maritime reliant l'Europe et la côte est des Etats-Unis et le canal de Panama, empruntant le *Windward Passage*, se trouve un autre resserrement entre la Jamaïque et Haïti, au milieu duquel se trouve l'île disputée de Navasse.

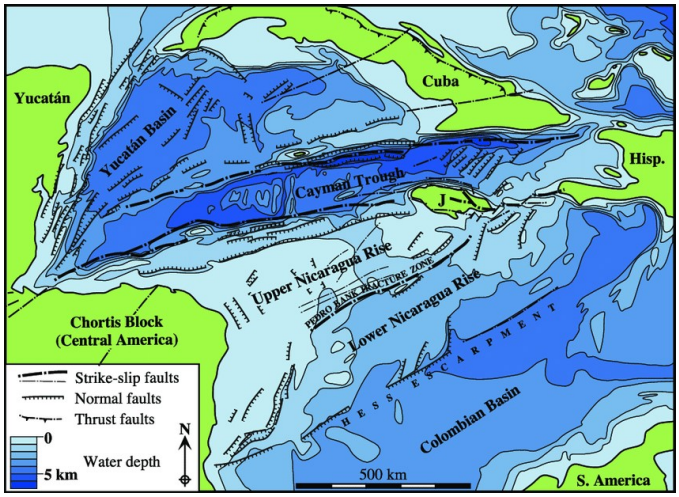


Figure 26 - Bathymétrie du centre de la WCR d'après Mitchell, 2003

Comme nous le verrons plus en détail dans le chapitre 6, on enregistre dans cet espace un grand nombre d'accidents dans la navigation de plaisance[122], nécessitant l'intervention des autorités en charge de la Recherche et du Sauvetage (*Search and Rescue*, ou SAR dans le vocabulaire maritime international). Pour le transport international lourd et le secteur de la croisière, les accidents de navigation sont relativement peu nombreux en un demi-siècle, comparativement à d'autres régions du monde comme l'Europe ou l'Asie orientale. Néanmoins, l'Organisation Maritime Internationale relève au moins une centaine d'incidents sérieux à très sérieux[123] depuis le début des années 1980 dans le Golfe du Mexique et la Mer des Caraïbes. Plusieurs accidents particulièrement graves ont été enregistrés : le naufrage de l'*Epic Colocotronis* en mai 1975, ayant entraîné une marée noire de 57 000 tonnes de pétrole brut ; ou encore la collision entre le *Burmah Agate* et le *Mimosa* en baie de Galveston le 1er novembre 1979, ayant provoqué la mort de 31 personnes et le déversement de 41 000 tonnes de pétrole. Le naufrage de l'*Atlantic Empress* après la collision avec l'*Agean Captain*, deux pétroliers naviguant au large de Trinidad et Tobago en juillet 1979, demeure à ce jour la cause de la plus grande marée noire provoquée par un navire dans le monde (287 000 tonnes de pétrole déversées). Les catastrophes majeures les plus récentes remontent à juin 1990 et mars 1991, avec le naufrage du *Megabord* au large des Etats-Unis (15 000 tonnes) et du *Vista Bella* au large de Saint Christophe et Nievès (2000 tonnes) (cf. Photographies 1).

[122] Entretien conduit auprès du CROSS Fort de France, en juillet 2019

[123] Comprenant d'importants dégâts, des blessés graves, des décès, ou encore la perte du navire



Incendie du Burmah Agate, 1979



Naufrage du Megaborg dans au large du Texas et de la Louisiane, 1990

Photographie 1 - Photographies des accidents du Burmah Agate et du Megaborg

Sources : NOAA Photo Library et USGC

La collision du *MV Seagate* et du *MV Timor Stream* au Nord d'Haïti en mars 2012, le naufrage évité de justesse du pétrolier vénézuélien *Nabarima* transformé en station de stockage flottante dans le Golfe de Paria au large de Trinidad et Tobago, ou le spectaculaire naufrage du roulier *Golden Ray* en 2019 au large de la Floride et de la Géorgie, témoignent de l'actualité du danger permanent associé à ces activités en mer pour les économies locales et l'environnement. Ce danger est particulièrement grand au large des zones d'exploitation et dans les zones de resserrement du trafic pétrolier international, telles le sud-est des Caraïbes (*cf.* Figure 27) et le Golfe du Mexique.

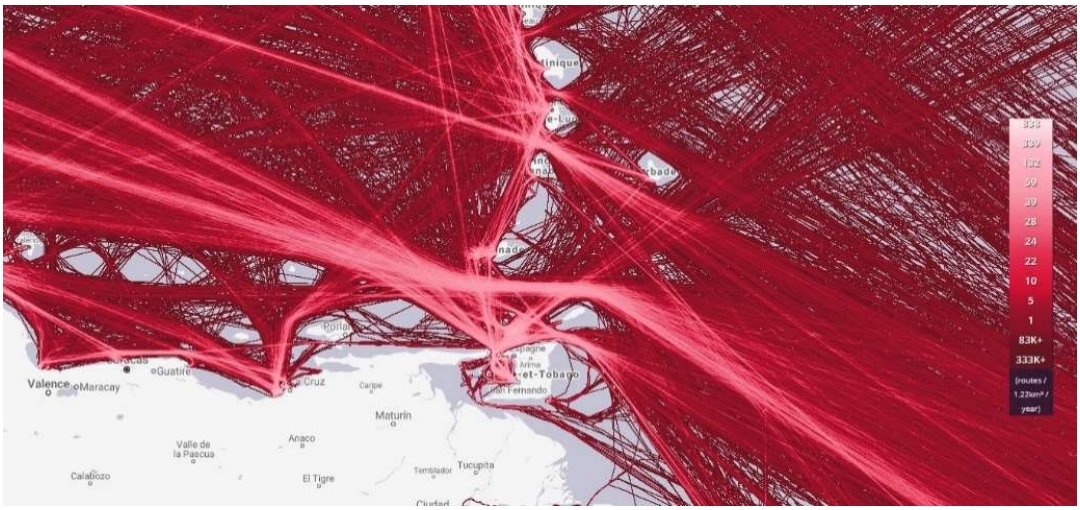


Figure 27 - Densité du trafic de tanker dans le secteur de Trinidad et Tobago (2019)

Source : Marine Traffic

Cette problématique est d'autant plus sensible que les espaces insulaires caribéens, ainsi que de nombreux territoires continentaux enclavés, sont dépendants des approvisionnements par voie de mer. Selon la Banque mondiale, les ressources fossiles procureraient plus de 90% des besoins énergétiques des Caraïbes occidentales[124], le pétrole y demeurant la principale source énergétique. Les Caraïbes ont ainsi, collectivement, la plus forte dépendance énergétique de l'hémisphère occidental, avec un approvisionnement fait en totalité par voie maritime (Runde, Sandin et Doring, 2021, p.3).

La densification du trafic en divers points de la région étudiée et l'hyper mobilité de la pollution qui en découle font l'objet d'un intérêt croissant dans la littérature scientifique et pour les acteurs locaux (Buskey, White et Esbaugh, 2016). C'est en particulier le cas des rejets liés au fonctionnement normal des navires, ou des déballastages dont l'augmentation constante est dénoncée par les organismes des Nations Unies en charge de la coordination de la lutte contre la pollution maritime (RAC-REMPEITC, 2020). Interrogé en septembre 2021 à Panama, Juan Carlos Croston, président de la *Caribbean Shipping Association*[125] nous a confirmé la forte préoccupation des acteurs privés du secteur maritime au sujet de ces enjeux environnementaux : « aujourd'hui, la principale crainte partagée par l'ensemble des professionnels de la mer membres de notre association est celle d'une marée noire catastrophique, qui affecterait tant notre activité, que l'image de la région »[126]. Au-delà du secteur du transport, la question se pose également pour les activités industrielles en mer, dont plusieurs incidents graves ont été enregistrés ces dernières années en divers lieux de l'espace interaméricain.

b. La problématique croissante de l'industrialisation en mer

Sous l'effet de l'augmentation des cours du pétrole ces vingt dernières années, le nombre d'exploitations pétrolières *off-shore* a sensiblement augmenté partout dans le monde. Selon l'Agence Internationale de l'Energie, elles représentent aujourd'hui environ 30% de la

[124] Banque mondiale, Renewable energy consumption (% of total final energy consumption) – Caribbean small states, *https://data.worldbank.org/indicator/EG.FEC.RNEW.ZS?locations=S3*

[125] Principal regroupement d'acteurs du secteur du secteur maritime du grand bassin caribéen et d'une partie des ports de la façade Pacifique de l'Amérique centrale.

[126] Entretien réalisé au siège de l'association à Panama en septembre 2021.

production mondiale de pétrole (AIE, 2016). Cette augmentation des cours du brut a conduit à une meilleure rentabilité des réserves pétrolières en eau profonde, plus coûteuses à exploiter. Or, la démultiplication du nombre d'exploitations a mécaniquement accru le risque d'accidents industriels, *a fortiori* en eaux de plus en plus profondes. La catastrophe de *Deep Water Horizon*[127] en 2010 en a été l'illustration la plus spectaculaire, mais n'est pas isolée. Déjà en 1979, l'explosion de plusieurs puits de pétrole de la plate-forme *Ixtoc 1* au large de Campeche au Mexique avait causé le déversement de 470 000 à 1 500 000 tonnes de pétrole brut, selon les estimations. Plus récemment, la spectaculaire rupture d'un gazoduc sous-marin le 2 juillet 2021 au large du Mexique a rappelé l'acuité de cette problématique (*cf.* Photographie 2).



Photographie 2 - Rupture d'un gazoduc sous-marin le 2 juillet 2021 dans la baie de Campeche (Mexique)

Source : Manuel López San Martín, 2021

Le développement de l'exploitation *off-shore*, à l'image de la situation actuelle au large du Guyana et du Suriname, ainsi que la dégradation préoccupante des installations pétrolières côtières et océaniques du Venezuela, créent des risques importants pour les activités économiques liées au tourisme ou à la pêche, et plus largement pour le milieu marin lui-même. Comme le soulignait un article publié par Radio Canada en juin 2019, le Guyana a fortement

[127] 678 000 tonnes de pétrole déversées, soit plus de deux fois la plus grave marée noire de l'histoire provoquée par un navire (*Atlantic Empress/Aegean Captain, 1979)*

accentué ces activités d'exploitation de ses ressources énergétiques au large : « pas une goutte de ce pétrole ne doit atteindre les côtes, tout sera exporté. Parce que l'exploitation et l'exportation resteront en mer. Un pétrolier transformé, le Liza Destiny, va pomper et stocker le pétrole et d'autres pétroliers viendront faire le plein »[128]. L'importation et le stockage d'hydrocarbures en zone côtière, donc vulnérable à de nombreux aléas, s'affirment ainsi comme un enjeu de sécurité. Le déploiement de projets de centrales ETM (Energie Thermique des Mers) soulève également des interrogations, notamment dans les Caraïbes occidentales. Bien que susceptibles d'accroître l'indépendance énergétique de ces territoires insulaires, les technologies actuellement opérationnelles nécessitent l'emploi de matériaux dangereux, tels l'ammoniac, dans des stations installées au large[129].

Ces risques industriels sont donc appelés à croître, sous l'effet du développement de cette exploitation des potentialités énergétiques des mers, à des profondeurs de plus en plus grandes. Ils génèrent des vulnérabilités qui dépassent les frontières, en cet espace interaméricain très sensible aux risques climatiques majeurs.

c. La hausse des préoccupations concernant les interactions terre-mer

Bien qu'il s'agisse d'une problématique à la marge de notre sujet de recherche, cette thèse ne peut occulter le rôle des activités terrestres et du changement climatique global dans la transformation du milieu marin de l'espace étudié.

La littoralisation des activités des centres urbains et industriels autour du bassin génère des rejets massifs (UNEP-CEP 2010, 2014). Les activités agricoles ont été et sont encore à l'origine de rejets d'intrants nocifs pour le milieu maritime : le lessivage des sols insulaires a par exemple conduit au déversement de grandes quantités de chlordécone aux Antilles, insecticide utilisé dans les bananeraies antillaises jusqu'en 1993 qui rend impropre à la consommation toute ressource biologique pêchée à proximité des côtes de plusieurs îles de l'arc insulaire caraïbe

[128] *Le Guyana va produire l'équivalent d'un baril de pétrole par habitant et par jour,* Radio Canada Montréal, repris dans Courrier International, publié le 30 septembre 2019. https://www.courrierinternational.com/article/amerique-du-sud-le-guyana-va-produire-lequivalent-dun-baril-de-petrole-par-habitant-et-par

[129] Un haut fonctionnaire de la préfecture de Martinique évoquant « un véritable risque de SEVESO en pleine mer » en l'état actuel des technologies employées pour ces projets (entretien en juillet 2019).

(Cabidoche et Lesueur-Jannoyer, 2011 ; Bodiguel, Bertrand et Fremery, 2011 ; Lesueur-Jannoyer, Cattan et Monti, 2012). Les effets sont de plus en plus importants sur les ressources marines, en particulier dans le Golfe du Mexique, où la vie biologique souffre des activités littorales et maritimes humaines (Buskey, White et Esbaugh, 2016) : au sud des Etats-Unis, sous l'effet de nombreux facteurs, dont le déversement d'intrants agricoles en mer dans l'embouchure du Mississipi, on observe le développement d'une immense zone morte dans le nord de cet espace maritime (Malakoff, 1998), frappée d'hypoxie (Rabalais et Turner, 2002). La privation d'oxygène de certaines portions d'espace maritimes sous très forte pression anthropique est un phénomène en fort développement dans le monde depuis la seconde moitié du siècle dernier. Les conséquences à long terme sur la vie biologique marine et sur les activités économiques qui en dépendent sont très préoccupantes pour les sociétés riveraines (Rabotyagov *et al*, 2014). Au total, près de 80% de la pollution marine du grand bassin caraïbe serait d'origine terrestre (UNEP-CEP 2010, 2014 ; UNEP-GPA 2016)

Enfin, les incidences du changement climatique et des rejets atmosphériques en milieu marin soulèvent des enjeux indirects et à long terme. La littérature scientifique et institutionnelle pointe, de plus en plus, les risques économiques et environnementaux liés aux activités anthropiques sur les mers et océans à l'échelle mondiale. A titre d'exemple, dans l'espace interaméricain, le blanchissement des coraux a des incidences immédiates sur les ressources halieutiques et les potentialités touristiques locales, en particulier au large de l'Amérique centrale et dans les Grandes Antilles (McWilliams *et al*, 2005 ; Rogers, 2009 ; Alemu et Clement, 2014 ; Cramer *et al*, 2020). D'autre part, les perturbations des équilibres biologiques marins pourraient être à l'origine de l'accentuation du phénomène d'échouage massif de Sargasses depuis le début de la décennie 2010 (*cf.* Photographie 3). De nombreuses études pointent en effet la responsabilité humaine dans ce phénomène, bien que des incertitudes demeurent[130]. Divers entretiens conduits dans le cadre de cette thèse ont mis en évidence les incidences sur l'activité touristique locale (Dolique, Sédrati et Josso, 2021), les risques sanitaires (Resiere *et* al, 2021), et pour la navigation (Domergue, 2020).

[130] Entretien à distance avec le Dr. Emmanuel Thouard, responsable de la délégation de l'IFREMER dans les Antilles françaises.



Photographie 3 - Bancs de Sargasses devant les côtes d'Antigua, 2018

Source ouverte, 2018

Outre ces *risques* naturels ou d'origine anthropique, l'espace interaméricain est également exposé à de nombreuses *menaces* en mer, qui peuvent avoir des incidences sur la sécurité des Etats, des acteurs économiques et des sociétés riveraines en général.

2. Flux, réseaux et fragmentation spatiale : un développement des menaces et défis sécuritaires en mer

2.1. Trafics illicites : une très forte régionalisation et maritimisation des menaces

a. Une problématique majeure et endémique à l'espace étudié

Vecteur de violence et d'instabilité politique et sociale, la lutte contre le narcotrafic est le principal enjeu sécuritaire dans l'hémisphère occidental depuis près d'un demi-siècle. A partir des années 1970, afin de répondre à la forte demande nord-américaine, la création de puissants cartels, à commencer par celui de Medellin en 1976, entraîne le développement d'importants

flux transnationaux sud-nord. Pour des raisons qui tiennent à l'histoire régionale, à la culture et surtout à des conditions géographiques favorables, l'Amérique latine est le seul espace de production mondial de feuilles de coca dont est dérivée la cocaïne, à l'origine de la grande majorité des trafics dans l'espace interaméricain. Issue de la production d'un arbuste qui ne pousse que dans certaines conditions bioclimatiques entre 700 et 1 800 mètres d'altitude, elle est ainsi majoritairement produite et transformée en Colombie, au Pérou et en Bolivie. Le Mexique demeure, quant à lui, le principal producteur de cannabis (dérivé du chanvre) et d'héroïne (dérivé d'opiacés) du continent. Comme l'illustrent les chiffres des interceptions centralisées par l'ONUDC, les volumes transportés sont considérables et en augmentation quasi-constante : en 2016[131], 2 700 tonnes de stupéfiants ont été interceptées dans le seul espace interaméricain, 4 000 tonnes si l'on inclut les saisies réalisées sur le sol des Etats-Unis : 50,8% sont de cannabis, 45,5% de cocaïne, 0,3% d'opioïdes et 3% d'autres stupéfiants. Pour la seule cocaïne[132], la production s'élèverait à environ 1 976 tonnes annuelles selon l'ONUDC (2019), en croissance constante et rapide (+25% par rapport à 2016, + 222% par rapport à 2008). Les revenus financiers de ces trafics sont difficiles à estimer à l'échelle du continent, la RAND Corporation avançant toutefois le chiffre de plus de 150 milliards de dollars de recettes pour le seul marché états-unien[133], avec des marges considérables réalisées par les trafiquants et les groupes armés impliqués dans ce commerce illicite[134].

Comme l'ont souligné de nombreux auteurs (Piro *et al*, 1998 ; Deler, 2000 ; Deler, Dollfus et Godard, 2003 ; Cruse, 2009 ; etc.), ces trafics contribuent à l'insertion de cet espace dans la mondialisation, en générant d'importants flux transcontinentaux sortants à l'échelle mondiale, et recevant en retour des flux financiers généralement blanchis dans des paradis fiscaux qui parsèment le grand espace caraïbe (Cruse, 2009). La situation géographique singulière du grand bassin caraïbe et les mutations des grands trafics internationaux placent aujourd'hui les espaces maritimes au cœur de cette problématique sécuritaire.

---

[131] Date des données statistiques consolidées de l'ONUDC les plus récentes disponibles.

[132] L'essentiel est produit dans trois pays : la Colombie, qui représente 70% à 80% de la production totale, le Pérou et la Bolivie.

[133] *Americans' Spending on Illicit Drugs Nears $150 Billion Annually; Appears to Rival What Is Spent on Alcohol,* Rand Corporation, 2019, https://www.rand.org/news/press/2019/08/20.html

[134] En 2010, l'ONUDC estimait qu'un kilo de cocaïne coutant 130 dollars à la production en Colombie était revendu à 120 le gramme à New York, soit 240 000 dollars le kilo. Soit une plus-value de près de 2 000%.

b. Une interface maritime, carrefour international de rang mondial de trafics divers

Deux corridors de trafics émergent dès les années 1970 : une route caribéenne reliant la Colombie et la Floride et une route continentale traversant l'Amérique centrale et le Mexique à destination du Texas et de la Californie (Delpirou et Mackenzie, 2018). Toutefois, des mutations multifactorielles contribuent à réorganiser ces flux, au profit de routes plus hybrides désormais dominées par des segments maritimes.

Le facteur logistique joue un rôle essentiel : l'augmentation des volumes de drogue à transporter favorise peu à peu les vecteurs maritimes plus rapides et aux capacités d'emport nettement plus importantes, pour effectuer tout ou partie des livraisons vers le marché nord-américain (Morris, 2016). Dès les débuts de ce trafic international, la contrainte géographique du « bouchon du Darien[135] » à la frontière de la Colombie et du Panama contraignait les narcotrafiquants à envisager d'autres vecteurs que la voie terrestre, privilégiant alors le cabotage sur de courtes distances vers l'Amérique centrale ou les liaisons aériennes.

Dès les années 1980, les politiques « d'interdiction » à l'initiative des Etats-Unis et visant les flux transnationaux conduisent les narcotrafiquants à contourner certaines frontières, axes routiers et territoires plus facilement contrôlables par les autorités locales et les services de renseignement états-uniens. La chute du dictateur panaméen Noriega en 1989, ainsi que le déploiement d'opérations internationales visant à détruire les connexions aériennes des narcotrafiquants dans le nord de l'Amérique andine[136] et le centre des Caraïbes[137] (Fernandez Andrade, 2002) ont progressivement causé un déplacement des flux. Devenues difficilement utilisables, les voies terrestres et aériennes ont été peu à peu supplantées par la voie maritime, notamment en ce qui concerne l'exportation de la cocaïne.

[135] Zone très hostile de basse montagne et de jungle, dépourvue d'infrastructures

[136] Notamment l'opération *Laser Strike*, impliquant la Bolivie, le Pérou, la Colombie, le Venezuela et le Brésil. Fourniture, à cette occasion, par les Etats-Unis de puissants moyens de renseignement aérien, constitués d'avions de surveillance aéromaritime *P-3 Orion* et *AWACS*, ainsi que de radars tactiques terrestres et leurs unités d'opérateurs militaires, en soutien des forces aériennes locales.

[137] Jamaïque et République Dominicaine notamment

Les principaux flux primaires[138] s'organisent à l'heure actuelle selon les cinématiques suivantes[139] : le principal axe emprunté est, de loin, une route maritime « Pacifique » partant de la Colombie et de l'Equateur vers le Guatemala et le sud du Mexique où la cocaïne est ensuite transbordée par voie terrestre jusqu'à la frontière états-unienne. D'autre part, une route « centre-caribéenne » part de la Colombie (région du golfe de Paria) et du Venezuela (péninsule de Paraguaná) vers les grandes Antilles (Jamaïque, Cuba, Haïti et République dominicaine notamment) où la cargaison est ensuite reconditionnée pour poursuivre sa route par voie maritime ou aérienne vers le sud des Etats-Unis ou de l'Europe. Enfin, une route « Caraïbe-Atlantique » relie le nord de l'Amérique andine à la Floride et à l'Europe (*cf*. Figure 28). Les espaces maritimes hauturiers jouent aujourd'hui un rôle essentiel : les enquêtes que nous avons pu mener sur le terrain (observations participantes à Paris, Panama, Fort de France et entretiens conduits avec des officiers de renseignement de la région[140]), ainsi que les analyses des interceptions réalisées ces dernières années ont mis en évidence l'augmentation des transbordements en pleine mer, entre *go-fast*[141] et *slow-movers*[142] ou entre deux *slow-movers*, afin de rendre plus difficiles les possibilités de recherche et d'interception par les services de renseignement et les marines locales. Le large des côtes caribéennes est ainsi devenu une importante zone de transit hauturier, les voiliers, cargos et faux chalutiers profitant de la densité du trafic commercial, de la plaisance et des activités de pêche pour effectuer leurs opérations avant de poursuivre leur route, le plus souvent vers l'Europe.

[138] Nous qualifions ici de « flux primaires » le transport de stupéfiants par vecteur spécifiquement consacré à cette activité (*go-fast*, petits navires très puissants ; *slow movers*, voiliers, faux navires de pêche, submersibles ou semi-submersibles ; etc.) à la différence du transport par vecteur tiers (embarquement clandestin à bord d'un porte-conteneur, etc …).

[139] A partir des observations réalisées en 2019 et 2020 en collaboration avec les services de renseignement et Etats-majors locaux dans le cadre des démarches entreprises pour cette étude.

[140] Entretiens conduits sur place ou à distance avec des responsables trinidadiens, jamaïcains, colombiens, mexicains, barbadiens, britanniques et hollandais

[141] Embarcation très rapide, le plus souvent des bateaux de pêche léger (« tapouilles ») équipés de plusieurs moteurs puissants, effectuant des trafics illicites (drogues, armes, etc.) sur de courtes distances (quelques centaines de kilomètres au plus).

[142] Embarcation lente, le plus souvent de type voilier ou chalutier, pouvant effectuer des trafics sur toutes distances, y compris transocéaniques.



Figure 28 - L'activité maritime suspecte dans l'interface maritime interaméricaine en 2014.

Source : JIATF-S, disponible en source ouverte, 2014

Les données plus récentes, qui ont pu être consultées au cours des enquêtes de terrain mais dont les interlocuteurs, en particulier états-uniens, n'ont pas souhaité autoriser la diffusion, attestent d'une distribution spatiale peu différente de ces données plus anciennes.

Témoignant de la très forte adaptabilité des cartels, la cinématique et la hiérarchie des axes empruntés et des modes opératoires est en évolution constante. Comme le soulignait le responsable de la sûreté d'une grande compagnie maritime, que nous avons interrogé en juillet 2021, « les narcotrafiquants sont des purs produits de la mondialisation : ils s'adaptent en permanence, avec une fluidité totale, aux opportunités et aux contraintes générées par celle-ci ». Symbole de cette adaptabilité, plusieurs cartels colombiens utilisent, depuis les années 1990, des submersibles ou semi-submersibles (*cf*. Photographie 3) afin de démultiplier leurs capacités d'emport[143] tout en augmentant leur rayon d'action (Eudeline, 2015).

[143] Les interceptions réalisées ces dernières années ont ainsi permis de constater des capacités de transport d'une dizaine de tonnes par navire (contre 3 à 5 tonnes au maximum pour les *go-fast*).



Photographie 4 - Sous-marin saisi aux narco-trafiquants colombiens

Source : AFP, 2014

La dimension maritime de ces trafics s'accentue ainsi depuis une vingtaine d'années, les données consultées à l'occasion des observations participantes et entretiens conduits[144] montrant qu'entre 90 et 93% du trafic de stupéfiants dans l'espace interaméricain transiterait désormais par voie maritime[145]. La mer est ainsi devenue un carrefour (*cf.* Figure 29) et un support géographique de chaînes logistiques qui structurent l'anti-monde, cet « ensemble des espaces informels, illégaux et dérogatoires » (Cruse, 2009, p.674), que Roger Brunet définissait comme une « partie du monde mal connue et qui tient à le rester » (Brunet Ferras et Théry, 1993, p.35).

[144] Ici, Etat-major interarmées de Fort de France, et échanges avec le JIATF-S en Floride notamment

[145] Javier Guerrero, *Innovation in the War on Drugs: Narcosubs*, The Maritime Executive, publié le 19 juin 2018, https://www.maritime-executive.com/editorials/innovation-in-the-war-on-drugs-narcosubs

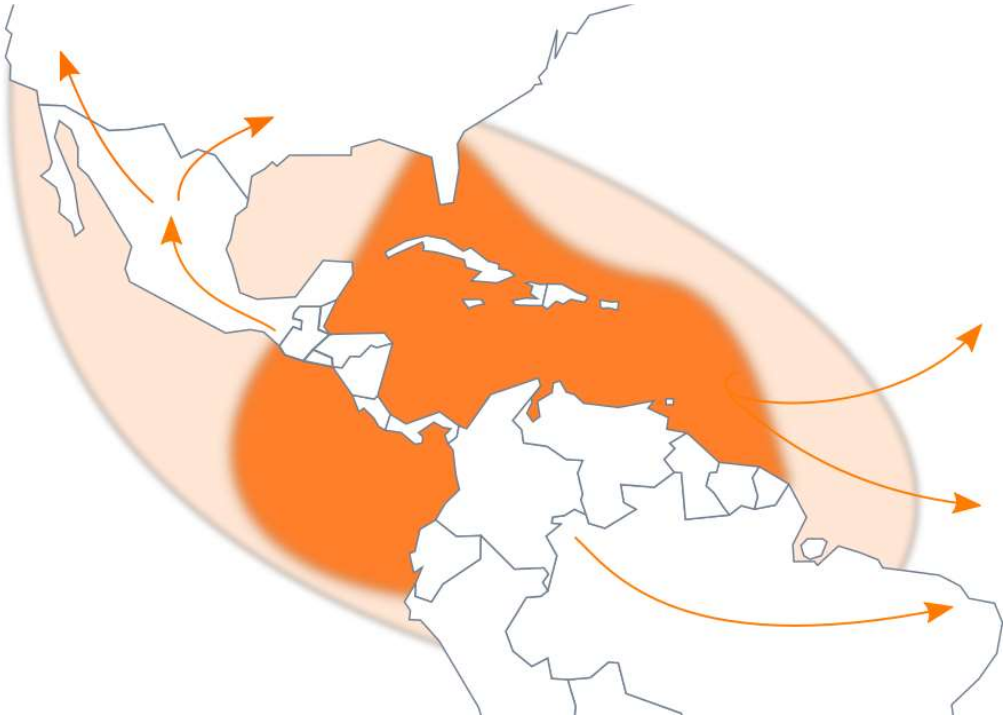


Figure 29 - Schématisation de synthèse des dynamiques maritimes du narcotrafic dans la RMIA

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

En orange clair, les espaces maritimes soumis au développement du narcotrafic. En orange vif, l'espace de concentration majeur des navigations suspectes relevées par le JIATF-S dans l'espace interaméricain. Les flèches représentent les routes terrestres et maritimes de transit du narcotrafic hors de la RMIA.

c. Un enjeu de sécurité à plusieurs titres

Le directeur de la sûreté d'une compagnie majeure du transport maritime international interrogé en 2021 nous présentait ainsi un exemple éloquent :

> « Si nous prenons l'exemple de l'espace caribéen, les trafics de stupéfiants représentent une menace déterminante pour notre activité, avec des répercussions à plusieurs niveaux : profitant du ralentissement du trafic maritime au large de l'Equateur à l'approche du canal de Panama, un nombre croissant de trafiquants abordent les navires de commerce au large afin d'y embarquer des produits illicites. Ces seules manœuvres présentent des dangers significatifs pour les navires et leur équipage. Mais la situation est encore plus problématique par la suite : récemment, un de nos porte-

> conteneurs ayant fait escale au Mexique a été immobilisé plusieurs semaines, et son capitaine détenu près de six mois, après que celui-ci avait pourtant lui-même alerté les autorités sur la présence de cocaïne à son bord. Outre les conséquences humaines, les incidences à long terme ont été importantes, tant en termes d'activité commerciale – la ligne ayant été interrompue par l'immobilisation du navire, *a fortiori* avec des produits périssables à bord – que d'un point de vue juridique et « réputationnel » pour l'activité de notre l'entreprise et de nos partenaires »[146].

Le professeur Mahon, directeur de recherche émérite à l'Université des Indes Occidentales[147], nous décrivait de son côté la situation des populations littorales dans les Petites Antilles :

> « Il y a de cela quelques mois, l'une de nos étudiantes canadienne venue réaliser des recherches sur la pêche artisanale s'est rendue à Saint Vincent et les Grenadines après y avoir identifié une concentration d'un grand nombre de petits navires de pêche. Après quelques semaines d'observation, elle est rentrée chez elle : il n'y avait pas de poissons … mais beaucoup de trafiquants. De très nombreux individus partaient bien en mer en prétendant pêcher, mais se livraient en réalité à des trafics divers, voire parfois à des vols avec violence sur de petits navires en transit. J'ai moi-même pu observer à plusieurs reprises des soi-disant navires de pêcheurs équipés de moteurs bien trop puissants pour cette activité. Cette situation est hélas très courante dans la région et constitue un facteur d'instabilité et un véritable frein au développement de certains secteurs économiques pour les Etats de la région. »

Ainsi, bien que la problématique des trafics soit fortement sécuritisée sous la pression exogène des Etats-Unis[148] et que la lutte contre cette menace soit inégalement prioritaire dans les Etats de cette région (cf. *infra* chapitres 3 et 4), notamment dans les Etats faillis, il existe aujourd'hui un consensus pour reconnaître le potentiel puissamment déstabilisateur du narcotrafic et le frein au développement qu'il constitue depuis une trentaine d'années.

---

[146] Entretien réalisé au siège de la compagnie, Juillet 2021

[147] Rencontré au laboratoire CERMES de l'Université des Indes Occidentales, Campus de Bridgetown, La Barbade, Avril 2019.

[148] *Cf.* « Les enjeux de la lutte contre la drogue en Amérique latine », mis en ligne Marie-Esther Lacuisse, sur le site de l'Observatoire politique de l'Amérique latine et des Caraïbes, date non précisée.

https://www.sciencespo.fr/opalc/node/868.html

Ces exemples et l'ensemble des données présentées dans cette section soulignent la forte régionalisation de cette problématique, tant par l'homogénéité des enjeux qu'elle soulève que par la géographie des flux.

2.2. Un enchevêtrement de défis sécuritaires en mer, davantage localisés, mais qui demeurent communs à l'essentiel des territoires riverains de la RMIA.

A ces menaces liées au narcotrafic viennent s'ajouter d'autres enjeux sécuritaires d'ordre maritime, diversement distribués dans l'espace interaméricain.

a. Les migrations illégales

Favorisés par le développement économique, les besoins ponctuels en main-d'œuvre d'un territoire à l'autre et la relative proximité géographique, linguistique et culturelle, alimentent d'importants flux de migration économique dans l'espace interaméricain (Audebert, 2011 ; Faure, 2018)[149]. Ces mobilités se doublent de migrations illégales, dont les flux passent principalement par la voie terrestre (depuis l'Amérique latine et la Caraïbe vers l'Amérique du Nord) à travers l'Amérique centrale, mais également par la voie maritime. L'un des plus anciens est le flux des « *boat-people* » cubains : depuis la Révolution de 1959, plusieurs centaines de personnes traversent encore chaque année le détroit de Floride en direction des Etats-Unis[150].

Haïti, en raison d'une situation politique, économique et sociale de longue date très dégradée, est un autre point majeur d'immigration illégale par voie maritime : des interceptions sont régulièrement réalisées par les garde-côtes jamaïcains, dominicains, bahaméens, et états-uniens au large de leurs côtes. Déjà en 1994, le flux massif de *boat people* haïtiens tentant de rejoindre les pays voisins, notamment la base américaine de Guantanamo, fut à l'origine d'une grave

[149] Faure Aymeric, *Migratory patterns in the Caribbean : impacts and perspectives for Caribbean countries*, Institut Open Diplomacy, 2018, https://www.open-diplomacy.eu/blog/migratory-patterns-in-the-caribbean-impacts-and-perspectives-for-caribbean

[150] Echange avec un représentant des *US Coast Guard*, Printemps 2021

crise politique régionale (Zolberg et Benda, 2001). Mais la migration est également indirecte, par « effet de rebond »[151], avec une dispersion des dynamiques migratoires dans l'ensemble du bassin : plusieurs interlocuteurs européens nous ont ainsi affirmé qu'ils étaient confrontés à des tentatives de pénétration de migrants dans les eaux territoriales des pays membres *via* des d'îles plus proches comme Antigua et Barbuda, après une première étape par voie aérienne. L'émigration dans l'espace interaméricain s'explique également par la vulnérabilité des territoires aux catastrophes naturelles. Des chercheurs comme Justin Ginetti (2015) ont en effet mis en évidence qu'un habitant d'un petit Etat insulaire en développement aurait trois fois plus de risques d'être déplacé à la suite d'une catastrophe qu'un habitant vivant dans un autre territoire.

Enfin, la situation d'instabilité endémique au Venezuela a entraîné ces dernières années l'une des plus importantes crises migratoires de l'histoire récente. Le nombre de réfugiés vénézuéliens aurait atteint les 3,9 millions à la fin de l'année 2020 selon l'UNHCR. Parmi les voies empruntées, les options maritimes[152] sont toutefois demeurées marginales au regard de l'importance des migrations terrestres[153] [154].

Les observations de terrain réalisées au sein d'Etats-majors et forums internationaux et nos entretiens avec des autorités politiques et militaires de la plupart des Etats et territoires sous tutelle de cet espace ont pu mettre en évidence que la question migratoire par voie maritime est bien un enjeu sécuritisé par de nombreux acteurs, à commencer par les Etats européens et les Etats-Unis. Pour les autorités politiques et les forces de sécurité, ces flux sont considérés comme des risques de déstabilisation sociale et économique dans certains territoires, notamment insulaires, déjà fragilisés. Ils sont également un enjeu en matière de sauvetage en mer, les Etats riverains d'un espace maritime étant en théorie engagés par les conventions internationales. La prise en compte de la lutte contre les migrations illégales par voie maritime est toutefois très inégale à l'échelle de la région étudiée.

[151] Expression employée par nos interlocuteurs à l'Etat-major interarmées de Fort de France

[152] En direction de Trinidad, les Antilles néerlandaises, et la Colombie

[153] *Via* les frontières colombiennes, et plus marginalement, brésilienne et guyanienne

[154] Observations participantes conduites entre 2016 et 2021 au sein d'un organisme d'analyse stratégique d'Etat à Paris.

b. Les menaces terroristes, la piraterie et le brigandage : des problématiques plus diffuses

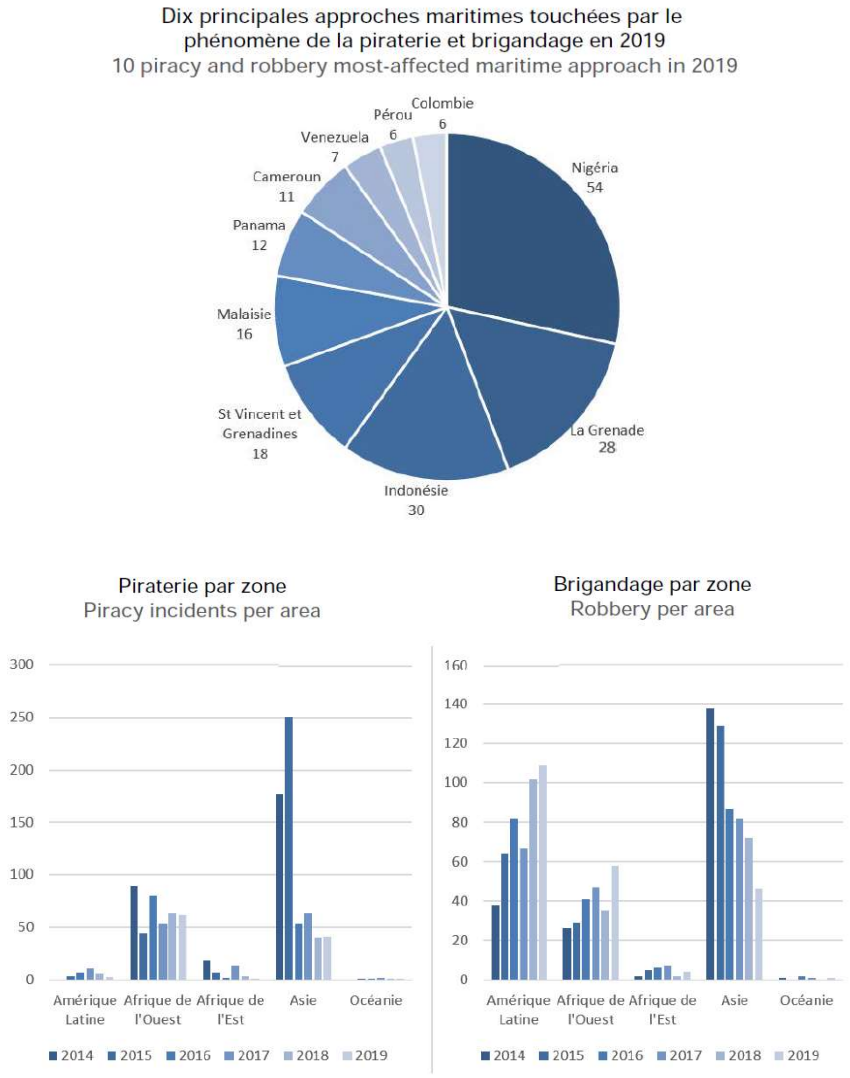
Au début de la décennie 2000, la menace terroriste islamiste a généré une abondante littérature grise et scientifique, en particulier aux Etats-Unis (Griffith, 2004). Le chef d'un service d'une agence de renseignement d'Europe occidentale, ainsi que des sources aux Etats-Unis, ont évoqué l'existence de menaces au début de la décennie 2000 sur des infrastructures stratégiques telles le canal de Panama. Aujourd'hui atténuée, cette menace demeure sensible dans certains domaines, notamment celui du tourisme (Lutz, 2018), au dire de plusieurs hauts responsables militaires en poste dans la région. Dans le secteur de la croisière, les touristes, majoritairement nord-américains, sont des cibles importantes lors des escales dans certains pays[155]. Les Etats-majors de la région et les professionnels du secteur travaillent par ailleurs, depuis quelques années, sur le scénario d'une prise d'otage à bord d'un navire de passager en pleine mer[156]. Les observations participantes et les entretiens que l'on nous a accordés ont mis en évidence que la faiblesse des moyens disponibles (aériens, maritimes, unités d'intervention) dans la plupart des Etats, et les élongations géographiques considérables qu'entraîneraient l'intervention de forces spéciales (venues des Etats-Unis, d'Etats européens, de Colombie…) suscitent d'importantes inquiétudes parmi les acteurs de ce secteur et parmi les autorités politiques locales. Malgré les précautions prises à l'embarquement du fret et des passagers, les préoccupations des services concernés portent surtout sur la fiabilité des contrôles par les autorités du port au cours des nombreuses escales dans certains territoires où la corruption est élevée et endémique. Cet enjeu de sécurité conduit depuis quelques années à une intensification des échanges d'informations entre les croisiéristes et les forces de sécurité dans toute la région, afin d'améliorer les synergies entre services et uniformiser les méthodes de sécurisation.

L'espace interaméricain est également une zone d'activité de brigandage et de piraterie maritime. Comme le rappelle le *Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center),* s'appuyant lui-même sur les articles 100 à 111 de la Convention de Montego Bay, la piraterie est « considérée comme un acte de violence commis à des fins privées, en haute mer

[155] Jamaïque et Trinidad, notamment (entretien conduit avec deux officiers de renseignement européens, au printemps 2019).

[156] Certains navires navigant dans la région, tel *l'Harmony of the Seas*, *l'Oasis of the Seas* ou l'*Allure of the Seas* de la compagnie Royal Caribbean International, embarquent plus de 8 500 personnes à leur bord.

(hors eaux territoriales) ». Le brigandage, quant à lui, se définit « comme un acte illicite, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État »[157]. Si la région est peu touchée par les cas de piraterie, comparativement à l'Asie du Sud-Est ou à l'Afrique de l'Ouest, l'Amérique latine et les Caraïbes sont la deuxième zone mondiale pour le brigandage, avec une forte prévalence dans le grand espace caraïbe (*cf*. Graphiques 7 et figure 30).



Graphique 7 - Rapport de situation du MICA Center, 2019

[157] Site Internet, rapport et statistiques du MICA Center, 2019, https://www.mica-center.org/

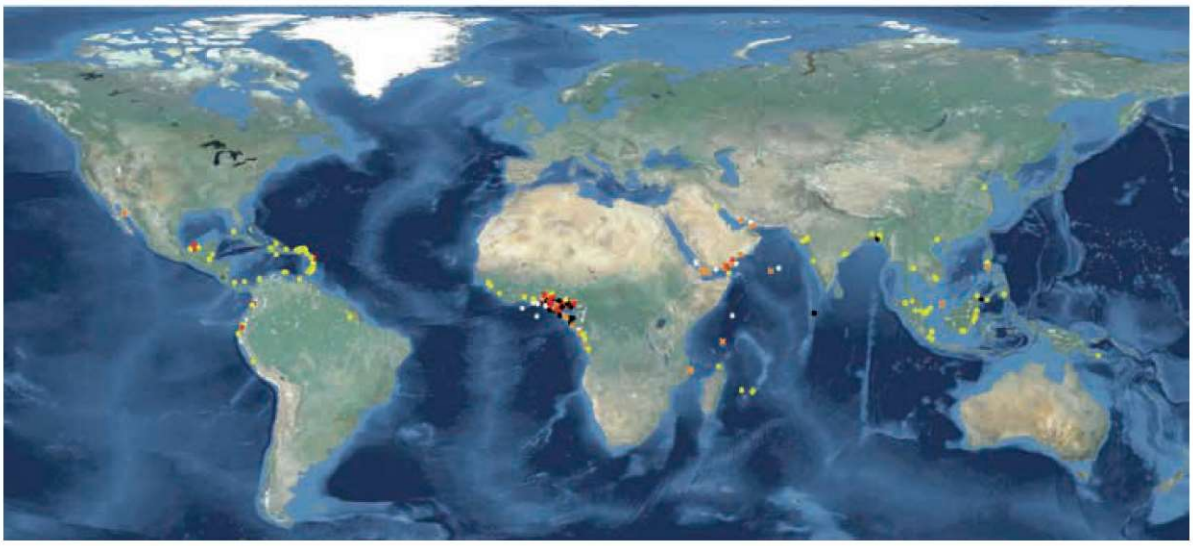


Figure 30 - Distribution spatiale des actes de piraterie

Source : MICA Center, 2020

Lecture : en noir, les navires piratés (évènement au cours duquel les assaillants ont eu le contrôle du navire ou de son équipage) ; en rouge, les « attaques » (évènement au cours duquel des assaillants ont fait usage de leurs armes ou mené une action contre le navire sans parvenir à en prendre le contrôle) ; en orange, les « approches » (évènement au cours duquel l'intention de mener une attaque a été clairement établie) ; enfin en jaune, les vols réalisés dans les eaux territoriales.

Les rapports des centres internationaux de veille de l'activité criminelle en mer montrent une augmentation quasi-constante des incidents dans le grand espace caribéen depuis plusieurs années[158]. Ils concernent essentiellement des navires de plaisance au mouillage dans des eaux territoriales mal contrôlées par les Etats riverains, où la pauvreté est endémique. Le Mexique enregistre également plusieurs incidents de vols avec violence sur les navettes reliant le continent aux plateformes pétrolière au large des Etats de Veracruz, Tabasco et Campeche. La cartographie des incidents témoigne ainsi d'une relative communauté de situation pour les Etats riverains du Bassin Caraïbe inférieur et des approches Pacifique le long des côtes de l'Equateur et de la Colombie (*cf*. Figure 31).

[158] Voir à ce sujet le rapport 2019 du Caribbean Safety and Security Net, disponible en ligne : https://safetyandsecuritynet.org/caribbean-safety-and-security-net-annual-report-2019-reported-yacht-crime-caribbean/ .



Figure 31 - Activité de brigandage/piraterie relevée par le Caribbean Safety and Security Net pour l'année 2019

Lecture : en rouge, les incidents avec violence, en jaune, les incidents sans-violence[159].

Selon plusieurs interlocuteurs[160], le développement de la piraterie est peu probable dans la région. Malgré l'existence de certaines conditions favorables[161], ces activités criminelles demeurent peu rentables et plus risquées que le trafic de stupéfiants ou la contrebande. D'autre part, ces initiatives demeurent limitées et contrôlées par les cartels locaux. Comme nous l'indiquait un officier de renseignement du Regional Security System (RSS) implanté à La Barbade, « les acteurs locaux de l'économie de la drogue ont tout intérêt à limiter les tentatives de piraterie, afin de ne pas trop attirer les marines étrangères dans le secteur ».

[159] Si elles offrent l'opportunité de disposer d'une cartographie plus précise que celle proposée par les grandes instances internationales, les incidents reportés par le CSSN doivent toutefois être utilisés avec prudence, ceux-ci étant collectés sur la base du volontariat. Les données disponibles sont donc probablement incomplètes.

[160] Notamment plusieurs officiers de renseignement caribéens, un représentant de l'ONUDC ainsi qu'un haut responsable de l'agence intergouvernementale CARICOM-IMPACS, rencontrés en marge du forum international CABSEC 2019.

[161] Comme d'importants retards de développement, la faillite de certains Etats comme le Venezuela ou Haïti, la violence endémique et surtout la circulation d'armes.

c. Pêche illégale surtout limitée aux cas de la Guyane et des approches pacifiques

La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) est enfin un des principaux enjeux de sécurité mis en avant dans la littérature grise et par nos interlocuteurs au cours des entretiens. Elle se développe en plusieurs points de la région, plus particulièrement au large du plateau des Guyanes (Guyana, Suriname, Guyane Française, Brésil) et dans le « Triangle Pacifique » (au large de l'Equateur notamment).

Comme l'ont signalé le Pr. Patrick Mahon de l'Université des Indes Occidentales et le Pr. Lucia Fanning de l'Université Dalhousie (Canada) :

> « L'une des problématiques corrélant à la fois une dimension sécuritaire et les questions environnementales est sans aucun doute la question de la pêche illégale. La problématique dans ce domaine est de deux sortes : d'une part la pêche massive encore pratiquée par des acteurs extérieurs, comme les Coréens ou Taïwanais (mais en diminution), et d'autre part la question du non-respect des frontières maritimes des États : de très nombreux pêcheurs locaux transgressent très régulièrement, et sans difficulté, les limites maritimes, au détriment des stocks présents chez leurs voisins »[162].

Les données de navigation radar et satellite et les prises de vue aériennes qui ont pu être consultées pendant des phases d'observation participantes confirment l'augmentation de la présence de navires étrangers s'adonnant à des activités non réglementées dans ces zones. Sur le plateau des Guyanes, on relève ainsi une présence illégale croissante de pêcheurs vénézuéliens dans les eaux[163] du Guyana, ou brésiliens et surinamais dans les eaux territoriales françaises. Au large de l'Equateur, les autorités locales dénoncent une présence croissante de flottilles de pêche asiatiques de plusieurs dizaines à centaines de navires[164] par mois. Outre des enjeux sécuritaires directs - risques d'affrontements en mer entre pêcheurs de nationalités différentes dans les Caraïbes ou l'arrestation de pêcheurs guyaniens par le Venezuela en janvier

[162] Rencontrés au laboratoire CERMES de l'Université des Indes Occidentales, Campus de Bridgetown, La Barbade, Avril 2019.

[163] Eaux territoriales et ZEE

[164] Commission européenne, 2019, Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing and issues at stake in Ecuador, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/QANDA_19_6037

2021[165], la pêche illégale génère des risques économiques et environnementaux liés au non-respect des quotas de pêche et/ou à des pratiques préjudiciables à l'environnement (destruction des fonds, violation des périodes de reproduction, prédation dans les zones de sanctuarisation maritime, etc.).

La pêche illégale porte également des risques d'intersection avec d'autres activités criminelles (*cf.* Figure 32) :

> « Les activités criminelles liées à la pêche sont étroitement liées aux opérations de pêche, même si elles ne sont pas considérées comme illicites, non déclarées ou non réglementées, car elles ne constituent pas en elles-mêmes une activité de pêche. Les exemples d'activités criminelles liés à la pêche sont la falsification de documents, par exemple, la falsification des licences de pêche, les infractions fiscales, le blanchiment d'argent, les conditions de travail inappropriées, etc. Les activités criminelles associées au secteur de la pêche constituent des délits qui n'ont aucun lien direct avec les opérations de pêche mais qui se déroulent sur des navires de pêche ou durant une opération de pêche et qui utilisent l'opération de pêche comme couverture, possibilité ou moyen de commettre de tels délits. Ainsi, le trafic de drogue, le trafic d'êtres humains, le trafic d'armes, le piratage, etc. en sont des illustrations. Ces trois catégories nécessitent une action concertée de la part de différents organismes et l'utilisation de différents cadres opérationnels et juridiques. Les moyens d'y faire face ne sont pas nécessairement identiques. Cependant, dans certains cas, un navire peut être impliqué dans des activités relevant des trois catégories, ce qui nécessite une action coercitive coordonnée » (FAO, 2021).

[165] Reuters, *Guyana says Venezuela detained two fishing vessels in its waters*, mis en ligne le 24 janvier 2021, https://www.reuters.com/article/us-venezuela-guyana-idUSKBN29T0FW

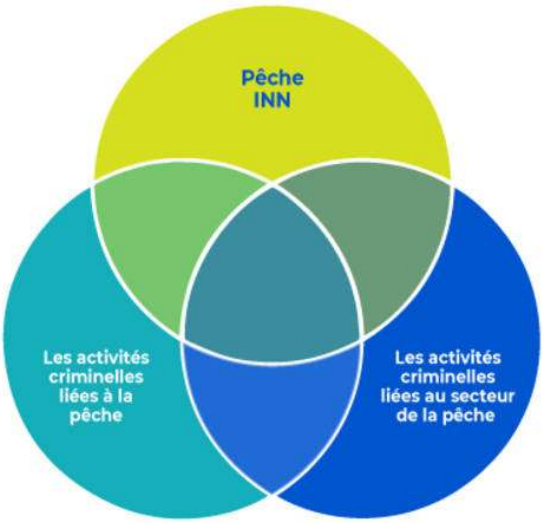


Figure 32 - Liens entre la pêche INR et d'autres activités criminelles

(Source : FAO, http://www.fao.org/iuu-fishing/background/links-between-iuu-fishing-and-other-crimes/fr/)

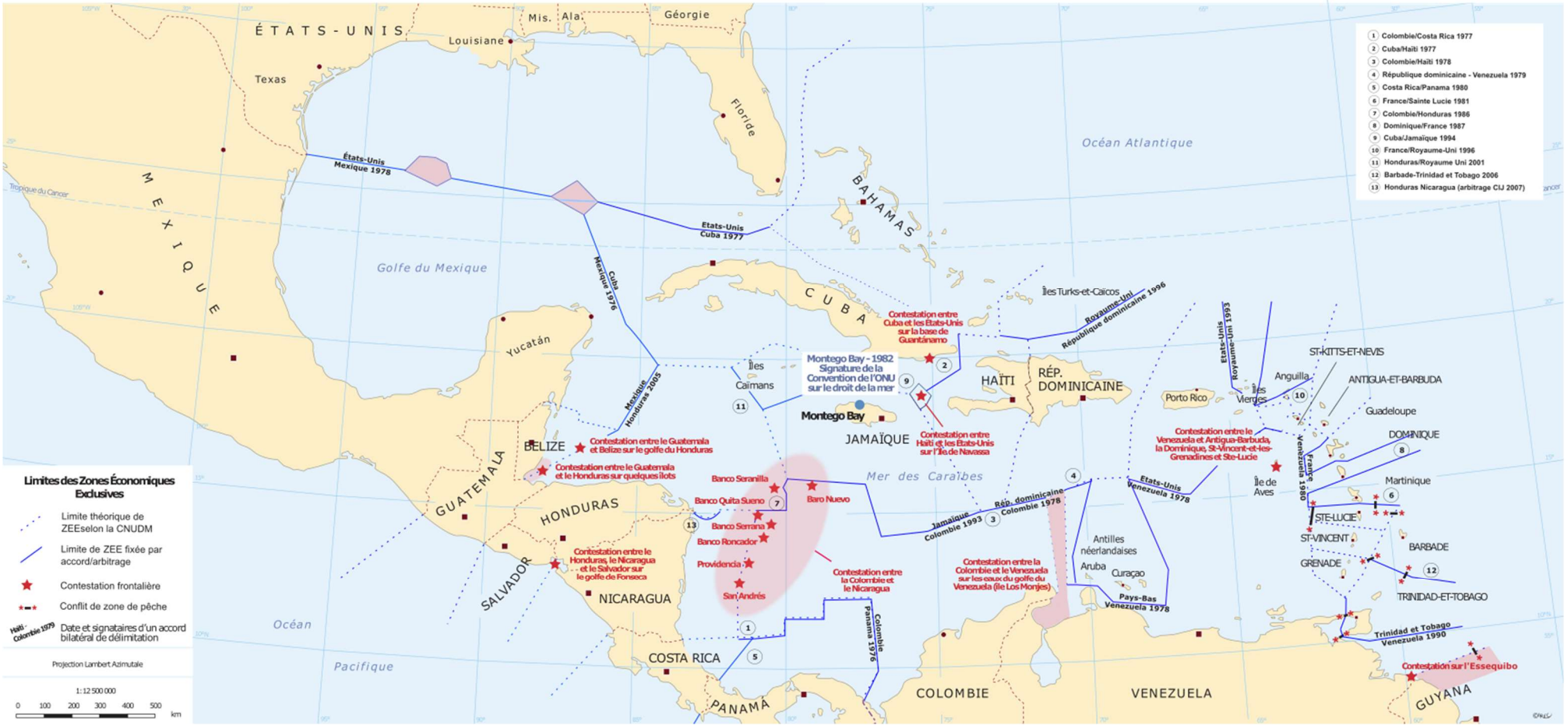
Ce sont des activités qui demeurent donc souvent difficiles à distinguer parmi les nombreux navires en transit, et qui nécessitent une analyse approfondie des modèles de navigation, c'est-à-dire des comportements des navires (cap, fréquence des passages, vitesse, etc.). Des procédures de surveillance, d'analyse et d'action d'interdiction que peu de pays de la région sont en mesure d'effectuer efficacement et régulièrement, faute de moyens et d'expérience. Autant de contraintes qui accentuent le besoin d'une amélioration des synergies entre acteurs, ce qui s'avère difficile dans un espace politiquement fragmenté.

2.3. Le défi de la fragmentation politique de l'espace maritime

a. La persistance de litiges frontaliers maritimes, bien que de basse intensité.

L'espace interaméricain est caractérisé par une forte fragmentation de l'espace maritime, ce qui est courant dans les mers semi-fermées et politiquement très morcelées. De nombreuses frontières, principalement maritimes, n'y sont pas définitivement fixées. La plupart des situations sont non-conflictuelles et font l'objet d'un relatif consensus *de facto*, conduisant progressivement à l'officialisation de plusieurs tracés frontaliers, à l'image des récents accords entre la France et le Suriname en novembre 2017[166] ou entre la République dominicaine et les Pays-Bas le 5 juillet 2021. Malgré ces avancées, plusieurs litiges frontaliers et revendications territoriales conflictuelles persistent. Comme le soulignait déjà François Taglioni en 1998, « bien que la plupart des États de la région aient ratifié la Convention de la loi de la mer, l'enjeu des Zones Économiques Exclusives (ZEE) est devenu tel que les litiges se règlent difficilement ». Cette étude ne prétend pas détailler l'ensemble des revendications et disputes territoriales actives dans cette région maritime. Nous estimons toutefois qu'il est possible de les regrouper en trois catégories (*cf.* Carte 7).

[166] La frontière terrestre n'a en revanche été définitivement fixée sur 400 km qu'à la suite du protocole d'accord signé le 15 mars 2021. Un litige demeure sur une centaine de kilomètres au sud de la convergence des rivières Itany et Marouini (Blancodini, 2021).



Carte 7 - Délimitations des Zones Economiques exclusives et litiges frontaliers en mer dans la région interaméricaine

Source : à partir d'une production cartographique d'Atlas Caraïbe (Université de Caen), modifié et mis à jour par Sylvain Domergue avec l'accord des auteurs, 2021

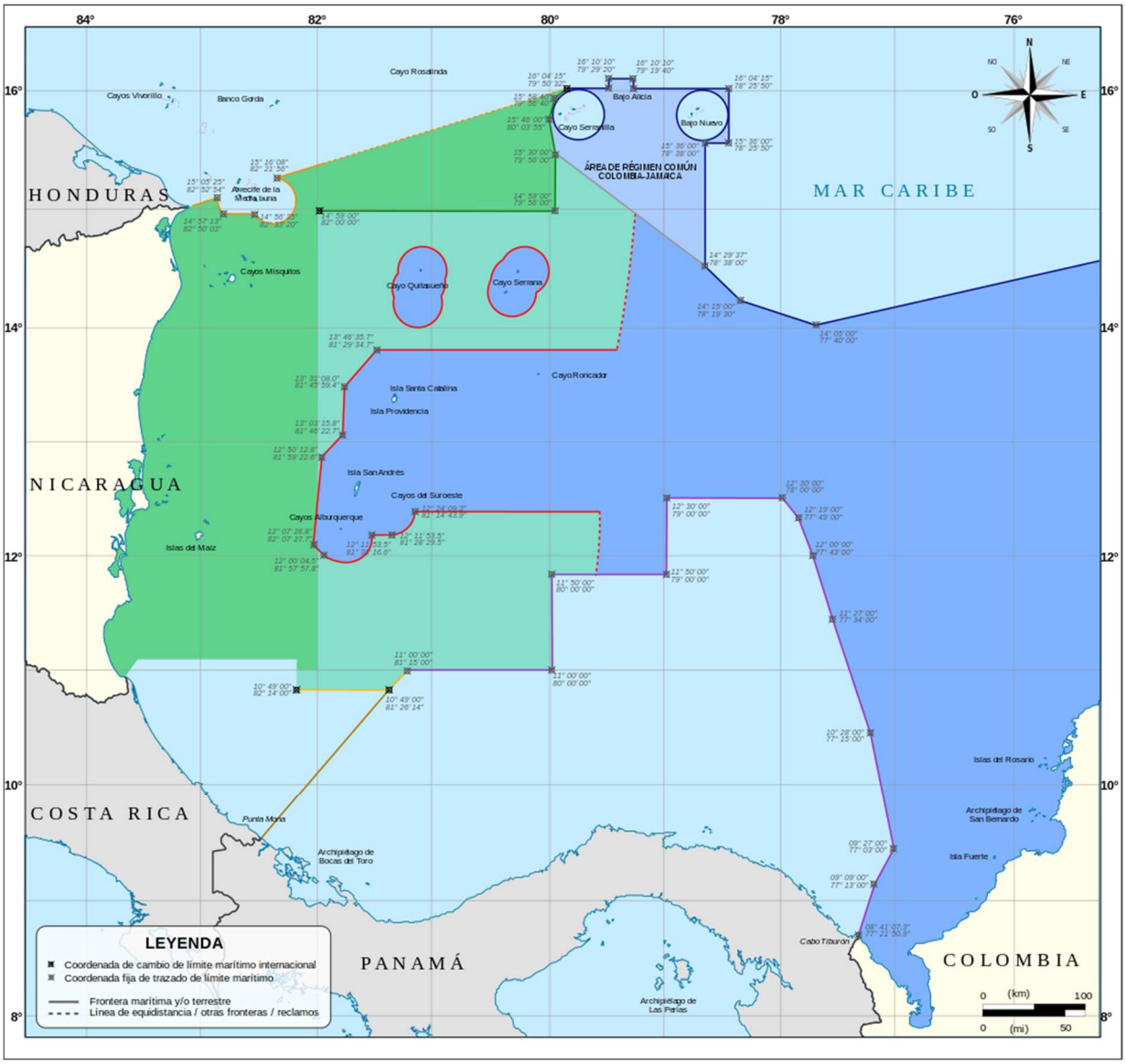
D'une part, les litiges de basse intensité regroupent les cas de tracés frontaliers ou de souveraineté territoriale contestés sans risque de tension géopolitique majeure à moyen terme. Peuvent être inclus dans cette catégorie le cas de la Baie d'Amatique dans le Golfe du Honduras, ou les revendications du Guatemala et du Belize sur la souveraineté des îlots Ranguana et Sapodilla et leurs eaux environnantes. L'enjeu est ici important pour le Guatemala qui, au regard de la Convention du droit de la mer de 1982, risque de voir son accès à la mer et la liberté de manœuvre de ses navires militaires fortement contraints[167]. Bien que non soldées, les tensions internationales ont été gelées par un compromis arbitré par l'OEA en 2001 et 2002. Nous pouvons également relever le litige de souveraineté concernant l'île de Navasse, Port au Prince contestant l'appropriation par Washington de cette terre de 5 km² dans le cadre du « *Guano Act* »[168] en 1857. Cette situation ne fait néanmoins pas l'objet de tensions majeures, compte tenu du faible intérêt stratégique de cet îlot. Enfin, subsiste la question de l'îlot d'Aves ayant permis au Venezuela de faire reconnaitre sa juridiction sur un vaste secteur dans la mer des Antilles, mais dont le statut d'île (permettant de revendiquer l'espace maritime attenant) est contesté par plusieurs Etats caribéens depuis 1997.

D'autre part, nous relevons plusieurs litiges de plus forte intensité, générant des tensions internationales à intervalle régulier. Trois cas peuvent être inclus dans cette catégorie : le conflit du Golfe du Venezuela, Bogota et Caracas se disputant la possession d'une vaste zone maritime au large des péninsules de Guajira et de Paraguaná autour de l'archipel de Los Monjes. Une situation conflictuelle qui avait conduit les deux pays au bord d'un conflit armé en 1987. Plus à l'ouest, les revendications du Venezuela sur l'Essequibo guyanien se prolongent en mer, Caracas contestant à Georgetown les droits d'exploitation des eaux poissonneuses et riches en hydrocarbures situées au large. Cette dispute territoriale est émaillée de démonstrations de force régulières de la partie vénézuélienne, illustrées par le déploiement récent de navires de guerre et l'interception de pêcheurs guyaniens. Les tensions Nicaragua/Colombie portant sur la souveraineté de l'archipel des San Andrès et Providencia aux marges occidentales de la mer des

[167] Dans le cas où ceux-ci seraient contraint de transiter par les eaux territoriales du Belize ou du Honduras, les forces navales guatémaltèques seraient soumises à l'application stricte du régime de passage inoffensif (navigation en surface des sous-marins, impossibilité de déploiement d'aéronefs, vitesse et cinématique de navigation strictement encadrée, impossibilité de procéder à des opérations de lutte contre les trafics, etc …).

[168] Cette loi adoptée au congrès en 1856 stipulait qu'une île découverte par un citoyen américain, ne se trouvant pas sous la juridiction d'un Etat (*res nullius)*, et dotée d'un dépôt de guano, pouvait être considérée comme appartenant aux Etats-Unis.

Antilles est enfin l'un des conflits interétatiques les plus anciens de cet espace maritime. Les revendications ont fait l'objet de nombreux arbitrages, dont l'arrêt de la Cour Internationale de Justice de 2012 est le dernier en date. Celui-ci confirme la souveraineté colombienne sur les îlots, mais attribue 75% de l'espace contesté au Nicaragua, certains îlots colombiens se trouvant désormais enclavés dans la ZEE nicaraguayenne (*cf.* Carte 8). La contestation par la Colombie de la décision de la CIJ maintient ce conflit ouvert.



Carte 8 - Représentation cartographique de l'arrêté de la Cour Internationale de Justice du 19 novembre 2012, disponible en source ouverte.

En bleu, la ZEE dévolue à la Colombie ; en vert, celle dévolue au Nicaragua.

Enfin, les projets d'extension du plateau continental, comme l'autorise la Convention du droit de la mer de 1982, génèrent certains chevauchements de revendications aux marges de l'espace étudié, qui n'ont suscité à cette heure que peu de tensions.

Comme le soulignait François Taglioni, « l'instabilité relative de ces dynamiques territoriales souligne le manque d'achèvement des processus politiques et économiques en place. Cependant, les choses progressent globalement vers des solutions pacifiques et dénotent une maturité diplomatique en vigueur dans la région » (Taglioni, 1998, page 15). Néanmoins, si les risques de dégradation de ces litiges en conflit armé sont très faibles, la persistance d'une stabilité juridictionnelle de la majorité des délimitations maritimes et la fragmentation politique de cet espace soulève de nombreux défis sécuritaires à plusieurs titres.

b. Les contraintes de sécurité générées par la fragmentation politique

La fragmentation politique de l'espace maritime génère d'abord des contraintes opérationnelles pour les forces de sécurité de la région. Le droit international encadre ainsi fortement les règles de navigation des marines et garde-côtes hors de leurs eaux territoriales, restreignant par exemple les possibilités d'action des forces de sécurité de plusieurs Etats insulaires des petites Antilles à des portions d'espaces très étroites. De même, le régime du passage inoffensif oblige les navires militaires à interrompre certaines de leurs actions lors de leur transit dans les eaux d'un Etat tiers. Une situation illustrant ce défi opérationnel a été constatée *in situ* à l'occasion d'une enquête de terrain pendant l'été 2019 : un navire militaire européen alors en mission de lutte contre le narcotrafic en mer des Antilles a dû faire face à un changement de trajectoire d'un *go-fast*. Un repositionnement du navire à l'ouest de l'archipel caribéen, dans l'océan Atlantique, était donc nécessaire, afin de déployer l'hélicoptère du bord et d'intercepter l'embarcation suspecte. Or, ce changement imprévu de façade maritime impliquant un transit de plusieurs heures dans les eaux territoriales d'un Etat insulaire voisin, interdit le déploiement de l'hélicoptère en cours de transit au titre du passage inoffensif, les autorités locales n'ayant pu être sollicitées à temps pour accorder leur autorisation au préalable (*cf*. Figure 33)[169].

[169] Convention du droit de la mer de Montego Bay, 1982, articles 17 – « droit de passage inoffensif », 18 – définition de « passage » et 19 – définition de « passage inoffensif »

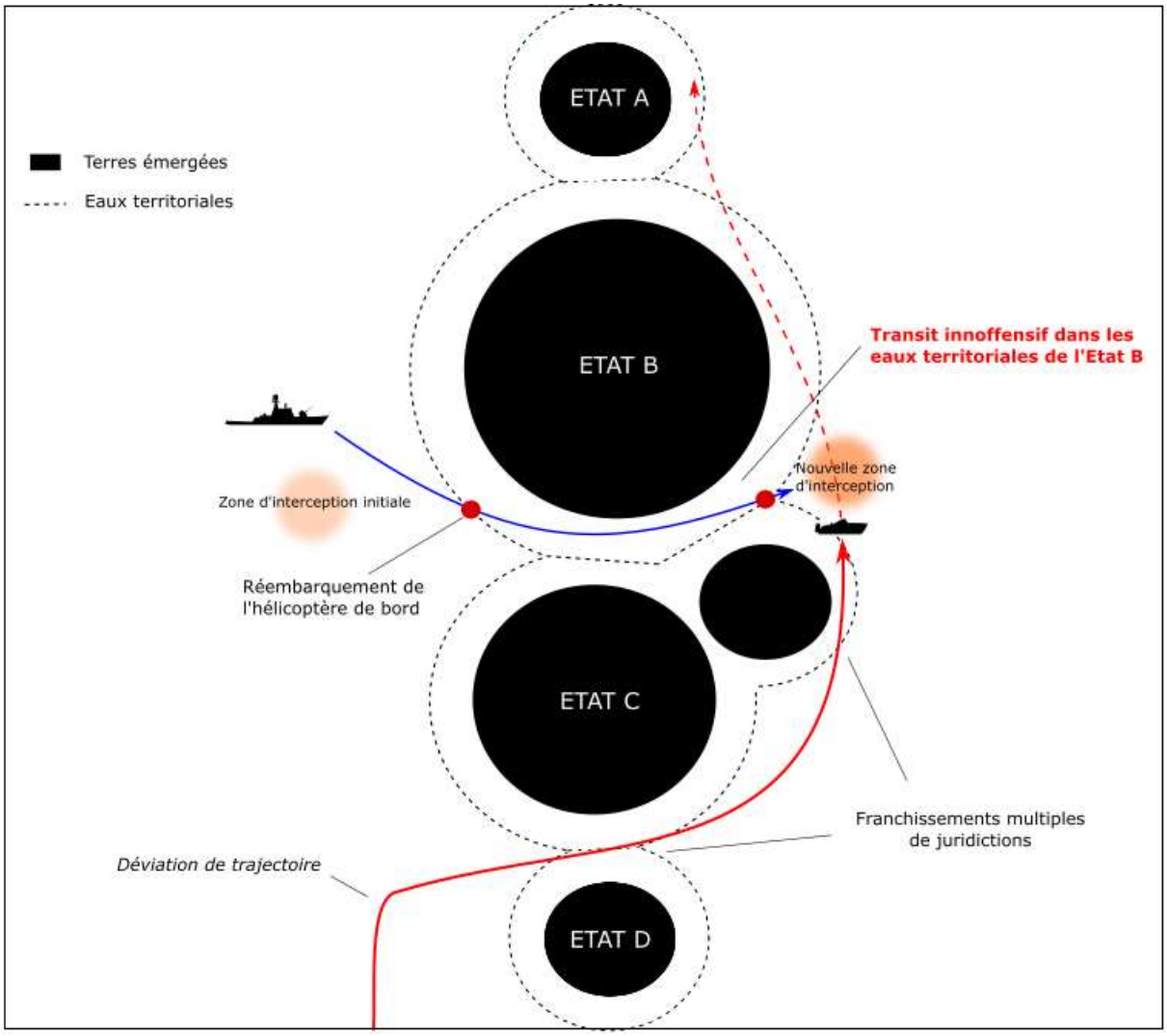


Figure 33 - Schématisation d'un transit au passage inoffensif

Réalisation Sylvain Domergue, 2021 à partir d'observations de terrain réalisées 2019

Les règles du passage inoffensif interdisent toute mise en œuvre de matériels militaires en posture offensive au cours du transit (en bleu sur la carte). Cela signifie que l'hélicoptère du bord, seul moyen d'interception efficace d'un *go-fast* (en rouge), ne peut redécoller avant d'avoir rejoint la zone contigue.

Cet exemple est instructif à plusieurs titres : il souligne également la nécessité d'une meilleure coordination internationale en matière de coopération maritime ; il met en évidence la grande capacité d'adaptation des narcotrafiquants et l'ampleur de leurs réseaux de renseignement à l'échelle de la région ; il souligne enfin leur total affranchissement des contraintes juridiques et administratives en mer, auxquelles les Etats sont soumis.

L'enchevêtrement de frontières maritimes qui séparent des eaux placées sous juridiction nationale, complique considérablement l'interception et l'arraisonnement des navires qui se livrent à des activités illégales, telle la contrebande, la pêche illicite et/ou non déclarée, ou des trafics divers. D'après plusieurs officiers de renseignement rencontrés pendant notre recherche doctorale, ces navires profitent de cette fragmentation territoriale pour réaliser des sauts de juridiction entre différentes eaux territoriales, ou pour pénétrer brusquement dans les eaux territoriales d'un Etat lorsqu'ils sont poursuivis en haute-mer[170].

La fragmentation territoriale et les carences de la coopération internationale provoquent d'importants défis dans la lutte contre les menaces et risques transnationaux[171]: les carences capacitaires en matière de renseignement et/ou de patrouille de certains acteurs[172] (cf. *infra*, chapitre 4), ou l'absence de volonté/de possibilité de coopération entre certains services pour des raisons politiques[173] génèrent des « trous dans la raquette », pour reprendre l'expression d'un officier de renseignement européen. Cette fragmentation territoriale et l'existence de grandes différences de procédure constituent une entrave aux actions de coopération, y compris dans la mise en œuvre d'opérations d'urgence (réponse à une catastrophe naturelle, pollution en mer, etc.). Un constat de plus en plus partagé, plaidant pour une meilleure coordination à différentes échelles.

[170] Entretiens conduits avec un représentant des garde-côtes jamaïcaine au printemps 2019, le chef du bureau « Renseignement » de l'Etat-major interarmées de Fort de France en juillet 2019, ainsi qu'un haut responsable des garde-côtes trinidadiennes à l'été 2021.

[171] Témoignages convergents d'officiers français, états-uniens, britanniques, et caribéens (ces derniers étant rattachés au *Regional Security Center* implanté à Bridgetown, La Barbade) collectés au cours des différents terrains de recherche et entretiens à distance.

[172] Haïti, le Suriname, Saint Vincent et les Grenadines ou Antigua et Barbuda par exemple

[173] Le Nicaragua et le Venezuela avec la Colombie, ou Cuba avec les Etats-Unis par exemple

Conclusion du chapitre 2

L'observation des principaux risques et menaces affectant l'espace interaméricain dans le domaine maritime met en évidence leur transnationalité et, en même temps, une relative régionalisation des défis sécuritaires (*cf.* Tableau 7). Mais la distribution géographique des phénomènes tend à confirmer l'invalidité d'une lecture régionale conduite sous le seul prisme du bassin maritime caribéen : la prise en compte des espaces maritimes pacifique et atlantique adjacents est nécessaire.

La géographie de l'insécurité maritime et l'intensité des phénomènes observés suggèrent une certaine communauté de destin des sociétés riveraines face à la concentration régionale d'enjeux partagés. On peut rappeler en particulier que les risques climatiques et les menaces liées aux trafics illicites affectant l'ensemble de l'espace étudié sont cités par la quasi-totalité des acteurs de la région comme des priorités de sécurité nationale. Devant la transnationalité et l'hyper-mobilité des risques et menaces identifiés, le besoin d'un dépassement de la maille nationale et de la mise en commun de moyens dispersés semble être une nécessité.

	INCIDENCE REGIONALE	INCIDENCE SUB-REGIONALE	INCIDENCE LOCALISÉE
Criminalité en mer	-	Incidents concentrés dans les espaces insulaires et côtiers, pour l'essentiel en Amérique centrale, au large du Venezuela, et dans le Sud des petites Antilles. Selon le Bureau Maritime International, la RMIA est classée troisième mondiale en nombre d'incidents, après l'Asie du Sud Est et le Golfe de Guinée (*International Chamber of Commerce*, 2017 et 2018).	
Terrorisme maritime	-	Pas d'événement relevé, mais menaces avérées ou suspectées depuis une vingtaine d'années sur certains points précis (canal de Panama, infrastructures portuaires, etc.), ou secteurs d'activité hyper-mobiles et à haute valeur ajoutée (croisière) (Eudeline, 2012, 2016)	
Sécurité de la navigation	Problématique globale, mais accentuée dans les passages de navigation resserrée (Détroit de Floride, Panama, etc.), ou au large de secteurs mal couverts par des moyens de surveillance et de sauvetage (Venezuela, etc.). L'Organisation Maritime Internationale (IMO) reporte une trentaine d'incidents de navigation, dont environ un quart « très sérieux » (perte totale du navire, décès, etc.) dans la RMIA depuis 2015[174].		
Pollution	Problématique par définition globale dans le cas, notamment, du déballastage en mer, mais à l'incidence accentuée à l'échelle régionale du fait du resserrement du trafic, mais également locale en fonction de la dérive des hydrocarbures.		
Trafics/flux illégaux	Menace régionalisée, à forte plasticité. Évolution des trafics sur l'ensemble de la région en fonction des adaptations sécuritaires mises en place.		
Risques naturels majeurs	Menace clairement régionalisée, qu'il s'agisse de la cinématique des ouragans ou des risques sismiques sous-marins dont les effets peuvent concerner l'ensemble de la région.	-	-
Altérations environnementales (changement climatique, destruction d'une ressource, d'un milieu, …)	Problématique par définition régionale mais qui peut connaître une forte accentuation en fonction des thématiques analysées. Les Sargasses, par exemple, constituent une menace régionale, mais concernent davantage l'échelle subrégionale dans le secteur des Petites Antilles et, à la marge, des Grandes Antilles.		

Tableau 7 - Les principales menaces maritimes actives dans la RMIA et leur estimation d'échelle d'incidence

(Domergue, 2020), à partir des recherches réalisées pour cette étude

[174] Base de données statistiques de l'OMI, consultée en février 2020 (https://gisis.imo.org/Public/MCI/Default.aspx)

BILAN DE LA PREMIERE PARTIE

La combinaison d'une lecture physique, climatologique et humaine des problématiques sécuritaires alimente notre réflexion sur l'identification d'un espace régional aux contours flous et mouvants autour d'enjeux maritimes. Celui-ci semble ainsi se dessiner dans un espace compris entre les approches pacifiques, le large des côtes nord du Brésil dans un axe est-ouest, et le nord de l'Equateur jusqu'au Cap Hatteras dans un axe Sud-Nord. Cette définition géographique est évidente lorsqu'on superpose plusieurs paramètres. Leur combinaison donne à voir une région maritime.

Cette définition géographique est fondée sur trois critères : la convergence des routes et la densification du trafic maritime, la forte interdépendance maritime des Etats riverains de ce grand bassin (Godard et Hartog, 2003) et la concentration combinée avec la superposition régionale de plusieurs problématiques maritimes. Tous ces éléments permettent de distinguer une « réalité fonctionnelle » (Julliard, 1962). Les contours ainsi proposés dépassent le prisme du grand bassin caraïbe, traditionnellement limité aux bassins des Antilles et au Golfe du Mexique.

La définition de cette réalité régionale fonctionnelle, appuyée sur la superposition et l'entrecroisement de problématiques partagées, demeure toutefois approximative. Pour l'appréhender de manière complète, il faut rappeler que cette réalité régionale est aussi construite par des acteurs locaux autour d'enjeux maritimes. Il convient donc de voir qui sont les acteurs de la sécurité maritime et à quel niveau de gouvernance ils se placent pour construire leur coopération sécuritaire.



DEUXIEME PARTIE

Privilégier le prisme régional : le déploiement de macro-régionalismes sécuritaires maritimes

Après avoir présenté les ressorts et la géographie de l'insécurité maritime dans la première partie, cette seconde partie aura pour objectif de montrer pourquoi et comment les acteurs de la sécurité maritime conçoivent et construisent des stratégies de sécurisation à l'échelle régionale.

Nous montrerons d'abord que la gouvernance de la sécurité maritime est une notion complexe qui peut être envisagée à plusieurs échelles. Il s'agira d'identifier le rôle des principaux acteurs de la sécurité maritime, à commencer par les acteurs non-institutionnels et les grandes institutions internationales de rang mondial (chapitre 3). Nous montrerons toutefois que la référence nationale demeure prédominante dans l'élaboration des stratégies de sécurisation : la capacité d'initiative et le volontarisme de certains acteurs nationaux sont donc essentiels dans l'élaboration de stratégies régionales (chapitre 4). Enfin, nous verrons que la sécurisation des espaces maritimes peut être un vecteur d'influence pour les Etats dominants de l'espace étudié, mais également un levier d'affirmation sur la scène internationale et un moyen pour réduire les vulnérabilités critiques des territoires les plus fragiles (Chapitre 5).

Chapitre 3 : Le macro-régionalisme des acteurs non-étatiques : favoriser la région pour mettre en œuvre des politiques

Introduction au chapitre 3

Peter Taylor soulignait l'intérêt de l'approche multiscalaire pour bien comprendre un phénomène dans son ouvrage *Political geography : world-economy, nation-state and locality* publié en 1985. Cela s'applique à l'observation de la gouvernance de la sécurité maritime. Le niveau régional dans le domaine de la sécurité maritime est favorisé par de nombreux types d'acteurs, institutionnels ou non, à commencer par les acteurs de niveau mondial. Le régionalisme promu par ces derniers sera donc compris, dans ce chapitre, comme le substantif de la notion de régionalisation, entendu ici comme la « quête de l'espace pertinent pour l'action » (Smouts 1997).

Dans cette perspective, il convient de définir la notion de gouvernance de la sécurité maritime, en nous penchant d'abord sur le niveau mondial et les principaux acteurs impliqués (1). Cette démarche nous permettra de mettre en évidence les insuffisances d'une gouvernance seulement mise en œuvre et exercée à cette seule échelle, conduisant les acteurs de rang mondial à déployer des stratégies régionales dans une dynamique *top-down,* dont nous identifierons ensuite les principales manifestations dans l'espace interaméricain (2).

1. La construction d'une gouvernance maritime mondiale, au regard de l'aspect global des problématiques maritimes

1.1. La gouvernance maritime à travers le prisme de la sécurité au niveau mondial

a. La gouvernance, une notion en construction, au croisement de plusieurs disciplines

Un « mot valise » ?

La gouvernance est une notion à géométrie variable et difficile à saisir. Dans une tentative de synthèse des définitions existantes, le philosophe John Pitseys constatait sa prolifération en le qualifiant de « concept commode », de « mot-talisman » parfois « associé à tout et n'importe quoi » (Pitseys, 2010, p.2). La gouvernance semble ne traduire « aucune sorte de paradigme unifié », sinon « une technique de guidance caractérisée par la grande diversité de ses techniques et de ses acteurs » (Juillet, 2001, cité par Pitseys, p.2). Il n'en demeure pas moins que cette notion occupe aujourd'hui une grande place dans la littérature scientifique en géopolitique, géographie, ou encore en science politique. Il faut donc tenter d'en donner une définition en reliant cette dernière aux thèmes centraux de cette étude.

Le mot gouvernance apparaît en Europe occidentale dès le XIIIe siècle pour désigner l'art de gouverner, c'est-à-dire « l'ensemble des techniques permettant de disposer et d'entretenir le bien public » (Pitseys, 2010, p. 9). On le relève également au XV^{e} siècle dans le livre d'un juriste anglais, intitulé *The governance of England*, où il est entendu comme l'ensemble des modalités par lesquelles un pouvoir administre un objet (*Géoconfluences*, 2021). De la sphère du pouvoir d'Etat, la notion de gouvernance glisse vers la sphère économique dans la première moitié du XXe siècle, où elle désigne, dans la littérature scientifique anglo-saxonne, la « coordination pour accroître l'efficacité » d'une entreprise (Coase, 1937 ; Chandler, 1977 ; Duhaime et Mahoney, 1997 ; Williamson, 1996). Dans cette perspective, « gouvernance » *(governance)* se différencierait alors de « gestion » (*management*), la gestion étant le plus souvent comprise comme l'allocation de ressources et la supervision des opérations

« quotidiennes » d'une organisation (Taylor, 1911 ; Fayol, 1916 ; Megginson, Mosely et Pietri, 1989 ; Van Fellet et Peterson, 1994). La gouvernance aurait davantage d'une dimension « stratégique » au long cours, consistant à déterminer des objectifs, les mécanismes décisionnels, les limites, les cadres de responsabilité et d'action de l'organisation. Entendue de manière générale, elle demeure associée à un principe de vertu : on parle alors de « bonne gouvernance » (*Good governance*), afin de désigner la recherche de l'efficacité, de la bonne organisation et de la transparence (Le Galès, 2013 ; Géoconfluences, 2021).

C'est sous ce vocable que la notion entre, à la fin du XXe siècle, dans le champ des relations internationales et de la science politique, dans un contexte marqué par la « reproduction par le pouvoir politique des mécanismes en vigueur dans la sphère économique, notamment le recours massif aux cabinets de conseils extérieurs » (*Géoconfluence*, 2021)[175]. Véritable « obsession » dans les « débats sur les mécanismes de développement » dans les années 1980 (Hyden et Brattons, 1992, mobilisés par Williams et Young, 1994, p.1), la gouvernance est portée haut par de nombreuses institutions internationales comme la Banque Mondiale (Williams et Young, 1994) et désigne en fin de compte, dans une approche libérale, « un mode de direction moins lourd et plus souple, moins directif et plus participatif, plus diffus et moins technocratique » (Paquet, 1996, p.24).

De la gouvernance à la gouvernance mondiale

C'est également à cette époque que se développe la notion de *Global Governance*. Dans ce contexte, et selon l'ouvrage pionnier de Rosenau et Czempiel (1992), la gouvernance désignerait « un ensemble de régulations fonctionnant même si elles n'émanent pas d'une autorité officielle, produites par la prolifération des réseaux dans un monde de plus en plus interdépendant » (Rosenau, 1997, cité par Smouts, 1998, p.150). Le politologue américain Norman Finkelstein propose de son côté, dans le sillage de Rosenau, de la définir comme une

[175] Définition de la gouvernance, *Géoconfluences*, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gouvernance

« activité », qui consiste à « gouverner[176], sans autorité souveraine, des relations qui transcendent les frontières nationales. La gouvernance mondiale [consistant] à faire au niveau international ce que les gouvernements font au niveau national » (Finkelstein, 1995, p.367). Mais c'est surtout la définition de la *Commission on Global Governance*, réunie en 1995 à l'initiative du chancelier Brandt, qui va faire autorité dans le domaine des relations internationales. La gouvernance y est entendue comme :

> « La somme des différentes façons dont les individus et les institutions, publiques et privées, gèrent leurs affaires communes. C'est un processus continu de coopération et d'accommodement entre des intérêts divers et conflictuels. Elle inclut les institutions officielles et les régimes dotés de pouvoirs exécutoires tout aussi bien que les arrangements informels sur lesquels les peuples et les institutions sont tombés d'accord ou qu'ils perçoivent être de leur intérêt » (*Commission on Global Governance*, 1995).

Comme le souligne la politologue française Marie Claude Smouts, « ainsi définie, la gouvernance permet de penser la gestion des affaires internationales non comme un aboutissement, un résultat, mais comme un processus continu » (Smouts, 1998, p.151).

C'est ainsi que, des années 1990 jusqu'à nos jours, l'acception de la gouvernance, sans autre adjectif, tend à s'élargir et est associée « à l'élaboration de nouvelles techniques de gouvernement et à la substitution de l'action unilatérale de l'État par un mode plus consensuel et pluraliste de formulation de la norme » (Pitseys, 2010, p. 11). Cette perception va influencer de nombreuses propositions de définitions inspirées de celle de la *Commission on Global Governance* de 1995, comme celle du politologue néerlandais Jan Kooiman qui définit la gouvernance comme « tous ces arrangements interactifs auxquels participent des acteurs publics et privés et qui visent à résoudre des problèmes sociétaux ou à créer des opportunités sociétales, à s'occuper des institutions au sein desquelles ces activités de gouvernance ont lieu et à stimuler les débats normatifs sur les principes qui sous-tendent toutes les activités de gouvernance » (Kooiman, 2000, cité par Le Galès, 2013, p.476). Autrement dit, cela englobe

[176] Traduit de l'anglais *to govern*, dans un sens associant les idées de « régir », « administrer », « contrôler » ou encore « conduire » selon les propres explications de l'auteur Finkelstein insiste dans cet article sur le fait que le la « Gouvernance » ne peut en aucun cas être strictement synonyme de « Gouvernement » : « *At least, it must be clear that it does not mean "government," or we would say that instead* » (Finkelstein, 1995, p.367).

« l'ensemble des processus et des institutions qui participent de la gestion politique d'une société », la gouvernance étant « au gouvernement, ce que *le* politique est à la politique » (Le Galès, 2013, p.476). Ali Kazancigil la définit ainsi comme un « mode de coordination sociale » qui exclut, par définition, l'idée d'une organisation centralisée au profit d'interactions nombreuses entre une multitude d'acteurs divers (Kazancigil, 2010, p. 35).

Si ces définitions soulignent la pluralité des pratiques et des acteurs dans les mécanismes de gouvernance, elles n'incluent pas la nécessaire appréhension de la pluralité des échelles de lecture. Dans le contexte de la mondialisation, certains phénomènes et certaines problématiques suscitent le développement de mécanismes de coopération dans un nombre croissant de domaines, en combinant les échelles. Cela s'applique, par exemple, à la gouvernance urbaine, environnementale, sécuritaire, informatique, ou encore de la santé (Lafaye, 2001). La sécurité en particulier, nous l'avons vu, ne peut plus s'appréhender à travers le seul prisme de la maille étatique. D'autres auteurs, comme Cristina d'Alessandro et Yann Richard, proposent donc de définir la gouvernance, dans un sens politique, « comme la coordination d'acteurs nombreux, de différentes natures *et de différents niveaux*, en vue de réaliser un projet particulier. Ces acteurs entretiennent éventuellement des relations d'interdépendance et forment des systèmes mouvants et polycentriques, structurés par des réseaux mixtes à la fois privés et publics » (D'Alessandro et Richard, 2018, p 164). C'est dans ce sens que cette notion s'applique aux espaces maritimes, en particulier depuis la seconde moitié du XXe siècle.

b. Les principes de la gouvernance maritime

La gouvernance maritime, un « concept nébuleux »

La gouvernance est non moins difficile à définir lorsqu'on l'applique aux affaires maritimes. Dans la littérature scientifique, il n'existe pas de définition universelle ou même largement utilisée de la gouvernance maritime. Le politologue Tomasz Lukaszuk (2018) relève ainsi le nombre élevé de notions qu'on peut lui associer (*cf*. Tableau 8) :

Notions	Principaux auteurs	Idée dominante
« Public order of the oceans	McDougal et Burke, 1962, …	Se réfère à la réglementation politique de la liberté de navigation, de l'organisation de l'exploitation des ressources stratégiques, et de la régulation des conflits, notamment interétatiques.
« Order at sea »	Bekkevold et Till, 2016	
***« Ocean Governance »* (au singulier)**	Mann Borgese 1995 ; Haward et Vince, 2009 ; Tanaka, 2008 ; Kundis Craig, 2012 ; Chang 2012 ; Pyc 2014 ; Kimball, 2001, …	Se réfère à l'établissement « des principes et objectifs fondamentaux contribuant à entretenir les systèmes productifs socioécologiques, d'élaborer des politiques et des cadres réglementaires, de s'assurer que les intérêts de la société soient représentés de manière équitable dans la prise de décision, d'harmoniser les perspectives individuelles, sectorielles et sociétales, de maintenir une cohérence entre les échelles juridictionnelle, spatiale et temporelle, de définir les règles de répartition des pouvoirs, des ressources et des avantages, de garantir les interactions avec les autres systèmes de gouvernance, de faire appliquer les décisions et réglementations, et de préserver la capacité d'apprendre et d'évoluer » (FAO, 2012)
***« Oceans Governance »* (au pluriel)**	Kem Lowry, 2007 ; Rothwell et Stephens, 2016 ; Prelove et Blasiak 2018, …	
« Marine governance »	Katrine Soma , Jan van Tatenhove et Judith Van Leeuwen, 2015	Se réfère spécifiquement aux efforts de réglementation de toutes les activités qui utilisent et affectent le milieu marin
« Maritime governance »	MacLaughlin, 2010 ; Roe, 2016, …	Pour ces auteurs, cette notion se réfère spécifiquement aux efforts de réglementation de l'industrie du transport maritime

Tableau 8 - Panorama simplifié des principales notions applicables à la gouvernance des espaces maritimes.

Source : Tomasz Lukaszuk, 2018

La gouvernance maritime est ainsi qualifiée de concept « nébuleux » par la *World Ocean Review* (2015)[177]. Dans une publication destinée au grand public, l'*US Coast Guard* propose de la définir comme « la capacité du gouvernement, par le biais d'actions directes et de partenariats avec des entités privées, non gouvernementales et internationales, d'exercer un contrôle effectif sur son domaine maritime »[178]. Une définition limitée qui reprend, certes, l'idée d'interactions multiples avec des acteurs de différentes natures, mais qui demeure réduite à un prisme intra-

[177] World Ocean Review : *On the difficulté of governing the sea*, mis en ligne en 2015 https://worldoceanreview.com/en/wor-4/politics-and-the-oceans/on-the-difficulty-of-governing-the-sea/

[178] US Coast Guard, Proceedings, the Coast Guard Journal of Safety and Security at Sea, Automne 2019

national. Dans une importante étude sur la gouvernance du transport maritime, le politologue britannique Michael Roe note que celle-ci se heurte à l'inadéquation entre la nature mondialisée de l'industrie du transport maritime et la fragmentation des juridictions, lois et règlements qui régissent ces activités au niveau national, régional et parfois local (Roe, 2013). Ainsi, la politologue néerlandaise Judith van Leeuwen propose de définir, la gouvernance maritime comme :

> « Le partage des compétences en matière d'élaboration des politiques dans un système de négociation entre des institutions gouvernementales à plusieurs niveaux (international, supranational, national, régional et local) d'une part, et les acteurs étatiques, les acteurs du marché et les organisations de la société civile, afin de de la société civile d'autre part, afin de régir l'activité de du transport maritime et ses conséquences ». (Van Leeuwen, 2015, p.24).

Judith Van Leeuwen reprend ici l'idée d'une gouvernance maritime construite selon la dynamique de relations d'acteurs divers *interagissant à plusieurs niveaux* afin de conduire un projet commun. Ces définitions suggèrent la nécessité d'une *réflexion à plusieurs échelles*, en se limitant à un seul secteur, celui du transport maritime.

D'autres chercheurs soulignent une nécessaire approche *multi-sectorielle* de la gouvernance maritime. En 2011, les géographes et biologistes français Brice Trouillet, Thierry Guineberteau, Mathieu Bernardon et Sylvain le Roux ont étudié les défis de la gouvernance maritime en Afrique de l'Ouest à travers un prisme environnemental, en montrant que celle-ci ne pouvait se limiter à l'appréhension d'un seul domaine, comme celui de la pêche. Ils prennent donc en compte d'autres activités en mer, comme le développement des exploitations énergétiques et l'exploitation minière. Dans le même esprit, et dans une lecture davantage sécuritaire, le chercheur allemand Peter Lehr invite en 2013 à mieux appréhender les interactions entre la lutte contre les activités illégales, la pêche non déclarée et non réglementée, la recherche et le sauvetage et la gestion des ressources marines, dans la mise en œuvre de politiques collaboratives de lutte contre la piraterie dans l'océan Indien.

La gouvernance de la sécurité maritime, proposition de définition

Un constat qui fait dire à Russ Bowman et Tiffany Smythe (2019) que la gouvernance, *a fortiori* dans le domaine maritime, est interactive, inclusive et intégrative. Interactive, car elle nécessite de prendre en compte et/ou d'inciter au développement d'interconnexions entre acteurs (agences, organisations, individus…). Inclusive, en impliquant de nombreuses parties prenantes de natures très diverses, des usagers de la mer, de l'industrie, au même titre que des entités gouvernementales et intergouvernementales. Intégrative, en dépassant les frontières entre les agences, les États et les secteurs d'activité et en conduisant dans certains cas à les effacer de manière formelle (par l'adoption d'accords multilatéraux, ou la mise en application de réglementations) ou informelle (influence sur les pratiques, les comportements, l'adoption progressive de valeurs et de normes communes).

A la lumière de ces éléments, la notion de gouvernance de la sécurité maritime désigne selon nous le développement de mécanismes de régulation et de coopération transcalaire et multi-sectoriels, mis en œuvre par une pluralité d'acteurs, afin de garantir collectivement et durablement l'intégrité de leurs intérêts et de leurs activités maritimes.

Le Commissaire Général Jean-Louis Fillon, secrétaire général de l'Institut Français de la Mer, soulignait que toute gouvernance pouvait être réduite à quatre éléments principaux : « des principes, des règles, des acteurs et une architecture institutionnelle qui agrège ces éléments » (Fillon, 2017). Avant de s'intéresser plus précisément au cas de l'espace maritime interaméricain, il est nécessaire de clarifier les rôles, objectifs et missions de chaque acteur de la gouvernance maritime au niveau mondial.

1.2. Rôle et action des principaux acteurs de la gouvernance maritime au niveau mondial : « un orchestre sans chef » ?

a. Le rôle des principaux acteurs non institutionnels dans la gouvernance maritime

La littérature distingue trois types d'acteurs non-institutionnels qui jouent un rôle important dans la gouvernance de la sécurité maritime (Foulquier, 2014 ; Fillon, 2017) : les firmes

transnationales (du transport maritime, des assurances, etc …), les organisations non-gouvernementales (ONG) et les organisations professionnelles. Il est possible d'en présenter synthétiquement les rôles respectifs, afin de comprendre leur influence et leurs objectifs dans la construction de la gouvernance de la sécurité maritime.

Les firmes transnationales

Les firmes transnationales participent à la gouvernance maritime au niveau mondial à plus d'un titre. En structurant des réseaux de transport à l'échelle mondiale, les compagnies maritimes sont les chevilles ouvrières de la mondialisation, en alimentant le trafic des routes maritimes qui en sont les artères (Frémont, 2007). A ce titre, elles influencent les réflexions sur la réglementation internationale de la sûreté de la navigation et de la sécurité (Roe, 2012). Ainsi, avec les grandes assurances mondiales du secteur maritime, elles ont par exemple amplement contribué à l'adoption de mesures et à la mise en œuvre d'opérations internationales de lutte contre la piraterie en 2008, au large de la corne de l'Afrique. En 2021, elles ont engagé une démarche similaire pour inciter la communauté et les institutions internationales à prendre des mesures urgentes contre le développement de la piraterie dans le Golfe de Guinée[179]. Par ailleurs, en raison leur importance économique, les grandes compagnies de transport confèrent un poids politique parfois considérable à certains Etats dans les grandes instances internationales. C'est le cas de petits Etats comme le Panama, où est enregistré plus de 18% de la flotte marchande mondiale, ou le Danemark, siège du géant du transport maritime mondial Maersk. C'est aussi le cas de pays n'ayant pas d'accès à la mer, comme la Suisse, où siège la compagnie MSC.

Outre leur influence sur la gouvernance maritime mondiale, elles sont des acteurs sous surveillance. Les grandes entreprises du transport ou de la croisière font par exemple l'objet d'une attention particulière à cause de l'importance de leur impact environnemental en termes

[179] Laurent Lagneau, *Des compagnies maritimes réclament une « coalition » contre la piraterie dans le golfe de Guinée*, Zone Militaire Opex 360, mis en ligne le 19 mai 2021, http://www.opex360.com/2021/05/19/des-compagnies-maritimes-reclament-une-coalition-contre-la-piraterie-dans-le-golfe-de-guinee/

de rejets atmosphériques ou marins[180] [181], et des risques d'accident intrinsèques à leur activité.

Les organisations professionnelles

Les organisations professionnelles sont également incontournables dans la gouvernance maritime mondiale en matière de prévention des risques et des menaces pouvant mettre en péril les activités économiques maritimes. La plus ancienne est la Chambre de commerce internationale, fondée à Paris en 1919. Elle n'a pas de prérogative législative, mais elle contribue à l'élaboration de normes et de règlements destinés à faciliter le commerce mondial. Elle dispose d'une Cour Internationale d'Arbitrage afin de limiter le nombre des actions en justice. Surtout, elle représente les intérêts des acteurs privés devant les institutions internationales où siègent les Etats (Foulquier, 2014). Dotée depuis 1981 de l'*International Maritime Bureau* (IMB), elle lutte contre les fraudes et pratiques illicites dans le domaine du commerce maritime et elle dispose d'un observatoire mondial de la piraterie à Kuala Lumpur. Elle contribue donc à la prévention des risques qui pèsent sur les activités commerciales des acteurs privés du secteur. Un rôle comparable, bien que plus modeste, est joué par *l'International Chamber of Shipping*, regroupant les seuls armateurs internationaux. Du côté des « gens de mer », l'*International Transport Worker's Federation* (ITF), dont la branche « Gens de mer » constitue la première entité syndicale de rang mondial des travailleurs de la mer, a plus de 600 000 adhérents en 2018[182]. Elle constitue un maillon essentiel de la gouvernance maritime en contribuant aux travaux de l'OMI et de l'OIT pour l'élaboration de normes professionnelles, la diffusion et l'information sur les droits et revendications des gens de mer, où l'on trouve presque toutes les nationalités. Enfin, pour ne citer que les organismes les plus importants, nous devons souligner le rôle du *World Ocean Council*, association professionnelle et groupe de lobbying chargé de promouvoir l'adoption de pratiques

---

[180] Le Parisien, *Le transport maritime en Europe pollue autant qu'un pays de l'UE*, publié le 8 décembre 2019, https://www.leparisien.fr/environnement/le-transport-maritime-en-europe-pollue-autant-qu-un-pays-de-l-ue-08-12-2019-8212452.php

[181] La Tribune, *Moins de pollution, plus de navires : le dilemme du transport maritime*, publié le 1er septembre 2021, https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/plus-de-bateaux-moins-de-pollution-l-equation-complexe-du-transport-maritime-891541.html

[182] Bulletin de l'International Transport Worker's federation, année 2018,

https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/seafarers-bulletin-2018

industrielles plus durables dans les activités économiques en lien avec le monde maritime.

Les organisations non-gouvernementales

Les ONG jouent enfin un rôle non négligeable dans la gouvernance maritime à différents niveaux. Au sein des institutions internationales, elles fournissent des expertises et portent à la connaissance de la communauté internationale et de l'opinion publique mondiale certaines informations afférentes à la pollution du milieu maritime, ou aux pratiques illicites en contradiction avec les principes de développement durable édictés par les conventions et accords internationaux. Elles servent ainsi de relais d'information entre les acteurs publics et privés de niveau mondial, mais également auprès des Etats, des collectivités territoriales et des acteurs locaux. En matière de prévention et d'action environnementale, relevons notamment le rôle de *WWF, Greenpeace, Sea Shepherd*, ou l'Union Internationale pour la conservation de la nature (*UICN*), à l'origine de nombreux projets de coordination régionale dans l'espace interaméricain[183]. Les ONG et les réseaux universitaires contribuent enfin de matière essentielle à la définition « d'écorégions marines », définies par Fond Mondial pour la Nature (WWF) et l'ONG états-unienne *The Nature Conservancy* (TNC). Ces « vastes aires marines de plusieurs km² de surfaces transfrontalières par nature, formant un écosystème spécifique » (Henoque, 2011, cité par Fau et Tréglodé, 2018 p. 44) sont au nombre de 18 dans l'espace interaméricain (*cf*. Figure 34).

[183] Caribbean Initiative de l'UICN

https://web.archive.org/web/20100429234231/http://www.iucn.org/about/union/secretariat/offices/meso/caribbean/

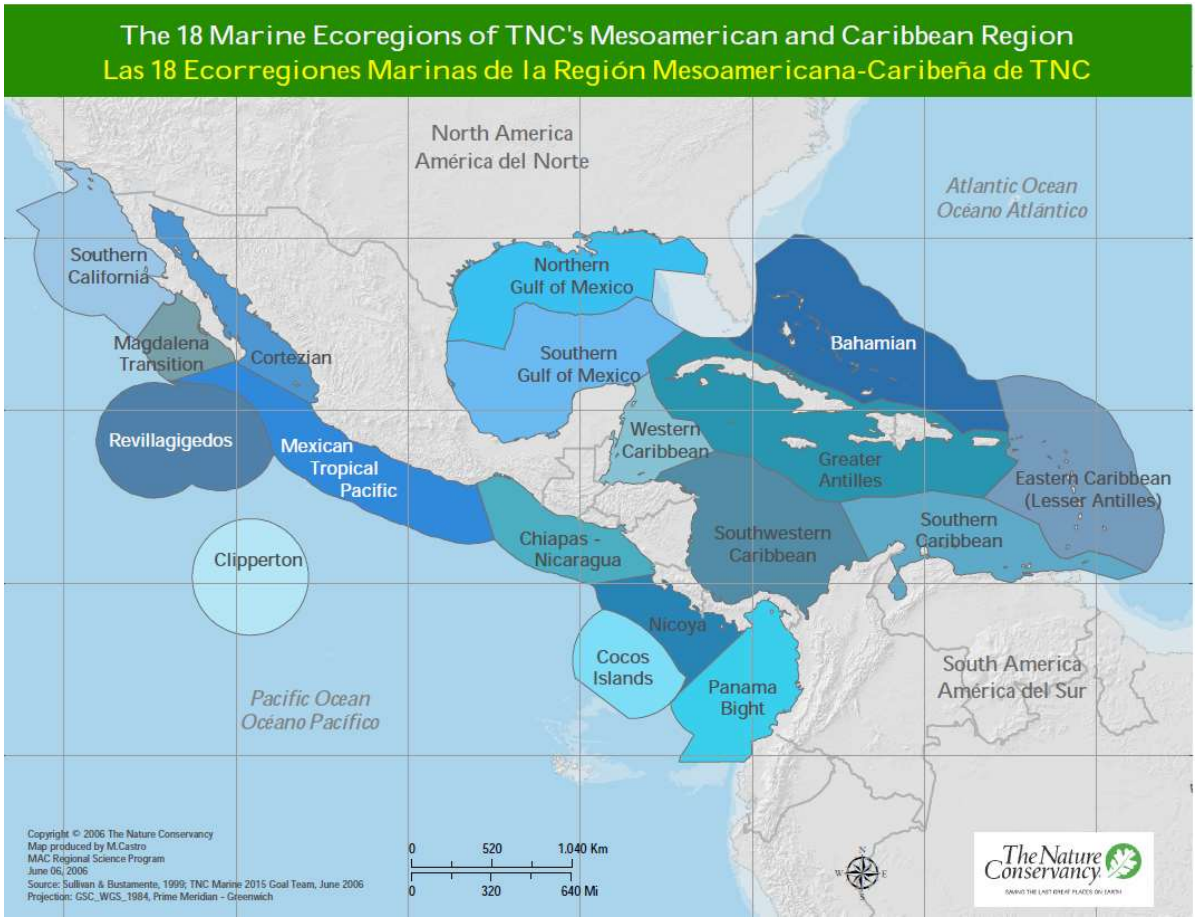


Figure 34 - Les 18 éco-régions maritimes identifiées par l'ONG TNC dans la RMIA.

Source : TNC, 2006

Elles sont les bases de quatre « Grands Ecosystèmes Marin » (GEM) ou *Large Marine Ecosystem* (LME) (Sherman, 1990, 2005, 2009) autour du grand bassin caribéen, et d'un cinquième, le *Pacific Central American Coastal Large Marine Ecosystem*, situé dans les approches de l'océan Pacifique (*cf.* Figures 35 et 36). Ces grands écosystèmes marins (GEM) sont définis comme :

> « Des zones des océans du monde qui englobent les zones côtières, depuis les bassins fluviaux et les estuaires jusqu'aux limites maritimes des plateaux continentaux et aux marges extérieures des principaux systèmes de courants océaniques. Il s'agit de régions relativement grandes, de l'ordre de 200 000 km² ou plus, caractérisées par une bathymétrie, une hydrographie, une productivité et des populations trophiquement dépendantes distinctes. La productivité dans les zones

protégées des LME est généralement plus élevée que dans l'océan ouvert »[184].

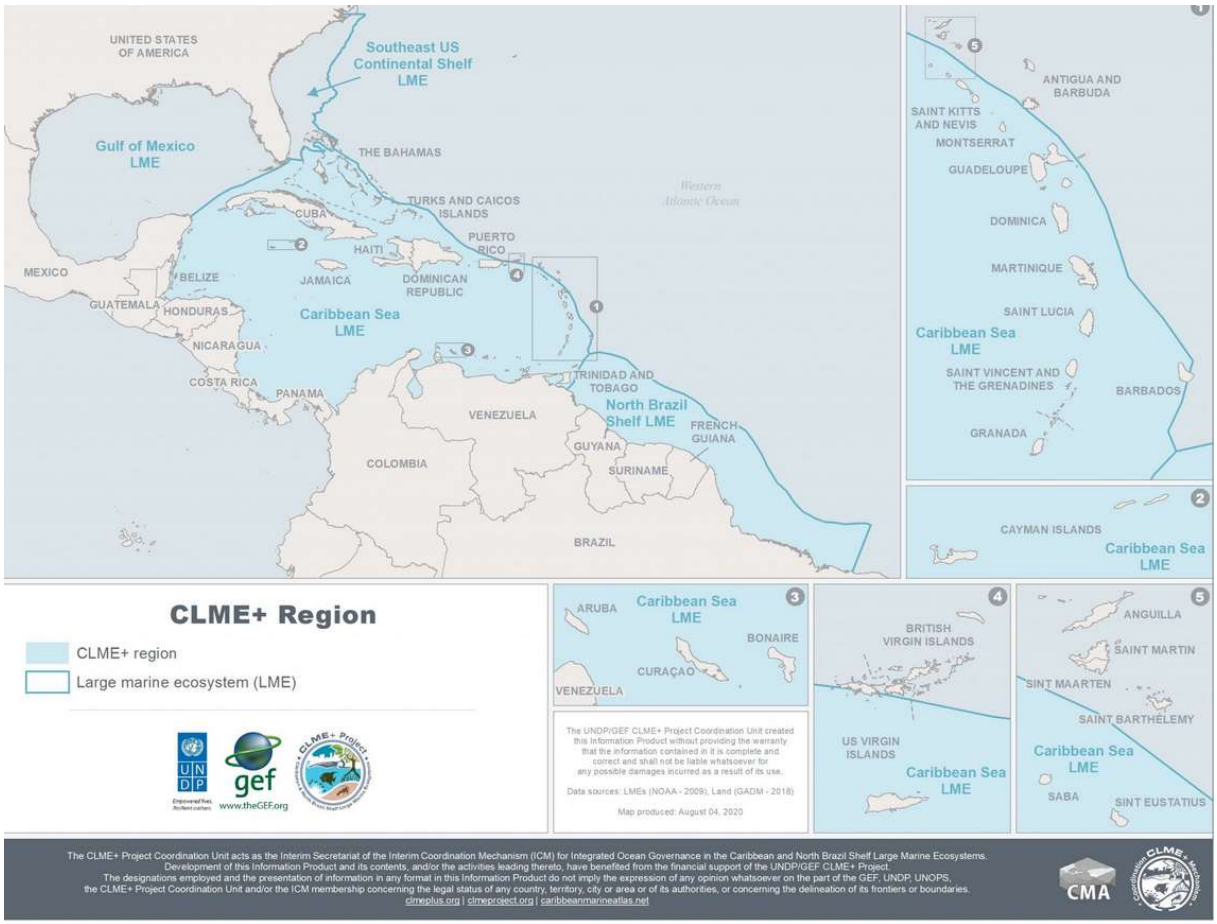


Figure 35 - Principaux Large marine ecosystems (LME) de la grande région Caraïbe (WCR)

Source : CLME+ Project

[184] Les *Large Marine Ecosystems*, presentation par le CLME+ Project, https://clmeplus.org/large-marine-ecosystems



Figure 36 - Principaux Large marine ecosystems (LME) de la grande région Caraïbe (WCR)

Source : Our Shared Ocean, 2021, http://onesharedocean.org/LME_11_Pacific_Central-American_Coastal

L'un des principaux intérêts de la définition de grands écosystèmes marins est de faciliter le suivi de l'état environnemental de ces portions d'océans, en uniformisant les grilles de lecture et en établissant des indicateurs de vulnérabilité à l'image de ceux utilisés pour les espèces menacées[185]. Comme nous le verrons dans la section suivante, cette démarche portée par des acteurs universitaires et les ONG a puissamment contribué à la construction de mécanismes de coopération technique et politique en matière de sécurité environnementale maritime dans l'espace interaméricain.

b. Les institutions des Nations Unies : une architecture institutionnelle moteur de la gouvernance maritime au niveau mondial

A côté de ces initiatives, organisations et acteurs publics et privés, les Organisations Inter-Gouvernementales (OIG) à vocation universelle (Rosière, 2021, p.70) occupent une place centrale dans la gouvernance de la sécurité maritime au niveau mondial.

[185] Présentation des mécanismes de suivi environnemental des LMEs, *Our Shared Ocean*, http://onesharedocean.org/lmes

Les institutions centrales des Nations Unies

Les institutions centrales des Nations Unies jouent un rôle moteur dans la gouvernance maritime au niveau mondial, en particulier en matière de sécurité maritime. Nous englobons dans cette appellation l'Assemblée Générale, le Conseil de Sécurité, la Cour Internationale de Justice et le Secrétariat Général. L'Assemblée générale contribue à l'adoption de dispositions générales de la gouvernance maritime au niveau mondial, avec la rédaction et le vote de trois à quatre résolutions par an sur ce thème[186]. Chaque année, au mois de décembre, est négociée et adoptée la résolution « Océan et droit de la mer » avec l'examen de l'application de la Convention de Montego Bay, et un bilan de la gouvernance maritime au niveau mondial. Elle sert de support aux négociations internationales dans le domaine politique et définit les priorités pour l'année à venir. Ces résolutions donnent une impulsion aux grands axes de la gouvernance maritime mondiale, prise en charge par les institutions spécialisées.

De manière plus spécifique, et souvent plus contraignante, le Conseil de Sécurité vote des résolutions susceptibles de « modifier la règle du jeu » (Fillon, 2017), en construisant le droit et les règles de la coopération internationale, le plus souvent en réponse à une situation de crise (Tephany, 2019). Il a ainsi été le lieu, en 2019, de négociations pour la mise en œuvre d'un nouveau cadre juridique de lutte et de coopération internationale contre la criminalité organisée en mer et la piraterie, en particulier dans le Golfe de Guinée[187]. Dans sa résolution 1816 (adoptée en 2008), renouvelée en 2018 par la résolution 2 142, le Conseil avait autorisé le déploiement d'une opération internationale de lutte contre la piraterie dans l'océan Indien au large de la corne de l'Afrique ainsi que des actions entreprises par les Etats et les organisations régionales pour réduire cette menace, au nom de la communauté internationale et au bénéfice de la préservation de la liberté de navigation et de la sécurité en mer. Dans un autre domaine, elle avait appelé au déploiement d'un volet maritime au sein de la Force Intérimaire des Nations Unies au Liban (FINUL) dans le cadre de la résolution 1 701, afin de faire respecter une zone

[186] Liste des résolutions adoptées par l'Assemblée Générale des Nations Unies au sujet de la convention internationale du droit de la mer ;

https://www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_resolutions.htm

[187] Nations Unies, couverture de la séance du 5 février 2019 du conseil de sécurité, Le Conseil de sécurité réfléchit aux moyens de lutter contre la criminalité transnationale organisée en mer, en particulier dans le golfe de Guinée, https://www.un.org/press/fr/2019/cs13691.doc.htm

d'exclusion à la suite du conflit qui avait opposé Israël et le Hezbollah dans le sud Liban.

Le Secrétariat Général, en particulier sa Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer (DAOALOS), contribue à la coordination de la gouvernance maritime élaborée au niveau mondial. Il fournit des expertises et des services juridiques au profit des différentes organisations, dont l'Assemblée générale, dans le cadre de ses travaux sur les problématiques maritimes[188]. Enfin, la Cour Internationale de Justice (CIJ) de La Haye joue un rôle essentiel dans le règlement de différends juridiques portés devant elle par les Etats et par la proposition d'avis consultatifs au profit des autres organes et institutions spécialisées des Nations Unies. Elle a longtemps occupé une place fondamentale dans la gouvernance mondiale des espaces maritimes, en particulier dans le domaine sécuritaire, en arbitrant les conflits frontaliers dans le cadre de la législation internationale du droit de la mer, générant ainsi une jurisprudence[189]. Son rôle juridique dans l'architecture de la gouvernance maritime au niveau mondial est cependant réduit depuis la création, en 1996, d'un Tribunal International de la Mer.

Les institutions de la Convention de Montego Bay

A la suite du naufrage du Titanic en 1912, les premières réflexions internationales dans le domaine de la sécurité de la navigation ont abouti en 1914 à la signature par treize pays, sous l'égide du Royaume-Uni, de la première Convention SOLAS (*Safety of Life at Sea*) (Foulquier, 2014 ; Woessner, 2014). L'effort d'élaboration de règles communes s'est ensuite poursuivi avec la création de *l'Inter-gouvernemental Maritime Consultative Organization* (IMCO) en 1958[190], renommée Organisation Maritime Internationale (OMI) en 1982, chargée d'uniformiser et de faire appliquer les normes de sécurité et de favoriser la libre circulation maritime. Comme nous l'avons vu, à partir de années 1950, mais surtout des années 1970/80, les espaces et problématiques maritimes ont fait l'objet d'une attention particulière des institutions internationales. L'élaboration d'un droit international de la mer avec le traité dit de Montego

[188] Division des affaires maritimes et du droit de la mer, attributions essentielles et présentation, https://legal.un.org/ola/FR/div_doalos.aspx

[189] La cour internationale de justice, présentation générale, https://www.icj-cij.org/fr/cour

[190] La convention adoptée en 1948 au cours de la conférence de Genève créant formellement l'IMCO, n'est entrée en vigueur qu'en 1958. L'Organisation est devenue véritablement opérationnelle à la suite de sa première assemblée générale l'année suivante.

Bay (Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, UNCLOS) en 1982 a vu la naissance de trois institutions.

D'abord, l'Autorité Internationale des Fonds Marins (ISA), dont le siège est à Kingston en Jamaïque, et dont la fonction principale consiste « à réglementer l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins situées dans « la Zone », qui est définie par la Convention comme le fond des mers et le sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale, c'est-à-dire, au-delà des limites extérieures du plateau continental. La Zone représente un peu plus de 50 % de l'ensemble des fonds marins »[191]. Cette institution présente la particularité d'assurer la gouvernance d'un objet géographique intégralement considéré comme « patrimoine commun de l'humanité », selon le souhait initial de l'Ambassadeur Maltais Arvid Pardo, à l'origine du principe de réglementation internationale des fonds marins situés hors des juridictions nationales.

Ensuite, la Commission des Limites du Plateau Continental, dont le siège est à New York, a pour mission de faciliter l'application du droit de la mer élaboré par la Convention, en centralisant les demandes des Etats souhaitant définir les limites extérieures de leur plateau continental, et en émettant des recommandations[192]. Cette institution n'a toutefois pas vocation à tracer des limites frontalières ou réglementaires. Celles-ci sont du ressort des Etats et des organisations internationales dans le cadre de négociations. Elle n'a pas plus vocation à faire des arbitrages.

Ces derniers sont désormais, en théorie, du ressort de la troisième institution, le Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM). Installé à Hambourg et opérationnel depuis 1996, il est compétent pour le traitement de tout contentieux en lien avec l'interprétation ou l'application de la Convention, ainsi qu'avec de nombreux autres accords internationaux maritimes conférant compétence à ce Tribunal[193]. L'arbitrage et le règlement de contentieux

[191] Michael Lodge, secrétaire général de l'autorité international des fonds marins, L'autorité internationale des fonds marins et l'exploitation minière des grands fonds marins, site Internet des Nations Unies consulté en février 2021

[192] Site Internet de la Division pour les affaires océaniques et le droit de la mer, présentation des fonctions et de l'activité de la Commission sur les limites du plateau continental, consulté en février 2021

[193] Liste des accords disponible sur le site Internet du Tribunal : https://www.itlos.org/fr/main/competence/accords-internationaux-conferant-competence-au-tribunal/

frontaliers maritimes entrent donc désormais, théoriquement, dans la juridiction de ce Tribunal, comme l'illustre le récent jugement du différend frontalier de l'île Maurice et des Maldives dans l'océan Indien, rendu le 24 septembre 2019[194], ou encore le règlement de la délimitation maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan Atlantique du 3 décembre 2014[195]. Les trente cas traités par le Tribunal depuis sa création sont toutefois majoritairement des contentieux liés à des immobilisations de navires par les autorités portuaires d'un pays donné. La Cour Internationale de Justice a en effet continué d'émettre des arbitrages dans des cas de litiges sur des délimitations maritimes adossées à des textes conventionnels et des accords antérieurs à la création du Tribunal de Hambourg. C'est à ce titre que les récents arbitrages concernant le différend maritime entre la Roumanie et l'Ukraine (2009), la Colombie et le Nicaragua (2012), le Pérou et le Chili (2014) ou encore le Kenya et la Somalie (2021) l'ont été par la CIJ et pas le TIDM. Le TIDM n'étant par ailleurs pas un tribunal pénal, il n'est pas compétent pour juger des criminels, pirates ou les terroristes agissant dans le domaine maritime, pas plus que la CIJ. La compétence de la Cour Pénale Internationale est donc nécessaire pour le jugement de certaines affaires.

Les institutions spécialisées des Nations Unies

Outre ces institutions liées à la Convention de 1982 et directement chargées de son respect et de son application, au moins quatre grandes organisations internationales spécialisées centralisent et structurent désormais les réflexions sur la gouvernance maritime au niveau mondial : l'Organisation Maritime Internationale, installée à Londres, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), à Nairobi, l'Organisation des Nations unies pour l'Education, la Science et la Culture (UNESCO), à Paris *via* sa Commission Océanographique Intergouvernementale, et, dans une moindre mesure, l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), à Rome *via* sa division des pêches.

[194] Site Internet du Tribunal International pour le droit de la mer, Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Mauritius and Maldives in the Indian Ocean (Mauritius/Maldives); https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/dispute-concerning-delimitation-of-the-maritime-boundary-between-mauritius-and-maldives-in-the-indian-ocean-mauritius/maldives/

[195] Site Internet du Tribunal International pour le droit de la mer, Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire) ; *https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-23/*

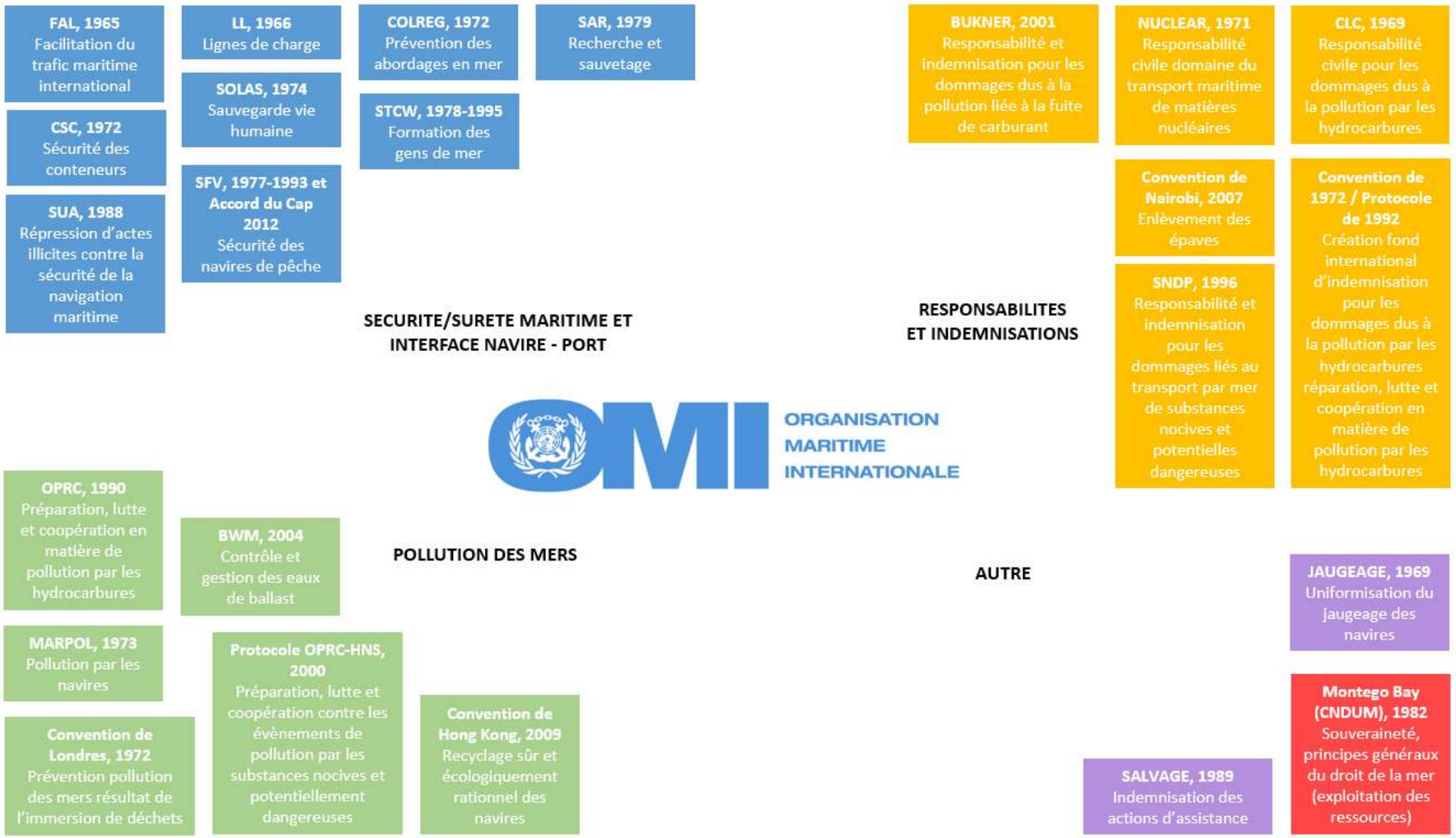


Figure 37 - Principales conventions internationales adoptées dans le cadre de l'OMI depuis sa création en 1958.

Sylvain Domergue, 2021, à partir des informations disponibles sur le site Internet de l'OMI

L'activité de l'Organisation Maritime Internationale est la seule intégralement dédiée aux questions maritimes, tout en abordant des thématiques assez larges : essentiellement orientée vers les thèmes de la sécurité et de la sûreté, son statut lui permet de s'emparer de sujets environnementaux et économiques[196] (cf. Figure 37 ci-dessus). De ce fait, elle est le cadre institutionnel privilégié au niveau mondial pour élaborer et adopter des conventions internationales, regroupées en trois catégories : « la première concerne la sécurité maritime, la deuxième la prévention de la pollution marine et la troisième la responsabilité et l'indemnisation, notamment en ce qui concerne les dommages causés par la pollution. En dehors de ces grandes catégories, on trouve un certain nombre d'autres conventions traitant de la facilitation, du jaugeage, des actes illicites contre la navigation et du sauvetage, etc. »[197], auxquelles nous adjoignons ici la Convention Internationale du Droit de la Mer de 1982. Si son rôle est de faire évoluer la réglementation internationale, elle ne dispose pas de compétences opérationnelles, qui sont déléguées aux Etats, ou à des organisations régionales dans certaines situations.

Les trois autres organisations citées, l'UNESCO, le PNUE, et la FAO, jouent un rôle plus spécialisé. Depuis quelques années, elles ont élargi leur champ de compétence, en mettant en place des programmes et des stratégies spécifiques pour les mers et les océans.

L'UNESCO centralise et coordonne des réflexions internationales sur la recherche scientifique et la patrimonialisation des espaces maritimes en hébergeant la Commission Océanographique Intergouvernementale (COI). Cette dernière a pour mission de « favoriser la coopération internationale et la coordination de programmes dans les domaines de la recherche et 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 »[198]. Le PNUE a un rôle plus opérationnel, en mettant en œuvre un programme d'action spécifiquement dédié aux espaces

[196] Sur l'ensemble de ces points, voir le chapitre très complet d'Eric Foulquier (2014).

[197] Site Internet de l'OMI, *Adopting a convention, Entry into force, Accession, Amendment, Enforcement, Tacit acceptance procedure* , consulté en février 2021, https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx

[198] Site Internet de l'UNESCO, rubrique de la Commission océanographique intergouvernementale (http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/ioc-oceans/about-us/)

maritimes (« *Oceans and Seas* ») et des plans d'action dans trois domaines : la protection des récifs coralliens, la création d'aires marines protégées et la lutte contre la pollution marine d'origine terrestre. La FAO enfin joue un rôle davantage consultatif et d'expertise, en mettant en œuvre des programmes d'information et de soutien à la gestion et à la conservation des ressources halieutiques.

D'autres organisations internationales relevant des Nations Unies contribuent indirectement, ou ponctuellement, à la gouvernance maritime au niveau mondial dans certaines domaines : l'Organisation Internationale du Travail (OIT, installée à Genève), en marge des travaux de l'OMI sur les droits de travailleurs de la mer, l'Office des Nations Unies contre les Drogues et le Crime (UNODC, à Vienne), pour les problématiques liées à la criminalité en mer et aux trafics, et l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM, basé à Genève) pour appréhender les enjeux climatiques en lien avec le secteur maritime[199]. Des acteurs institutionnels multinationaux de rang mondial tels que la Banque mondiale, hors du cadre des Nations Unies, contribuent à prioriser certains projets et faciliter la mise en œuvre de programmes internationaux afin de renforcer la sécurité maritime. Ainsi, en septembre 2018, l'institution a annoncé la création de PROBLUE, un fonds fiduciaire multi-donateurs ayant pour but de « soutenir des océans sains et productifs en luttant contre la pollution marine, en gérant les pêcheries et en favorisant la croissance durable des économies côtières » (Banque mondiale, 2018). PROBLUE fait partie du programme global de la Banque mondiale en faveur des océans, qui s'élevait en 2018 à environ 4,1 milliards de dollars US (Sanders, 2020).

Ce panorama révèle un enchevêtrement de compétences et d'institutions contribuant à la gouvernance maritime au niveau mondial. Afin d'en améliorer l'efficacité, certains acteurs, et en particulier les organisations internationales, choisissent de mettre en œuvre des stratégies régionales en procédant à un découpage administratif et/ou politique de l'espace maritime mondial dans une dynamique « *top-down* ». Cette démarche doit permettre d'atteindre plusieurs objectifs.

[199] A l'image du programme de prévention des catastrophes naturelles, initié en 2003.

2. Entre local et global : la recherche d'une échelle optimale de gouvernance

2.1. Accompagner la mutation et le décloisonnement des politiques nationales afin d'améliorer la cohérence régionale

a. Améliorer le suivi des ressources en fédérant les initiatives des différents acteurs : le cas des aires et des organismes régionaux de pêche (Regional Fishery Bodies) de la FAO.

Le « découpage » et l'institutionnalisation, « par le haut », de régions de gouvernance des activités de pêche.

La Convention Internationale du Droit de la Mer, dite de Montego Bay, adoptée en 1982, incite, dans son article 119, les Etats exploitant des ressources identiques à développer des « coopérations régionales » afin de « maintenir un rendement constant maximum » des espèces exploitées, « eu égard aux facteurs écologiques et économiques pertinents ». Elle astreint également les Etats membres à échanger régulièrement toutes les données relatives à la conservation des ressources halieutiques, par l'intermédiaire d'organisations internationales « sous-régionales, régionales ou mondiales ». De la même façon, son article 123 invite les Etats riverains des mers fermées ou semi-fermées, à coopérer dans l'exercice de leurs droits et obligations afin de coordonner la gestion, la conservation, l'exploration et l'exploitation des ressources biologiques en mer.

Dans cet esprit, l'un des cas les plus anciens et les plus emblématiques de division administrative de l'espace maritime à des fins de gouvernance transnationale est celui des zones de pêche de la FAO. Afin de faciliter la surveillance des stocks de ressources halieutiques[200], l'espace maritime interaméricain est ainsi partagé en deux *Major Fishing Areas (MJA)* (*cf.*

[200] Division des pêches et de l'aquaculture de la FAO, informations géographiques des principales zones de pêche, consulté en février 2021 ; https://www.fao.org/fishery/area/search/fr

Figure 38) : d'un côté l'Atlantique centre-ouest (MJA 31)[201], tandis que les approches Pacifique sont intégrées dans les vastes aires Pacifique centre-est (MJA 77)[202] et Pacifique sud-est (MJA 87), elles-mêmes subdivisées en de nombreuses aires secondaires en fonction de l'intensité des activités de pêche.

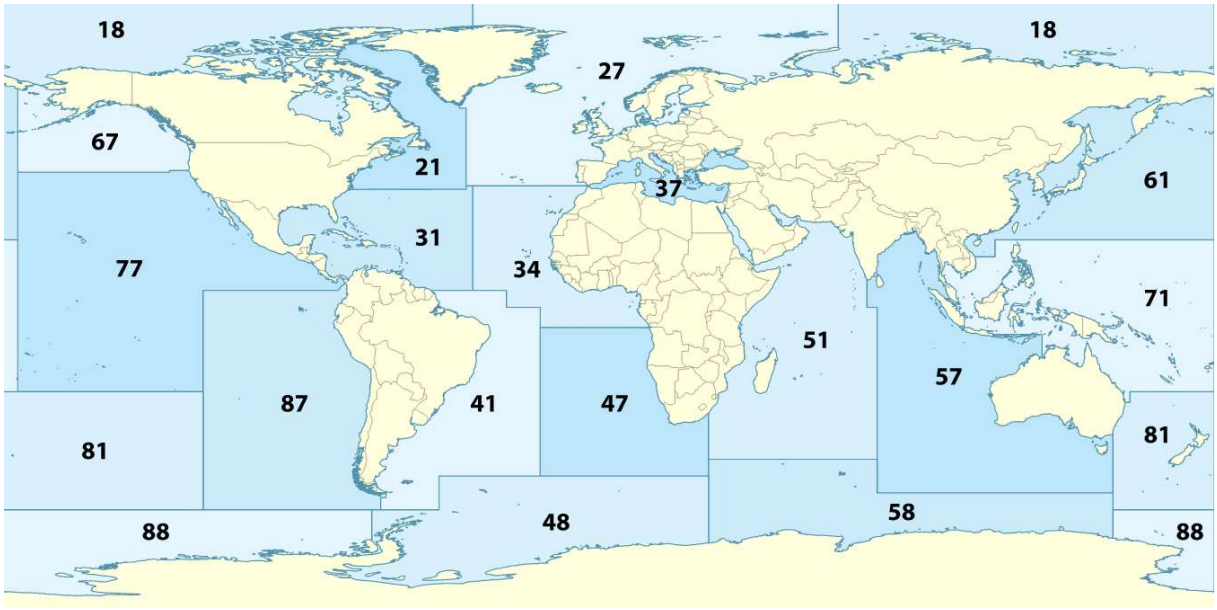


Figure 38 - Cartographie des Aires Majeures de Pêche (MJA) de la FAO

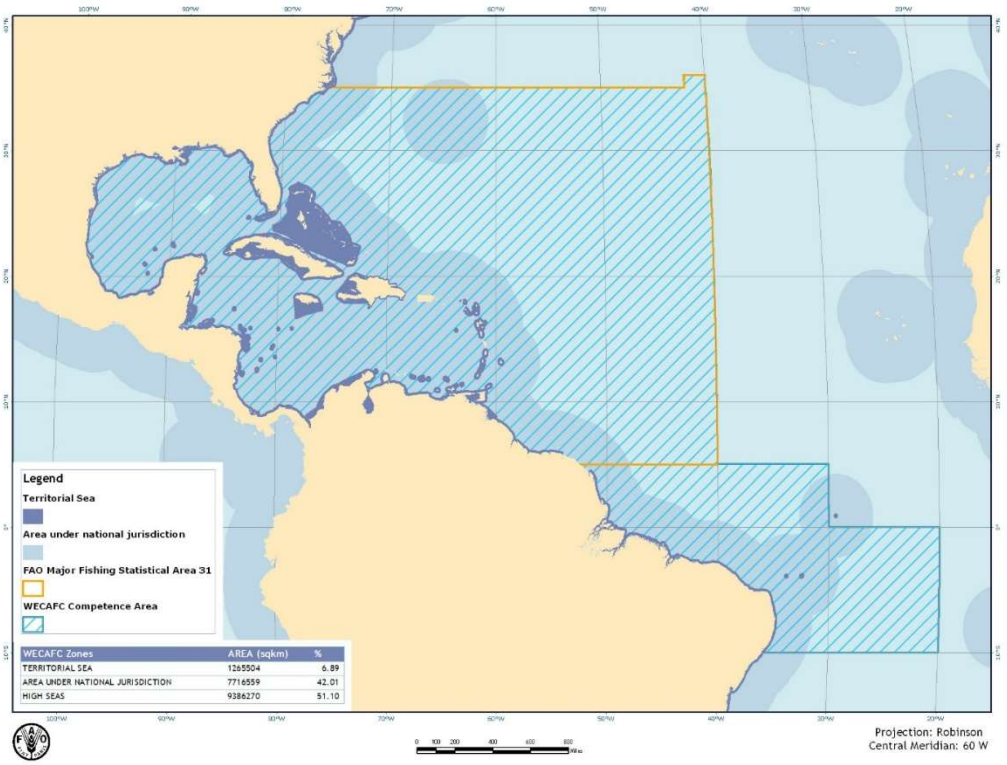
Source : FAO, 2021

Dans ces aires marines, peuvent exister des mécanismes de coopération initiés par les Etats, dont l'institutionnalisation peut être plus ou moins avancée. La FAO distingue ainsi les « accords régionaux de pêche » et les « organisations régionales de pêche », qui disposent d'un secrétariat et d'institutions de gouvernance. Quatre organismes interétatiques cohabitent donc au sein de l'espace interaméricain, et promeuvent l'établissement de mécanismes de cogestion durable des ressources marines, de coordination dans les activités de pêche et d'échange d'informations, en particulier à propos des stocks et de la lutte contre la pêche illégale. Tous sont désormais intégrés dans le mécanisme de gouvernance mondial de la FAO. Parmi eux, un seul a été créé par la FAO elle-même : le *Western Central Atlantic Fishery Commission* (WECAFC), établi par la Résolution 4/61 de la FAO en 1973, qui est de loin la structure de

[201] Présentation de la zone de pêche 31 de la FAO, https://www.fao.org/fishery/area/Area31/en

[202] Présentation de la zone de pêche 77 de la FAO, https://www.fao.org/fishery/area/Area77/en

gouvernance des pêches la plus institutionnalisée dans l'espace étudié. Sa juridiction couvre la MJA 31 et les eaux très poissonneuses situées au nord du Brésil (*cf.* Carte 9).

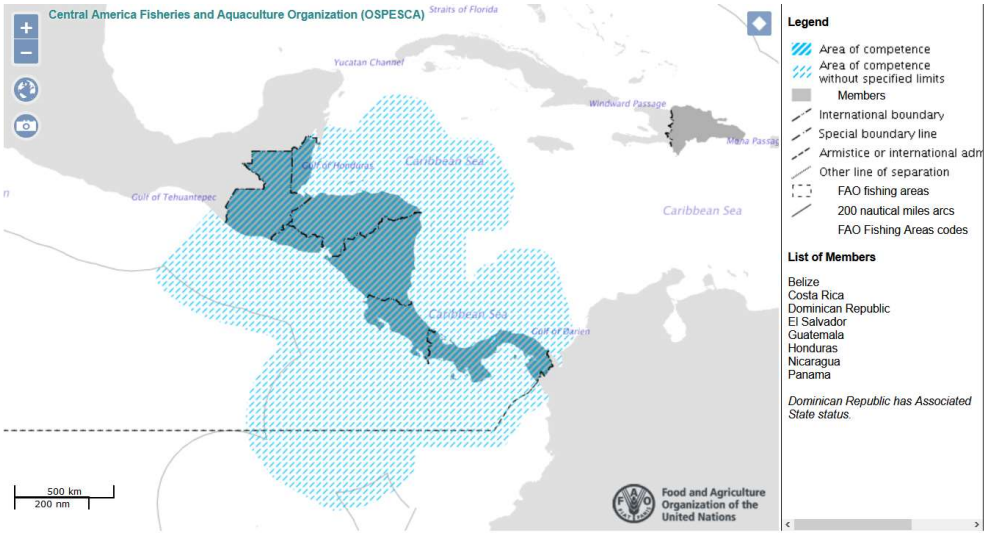


Carte 9 - Cartographie de la Commission de pêche de l'Atlantique centre-ouest (WECAFC)

Source : FAO, 2021

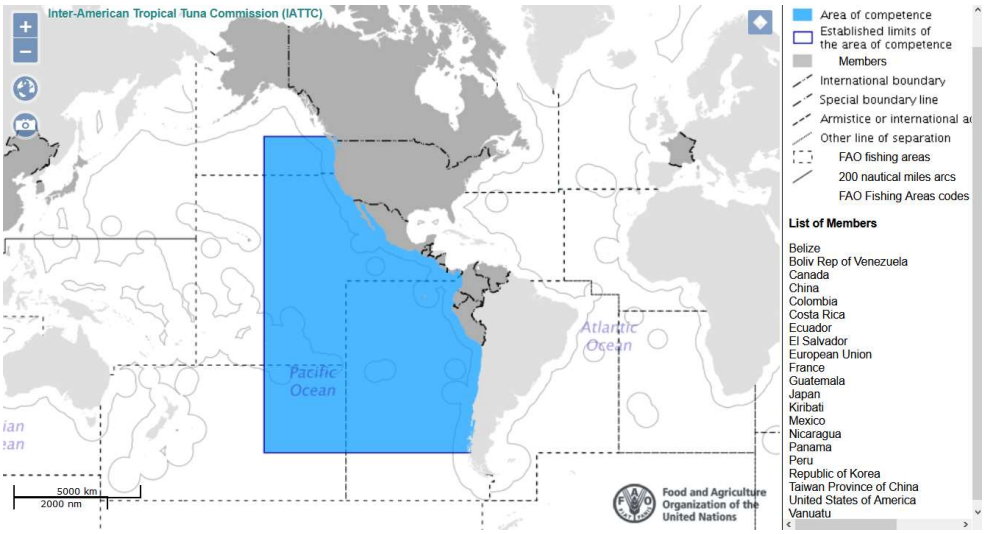
Intégrer les mécanismes d'initiative locale aux mécanismes de gouvernance mondiale des activités de pêche.

Trois autres organisations régionales de gouvernance des pêches sont actives dans cet espace : le *Caribbean Regional Fisheries Mechanism* et le *Central America Fisheries and Aquaculture Organization* (OSPESCA), toutes deux respectivement initiées par les organisations économiques régionales CARICOM et SICA ; et l'*Inter-American Tropical Tuna Commission* (IATTC), une organisation plus spécialisée couvrant une large portion de l'océan Pacifique (FAO, Rapport sur les pêches et l'aquaculture, 2019) (*cf.* Cartes 10, 11 et 12).



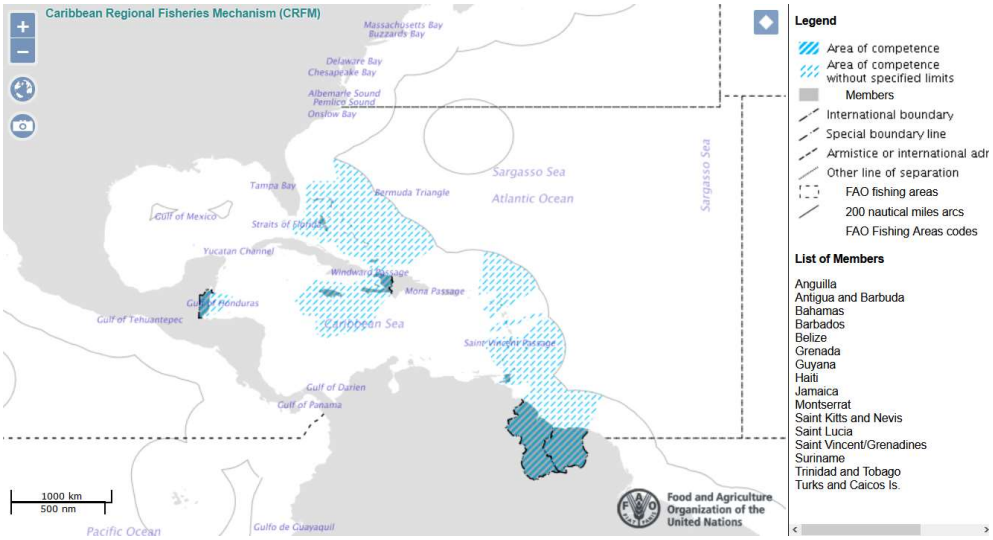
Carte 10 - Cartographie du mécanisme OSPESCA

Source : FAO, 2021



Carte 11 - Cartographie de l'Inter-americain tropical tuna commission (IATTC)

Source : FAO, 2021



Carte 12 - Cartographie du Mécanisme Régional Caribéen des Pêches (CRFM)

Source : FAO, 2021

Le cas des mécanismes régionaux de gouvernance des pêches illustre les multiples formes que peuvent prendre les stratégies régionalistes des organisations internationales de rang mondial, comme l'encourage le code de conduite pour une pêche responsable adopté en 1995. Ce dernier propose de « créer de nouvelles organisations régionales d'aménagement des pêches ou de renforcer celles qui existent »[203]. Ainsi, la FAO « régionalise » - à comprendre ici dans le sens de découpage de l'espace - l'océan global afin de construire une échelle intermédiaire de gouvernance entre les échelles locale et mondiale. Ainsi, elle fédère les initiatives des Etats et des organisations régionales, porteurs de projets à des échelles intermédiaires, afin d'en augmenter l'efficacité et de les intégrer dans leurs mécanismes de gouvernance à l'échelle mondiale (cf. Figure 39).

De son côté, l'UNESCO encourage également la mise en synergie des initiatives locales et nationales, en favorisant un prisme de gouvernance régional.

[203] FAO, Code de conduite pour une pêche responsable, site Internet de l'organisation consulté en février 2021 ; https://www.fao.org/iuu-fishing/international-framework/code-of-conduct-for-responsible-fisheries/fr/

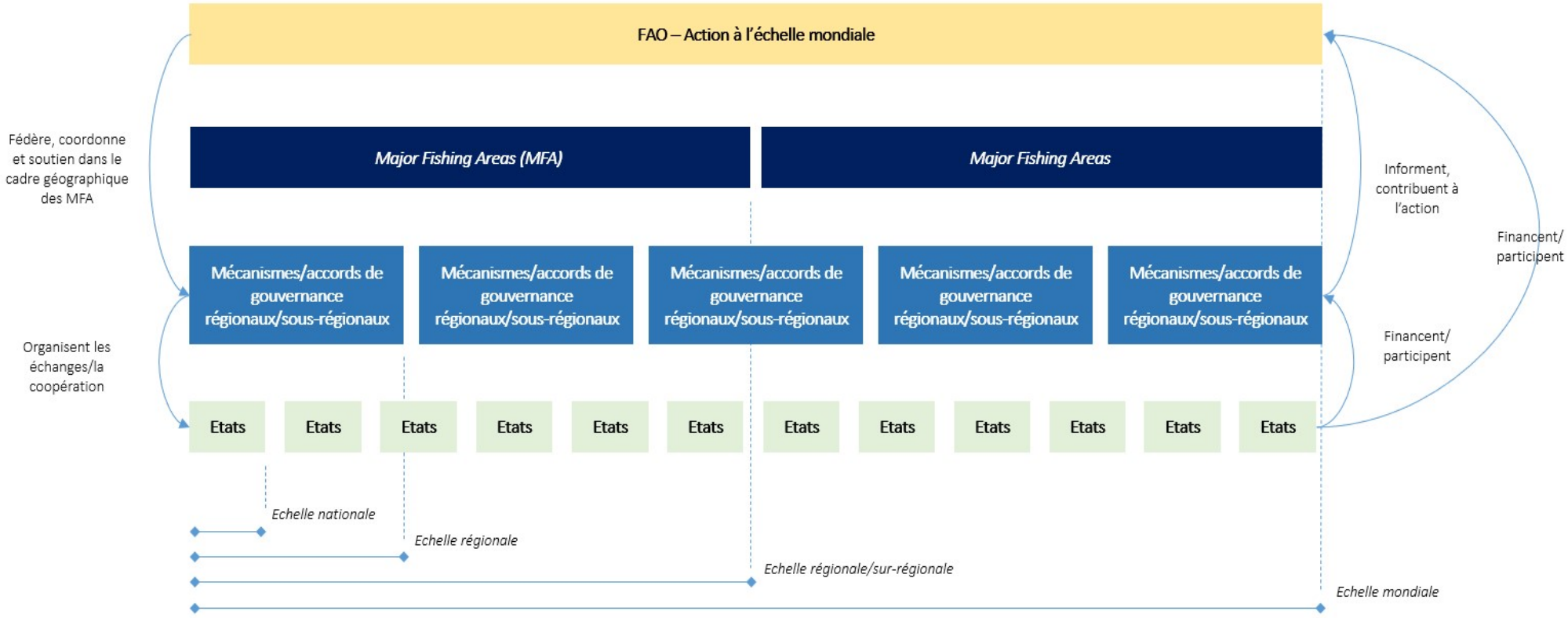


Figure 39 - La régionalisation de l'espace maritime mondial comme outil de gouvernance pour la FAO

Sylvain Domergue, 2021

a. Encourager la gestion coordonnée de problématiques transfrontalières en milieu complexe : l'exemple de la planification de l'espace maritime (*Marine Spatial Planning*).

La planification de l'espace maritime (PEM)[204], ou *Marine Spatial Planning*, « est à la mer ce que l'aménagement du territoire est à la terre : une approche de l'organisation des activités destinée à limiter les conflits entre acteurs et activités, favoriser les synergies et limiter les impacts environnementaux cumulés »[205]. Cette méthode de gouvernance de l'espace maritime s'inspire de réflexions menées sur la gestion durable des zones côtières qui émerge après le Sommet de Rio en 1992. Elle est organisée et mise en œuvre en France et en Europe dès le tournant des années 1990-2000 autour de la démarche de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), dont le principe de gestion de l'espace a été repris par la PEM (*cf.* Figure 42).

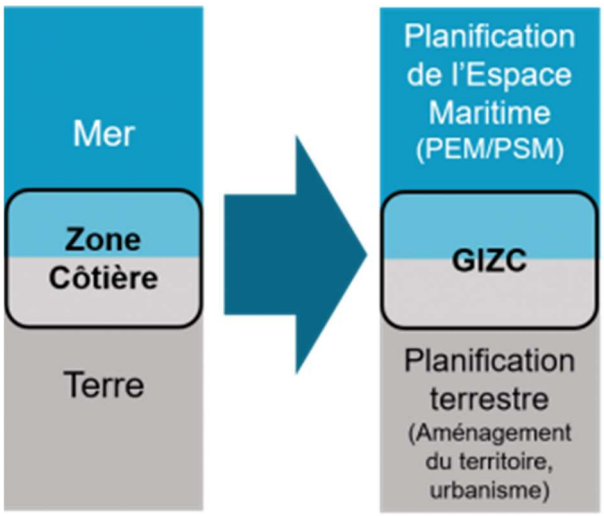


Figure 402 - La PEM dans le paysage des approches intégrées de la mer et du littoral

Source : Site Internet de Stratégies Marines

Toutefois, la PEM ne se limite pas à une division de l'espace selon un prisme cadastral, qui reviendrait à attribuer des fonctions précises à des portions de mer. Les activités maritimes ont trois dimensions, en intégrant la colonne d'eau (pêche, plonge, sous-marins, …), l'espace aérien (éoliennes, *kite-surf*, activités militaires, …), la surface de la mer, voire une quatrième

[204] Parfois traduite « Planification spatiale maritime », notamment dans les publications des institutions internationales.

[205] Stratégies mer et littoral, présentation de la planification de l'espace maritime, https://strategies-marines.fr/pem/

dimension si on ajoute la variable temporelle : variation quotidienne ou saisonnière des courants, des ressources halieutiques, du recul ou de l'avancée du trait de côte, etc. Si le principe de gestion et de planification spatiale des activités humaines par secteur d'activité existe de longue date (voies de séparation du trafic, balisage, délimitation de zones de pêches, de zones protégées, etc.), il est aujourd'hui dépassé par la diversification et la densification des activités, qui entraînent une multiplication des conflits d'usage et une augmentation de risques divers (*cf.* Figure 43).

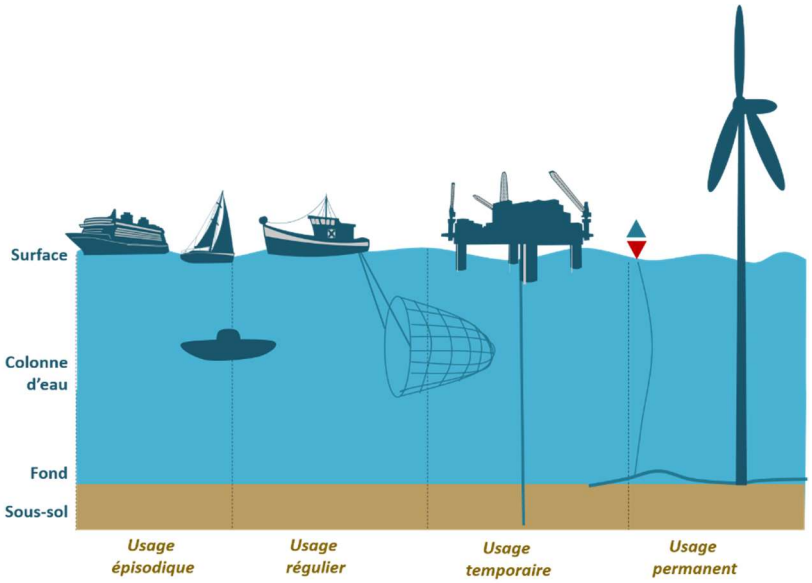


Figure 41 - La mer, un espace partagé à plusieurs dimensions

Source : Site Internet de Stratégie Marines,

La PEM est une démarche émergente et un champ de recherche immense, en cours de développement depuis le début des années 2010. Elle vise à développer une gestion intégrée et dynamique de l'espace maritime, en développant des mécanismes de coopération et « d'analyse et de répartition spatio-temporelle d'activités anthropiques dans les zones marines »[206].

Si la PEM est originellement mise en œuvre par les Etats, à l'intérieur de leurs propres frontières maritimes nationales, les organisations internationales de rang mondial contribuent aujourd'hui à sa promotion partout dans le monde, en développant et en fédérant des initiatives ou des projets nationaux déjà existants. Ainsi, en 2017, la Commission Océanographique Intergouvernementale de l'UNESCO (COI-UNESCO) et la Commission européenne ont adopté

[206] Page Internet du programme de planification spatiale maritime de l'UNESCO. https://www.mspglobal2030.org/fr/

une feuille de route conjointe visant à accélérer la planification de l'espace maritime dans le monde[207]. Afin d'accompagner les stratégies nationales déjà à l'œuvre et de contribuer à une plus grande cohérence de la gestion d'espaces marins voisins mais séparés par des frontières nationales, l'UNESCO développe des stratégies régionales. Cette échelle intermédiaire, entre global et local, est privilégiée pour faciliter le déploiement de politiques de formation et de conseil aux Etats impliqués dans ce processus de PEM. Ainsi, l'Organisation conçoit actuellement deux projets régionaux pilotes, l'un en Méditerranée Occidentale, l'autre dit du « Pacifique Sud-Est », comprenant la participation du Chili, de la Colombie, de l'Equateur, de Panama et du Pérou, avec une phase préliminaire en cours dans le Golfe de Guyaquil à la frontière maritime entre l'Equateur et le Pérou[208].

Ce régionalisme est développé tant par le bas (les Etats, qui mettent en œuvre leur propre PEM dans leurs eaux nationales) que par le haut (promotion, accompagnement et rayonnement par les organisations internationales, de rang mondial et/ou régional). Bien qu'à la marge des enjeux de sécurité maritime, il entre dans le cadre de cette étude à au moins deux égards : la *maritime safety* en contribuant à l'élaboration et au contrôle de normes et de procédures visant à réduire les risques d'accident, de pollution, de dégradation du milieu, ainsi que la *maritime security* en visant à atténuer les conflits d'usages entre acteurs. Il recèle par ailleurs un double potentiel en matière de gouvernance de la sécurité maritime à une échelle régionale : d'abord en étant susceptible de créer des mécanismes transfrontaliers de coopération dans des espaces maritimes disputés, sur le modèle de ce qui avait par exemple été réalisé à terre dans le cadre du parc naturel international de la Paix entre le Costa Rica et le Panama. Enfin, il porte l'ambition de fédérer et de montrer la faisabilité de projets concrets mis en œuvre par des acteurs nationaux différents, sur des sujets politiquement complexes dans un espace considéré comme commun.

Cependant, ces régionalismes développés dans le domaine de la planification de l'espace maritime demeurent embryonnaires et ne font pas encore émerger des dynamiques de

---

[207] Compte rendu de la seconde conférence internationale sur le Marine/Maritime Spatial Planning, 15-16 mars 2017, Paris, UNESCO ;

https://www.mspglobal2030.org/wp-content/uploads/2019/03/Joint_Roadmap_MSP_v5.pdf

[208] Page Internet du projet pilote Pacifique Sud-Est, site du *MSP Global 2030,*

https://www.mspglobal2030.org/fr/msp-global/projet-pilote-pacifique-sud-est/

coopération régionale institutionnalisées, à la différence des *Memorandum* d'entente en matière de sécurité maritime déployés à l'échelle « régionale » dans le monde entier.

b. Faire face au foisonnement normatif afin de faciliter la régionalisation des échanges : le cas des *Memorandum of Understanding* (MoU)[209] sur le contrôle des navires par l'Etat du port (PSC)

Une initiative bottom-up initiée par une évolution de la réglementation mondiale …

L'adoption en 1976 de la Convention 147 par l'OIT sur les normes internationales du travail au sein de la marine marchande fut l'élément déclencheur d'une dynamique régionaliste en matière de sécurité maritime[210]. Cette Convention imposait aux Etats membres d'élaborer des normes de sécurité, de définir les conditions de travail et les arrangements de la vie à bord ainsi qu'un régime approprié de sécurité sociale des usagers de la mer applicable à tous les navires immatriculés sur leurs territoires respectifs (Etat du pavillon), ainsi qu'à l'exercice de son contrôle. Deux ans plus tard, le naufrage du pétrolier Amoco Cadiz au large des côtes de Bretagne et ses incidences sur la classe politique et sur les opinions publiques en Europe occidentale (Claval, 1996) ont causé une multiplication des appels à l'élaboration et à l'adoption de normes sécuritaires et de protocoles de contrôle des navires plus stricts, afin de prévenir les risques de fortunes de mer et la pollution causée par de tels accidents. Dans cette perspective, les contrôles effectués par le seul Etat du pavillon causait deux problèmes. D'une part, une contrainte opérationnelle et matérielle : les inspections ne pouvant se faire si un navire immatriculé dans un Etat donné ne revenait pas régulièrement subir ces inspections, à moins que les inspecteurs de cet Etat ne soient régulièrement projetés partout dans le monde, avec des contraintes financières et administratives considérables. D'autre part, cela créait un risque que les normes sécuritaires complaisantes de certains Etats ne garantissent pas la sécurité environnementale des Etats côtiers fréquentés par les navires enregistrés par des administrations

[209] « Mémorandum d'entente » en français, les *MoU* conservent néanmoins leur appellation anglo-saxonne dans la documentation officielle de tous les acteurs enquêtés. Le vocable « Paris MoU » pour désigner le premier protocole d'accord international en matière de contrôle des navires par l'Etat du port est aujourd'hui universellement employé. Il en sera donc de même dans cette thèse afin d'en faciliter la compréhension et l'utilisation.

[210] Ici entendue comme *maritime safety*

peu exigeantes. Le principe d'inspection par l'Etat du port (*Port State Control*, PSC) s'est alors développé : elle consiste en une « inspection des navires étrangers dans les ports nationaux pour vérifier que l'état du navire et son équipement sont conformes aux exigences des règlements internationaux et que le navire est armé et exploité conformément à ces règles »[211]. Un Etat concerné par l'escale d'un navire peut refuser l'accès à son port ou à ses eaux, voire l'immobiliser, s'il considère que les normes internationales en matière de sécurité (*safety)* et de réglementation sociale ne sont pas respectées. Si la responsabilité première incombe à l'Etat du pavillon, le contrôle par l'Etat du port est une sécurité supplémentaire. Cette dynamique normative, sociale et sécuritaire, s'est rapidement matérialisée à une échelle régionale, dès 1982, grâce à l'adoption du MoU de Paris, accord inter-administratif signé par 14 pays européens. Il s'agissait alors d'appliquer des normes de contrôle harmonisées, notamment sociales, dans les pays signataires géographiquement proches, afin d'éviter que le trafic ne se détourne vers un port moins regardant[212]. En effet, à cette époque, des instruments comme les conventions SOLAS ou MARPOL élaborées au niveau international et conformes à la CNUDM existaient, mais ne proposaient que des orientations générales que les Etats signataires étaient censés respecter. Elles n'étaient pas assorties d'outils et de protocoles de contrôles et ne garantissaient pas la mise en œuvre de normes précises et harmonisées d'un Etat à l'autre. L'adoption du MoU de Paris (1982) par les Etats d'Europe occidentale et du Canada a suscité l'émergence de huit autres accords régionaux : les MoUs d'Amérique latine (« accord de Viña del Mar », 1992), de Tokyo (Asie et Pacifique, 1993), des Caraïbes (1996), de Méditerranée (1997), de l'océan Indien (1999), d'Afrique de l'Ouest et Centrale (« MoU d'Abidjan », 1999), de la Mer Noire (2000), et de Riyad (2005). Enfin, les Etats-Unis ont leur propre protocole de contrôle, mis en œuvre par les US Coast Guard (*cf.* Figure 42). Toutefois, nos interlocuteurs au sein de l'OMI nous ont affirmé que les autorités américaines participent aux réunions de l'organisation mondiale concernant les procédures de contrôle de l'Etat du port, assurent une bonne coordination de leurs actions d'inspections et contribuent à la formation des officiers des

[211] Présentation du Contrôle par l'Etat du Port, site Internet de l'OMI, consulté en février 2021 ; https://www.imo.org/fr/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx

[212] Entretien avec un diplomate en poste à l'Organisation Maritime Internationale à Londres, 26 mai 2021.

MoU caribéens et latino-américain[213]. Nos propres observations et échanges ponctuels avec diverses administrations régionales ont confirmé qu'un nombre élevé d'officiers de liaison des *US Coast Guard* sont, en effet, intégrés dans les organismes locaux.

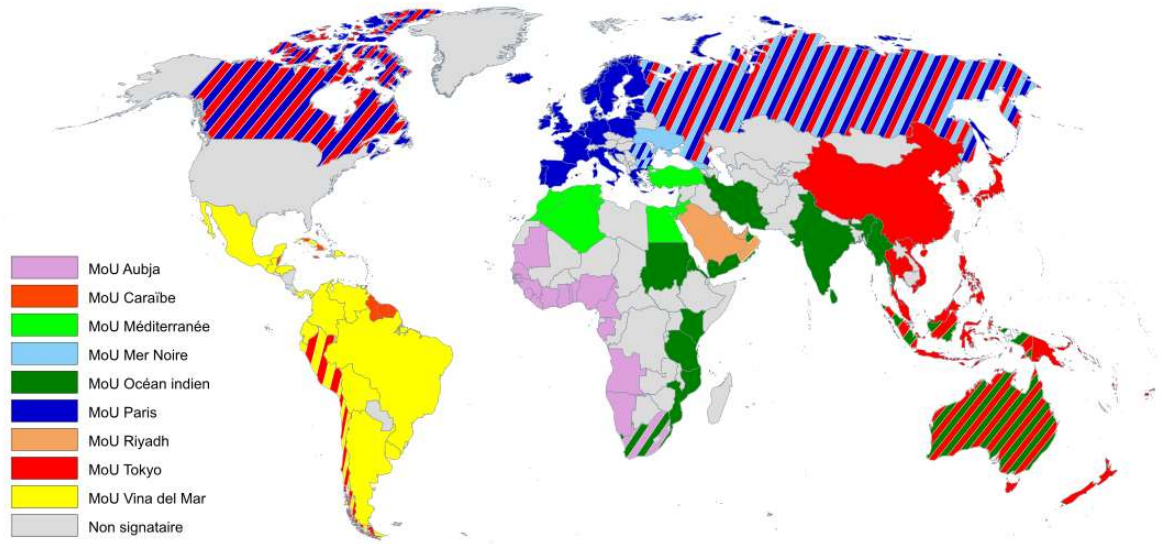


Figure 42 - Distribution des *Memorandum of Understanding* en matière de Contrôle de l'Etat du port (MoU PSC).

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Source : OMI, Secrétariat du MoU Caraibe

Interrogés sur la coexistence de trois régimes pour la Région Maritime Interaméricaine (deux régionaux et un national, avec celui des USGC), nos interlocuteurs ont mis en exergue une motivation linguistique : le MoU latino-amércain étant presque exclusivement signé par des Etats membres hispanophones (à l'exception du Brésil), tandis que le MoU caribéen impliquait des membres principalement anglophones (à l'exception de Cuba, intégré en 1999, tandis qu'Haïti est membre observateur), jusqu'à une période récente avec l'intégration des Antilles néerlandaises en 2014 et de la France en 2016.

[213] Entretiens avec Colin Young, Regional Maritime Adviser de l'OMI, en poste à Trinidad et Tobago (plusieurs entretiens entre 2017 et 2021), Mme Jodi Barrow, secrétaire générale du Caribbean MoU, en poste à Kingtson, Jamaïque (entretien en août 2021) et M. Brice Martin-Castex, à la tête du Département de l'Audit des Etats Membres et d'appui à la mise en œuvre des instruments de l'OMI (entretien en août 2021).

… intégrée dans les mécanismes de l'OMI afin de faciliter la mise en application des normes internationales en s'adaptant aux spécificités régionales

Les MoU en matière de contrôle de l'Etat du port présentent plusieurs avantages. D'abord, celui de faciliter les échanges commerciaux, tout en assurant un bon niveau de sécurité du trafic maritime. Ce régionalisme normatif suit la dynamique de régionalisation des échanges maritimes, comme le souligne le site Internet de l'Organisation Maritime Internationale :

> « Un navire se rendant dans un port d'un pays visitera normalement d'autres pays proches. Il peut donc être plus efficace de coordonner étroitement les inspections au sein d'une même région afin de se concentrer sur les navires présentant davantage de risques, et d'éviter les inspections multiples. Cela permet de s'assurer que le plus grand nombre possible de navires soient inspectés, tout en évitant que les navires soient retardés par des inspections inutiles »[214].

De plus, dans certains cas, l'intégration du MoU dans la réglementation européenne[215] permet de disposer de moyens coercitifs, comme le bannissement, qui n'existent pas dans les normes de l'OMI (Ringbom, 1999 ; Vorbach, 2001, Van Leeuwen, 2015)[216]. Enfin, l'adoption de ces accords à un niveau régional permet de mettre en œuvre des systèmes plus réactifs. Un diplomate en poste à l'OMI à Londres[217] nous précisait ainsi que le temps d'adoption d'une nouvelle procédure au sein d'un MoU peut être de 6 mois, tandis que ce délai peut être de 2 ans à 10 ans à l'OMI (Van Leuwen, 2015, p. 4) : « les MoU s'adaptent vite et peuvent orienter des campagnes d'inspections ciblées, ils ont leur propre système d'informations, et objectifs d'inspection »[218].

---

[214] Présentation du Port State Control https://www.imo.org/fr/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx

[215] La sécurité maritime (*safety*) est une compétence communautaire depuis 1996 et l'adoption de la la directive européenne 1995/21/CE. Le dispositif du contrôle des navires par l'État du port est rendu obligatoire pour les États membres de l'Union Européenne, et interdit l'accès aux ports européens aux navires s'étant soustraits aux contrôles. Cette directive est modifiée en 2001 à la suite du naufrage du pétrolier Erika, afin de renforcer le contrôle des navires à risques, puis à nouveau en 2009 (directive 2009/16/CE.

[216] « L'OMI ne prend pas de mesures correctives à l'encontre des États qui ne respectent pas leurs engagements en matière de obligations de l'État du pavillon » (Ringbom, 1999) ; « L'OMI n'a tout simplement aucun pouvoir en termes de sanctions » (Vorbach, 2001).

[217] Entretien avec un diplomate en poste à l'Organisation Maritime Internationale à Londres, 26 mai 2021.

[218] *Ibid.*

Ainsi, si ces MoU ne génèrent pas de normes, ils uniformisent et harmonisent les pratiques à un niveau « régional », intermédiaire entre le niveau mondial et le niveau local. A quelques exceptions près, ces « régions » sont fondées sur une logique de proximité, ou du moins d'appartenance à un même continent ou à un même bassin maritime (cf. Figure 42 ci-dessus). Ces accords sont peu différents les uns des autres. Leur objectif n'est pas d'appliquer des normes ou procédures différentes d'un MoU à l'autre, mais bien de générer une collaboration entre services administratifs et corps d'inspection dans un espace donné afin de faciliter le trafic, tout en assurant la sécurité. Leur valeur est reconnue au niveau international, les classements des compagnies maritimes qu'ils établissent étant, par exemple, utilisés comme référence par certains assureurs pour le calcul des primes.

Ce régionalisme administratif impulsé par les Etats en matière de sécurité maritime est issu d'une triple dynamique : le constat d'une carence législative, à la suite de l'adoption de la Convention de l'OIT de 1976 au niveau mondial (1) ; l'insatisfaction de nombreux Etats à l'égard du pavillon de complaisance, générant de nombreux risques (2) ; enfin, « l'insatisfaction à l'égard du niveau d'ambition de l'OMI, ainsi que le manque de mise en œuvre et d'application efficace de ses normes » et son incapacité à mettre en œuvre des mécanismes de sanction, a conduit à l'émergence de ces initiatives régionales (Van Leeuwen, 2015 p. 1).

Toutefois, bien que les Port State Control MoU constituent une initiative régionale provenant très clairement « du bas » (des Etats), ils ont été rapidement intégrés dans le processus de gouvernance de la sécurité (*safety*) maritime de l'OMI au niveau mondial. Ainsi, l'Organisation a adopté dès novembre 1991, soit moins de 10 ans après le MoU de Paris, la directive 692/17 sur la coopération régionale du contrôle des navires. Celle-ci reconnaît l'existence de ces mécanismes de coopération régionale, et les intègre dans ses mécanismes de gouvernance mondiale. A titre d'exemple, les résultats des inspections conduites par les autorités de l'Etat du port[219] sont intégrées dans le Global Integrated Shipping Information System (GISIS)[220], immense base de données centralisant toutes les informations concernant le trafic maritime mondial. Par ailleurs, le sous-comité III de l'Organisation, chargé de l'analyse des incidents

[219] Par exemple, assurées par les Affaires Maritimes en France

[220] *Global Integrated Shipping Information Sytem* de l'OMI, https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx

maritimes[221], étudie les résultats des MoU, dont ils constituent l'une des principales sources d'information en provenance du terrain.

Les organisations internationales s'adaptent à ces politiques régionalistes engagées par les Etats en s'appuyant sur des initiatives locales afin de développer la gouvernance de la sécurité maritime. Les MoU sont aujourd'hui accompagnés et encouragés par l'OMI, qui fournit notamment des expertises, des conseils, des financements et des formations aux administrations régionales les moins avancées.

2.2. Optimiser l'action et faciliter la mise en œuvre de stratégies et réglementations adoptées au niveau mondial

Les organisations internationales sont également à l'origine d'initiatives qui contribuent à faire émerger des « régions » *via* le déploiement de politiques régionalistes qui doivent optimiser l'action de ces organisations.

a. Appuyer l'adoption de la réglementation internationale dans les pays en développement, en développant des synergies régionales : l'exemple des programmes « régionaux » de l'OMI.

L'Organisation Maritime Internationale participe à la « régionalisation » de l'espace maritime mondial, en divisant le monde en cinq régions, afin d'améliorer la « programmation et la mise en œuvre de l'assistance technique à l'échelle régionale[222] ». Ainsi, le Programme Intégré de Coopération Technique (PICT) élaboré à l'échelle mondiale, annuel ou pluriannuel,

[221] « Le Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (III) réunit les États du pavillon, les États du port et les États côtiers afin qu'ils examinent les questions relatives à l'application, comme l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit du Programme obligatoire d'audit des États Membres de l'OMI. Le Sous-comité joue un rôle essentiel dans l'analyse des accidents et la publication des enseignements tirés des incidents de mer. Il reçoit et analyse en outre les données sur le contrôle des navires par l'État du port et examine régulièrement les procédures de contrôle des navires par l'État du port » (https://www.imo.org/fr/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/III-Default.aspx).

[222] Couverture géographique de la coopération technique internationale de l'OMI, (https://www.imo.org/fr/OurWork/TechnicalCooperation/GeographicalCoverage/Pages/Default.aspx)

est ensuite mis en œuvre aux niveaux géographiques inférieurs en s'appuyant sur un réseau de relais régionaux. Comme le souligne le site Internet de l'Organisation, « l'OMI adopte des règles maritimes internationales, mais c'est aux gouvernements qu'il incombe de les faire appliquer »[223]. Ainsi, le PICT permet de déployer des mécanismes de soutien afin d'aider les Etats n'ayant pas les connaissances techniques et les ressources nécessaires pour assurer la mise en œuvre et le contrôle de ces réglementations. En matière de *maritime safety*, ces programmes régionaux doivent permettre de s'assurer de la bonne application des normes internationales en termes de sécurité de la navigation (état du navire, procédures de manœuvre, sécurisation de la cargaison, …) et de prévention de la pollution des mers. En matière de *maritime security*, ils permettent d'appuyer les initiatives nationales et leur harmonisation internationale en matière de sécurisation des installations portuaires et des navires face à diverses menaces.

Toutefois, ce découpage géographique ne couvre qu'une portion de l'espace maritime et océanique mondial : les relais territoriaux correspondants doivent en effet orienter leur action en priorité vers les États qui pourraient rencontrer des difficultés techniques, matérielles, politiques et financières lorsqu'ils mettent en œuvre les mesures attendues. Le découpage maritime ne couvre pas toutes les mers du globe. Il comprend les aires « Afrique », « États arabes et de la Méditerranée », « Asie et Îles du Pacifique », « Communauté d'États indépendants (CEI) et de l'Europe orientale », « Amérique latine et Caraïbes ». La déclinaison du programme PICT dans la grande région caraïbe est sous la responsabilité du centre régional de l'OMI, installé à Port-of-Spain à Trinidad et Tobago.

La sécurisation des activités maritimes face à des menaces géopolitiques, la piraterie, ou aux trafics illicites en mer n'entrent donc pas dans cette coopération technique de l'OMI, demeurant du ressort des Etats et des organisations régionales. Elle peut toutefois être soutenue (conseils, expertise, formation) et cofinancée par d'autres organisations internationales de rang mondial par le biais de leurs programmes et/ou bureaux régionaux.

[223] Présentation de la coopération technique internationale de l'OMI, https://www.imo.org/fr/OurWork/TechnicalCooperation

b. Fédérer les initiatives et réseaux d'acteurs autour d'une communauté d'enjeu : le cas des « Regional Seas » du PNUE

A ce jour, le programme maritime régional impulsé « par le haut » par une organisation internationale de rang mondial le plus abouti est le programme des « mers régionales » du PNUE.

La déclinaison maritime et régionale d'une politique de gouvernance mondiale de l'environnement

Dans la continuité de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement à Stockholm, en 1972, le programme des mers régionales prend forme entre le 28 janvier et le 4 février 1975, lors de l'*Intergovernemental Meeting on the Protection of the Mediterranean* réuni à l'initiative du PNUE. Il y fut souligné que « si certaines menaces pour la santé des océans et des zones côtières peuvent être combattues plus efficacement au niveau mondial, leur nature particulière et leur importance relative tendent à varier d'une région à l'autre »[224]. Dès lors, le niveau régional est mis en avant dans une perspective écosystémique car il facilite le développement d'une stratégie de durabilité intégrée et holistique à une échelle cohérente. En outre, le niveau régional permet de combler le fossé entre l'établissement de normes internationales et leur mise en œuvre nationale (Hinds, 2003). Cependant, il n'existe alors aucun cadre institutionnel de niveau « régional » pour répondre aux besoins de coordination et d'intégration découlant de la gestion écosystémique (dite aussi *Ecosystem Based-Management,* ou EBM) (Raakjaer *et al.*, 2014 ; van Leeuwen *et al.*, 2014 ; Van Leeuwen et al., 2012). La mer Méditerranée fut le lieu de mise en œuvre d'un projet pilote, visant à construire un niveau de gouvernance dit « régional », appuyé sur le cadre géographique du bassin maritime concerné, dans le but d'y déployer des « plans d'action, qui sont adoptés par les gouvernements des pays membres afin d'établir une stratégie et un cadre pour protéger l'environnement et promouvoir le développement durable »[225].

[224] Extrait des conclusions du sommet intergouvernemental, dit « Convention de Barcelone », cité par Vallega, 2002, p.1

[225] Présentation du programme des mers régionales, https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes

L'élaboration de ces programmes de mers régionales, en privilégiant un niveau de gouvernance intermédiaire, répond également à la volonté de faciliter l'application de la foisonnante législation internationale en matière de protection des espaces maritimes et de prévention des risques, comme le met en évidence les figures 43 et 44 ci-dessous.

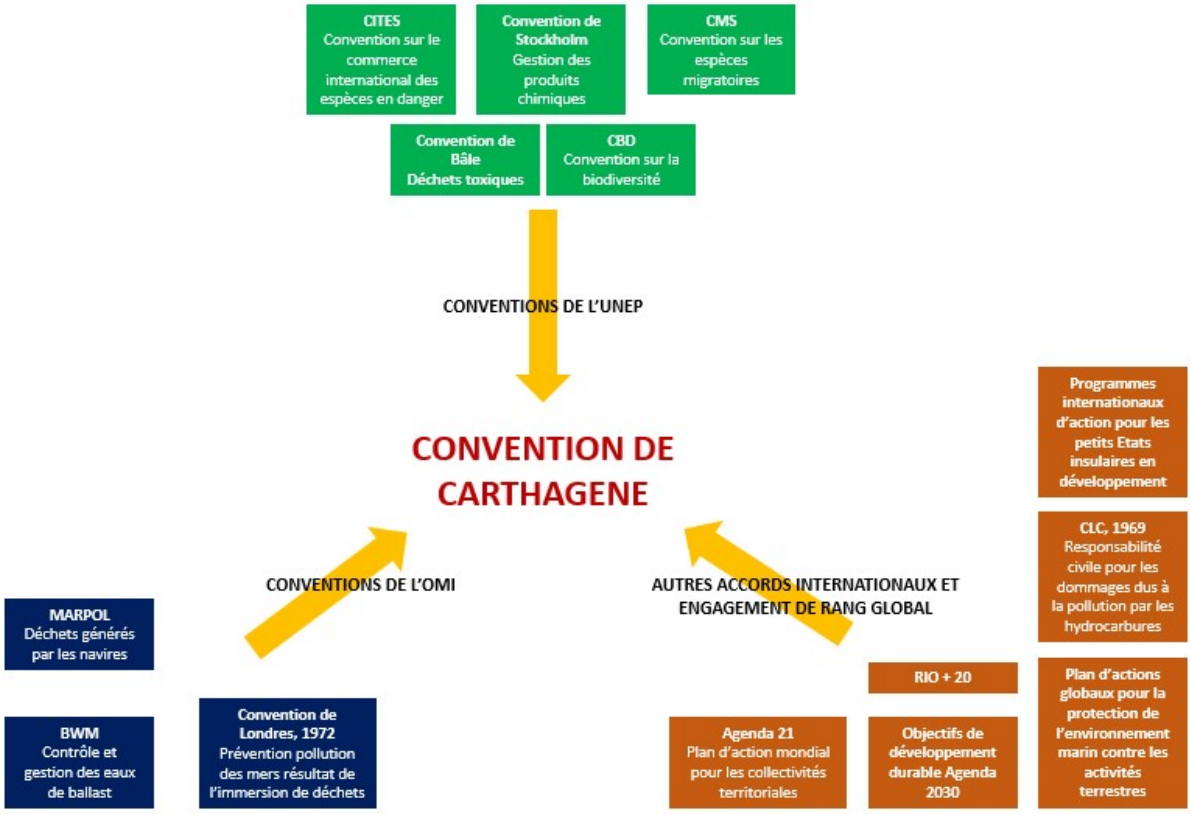


Figure 43 - Les principales conventions internationales de rang mondial impliquées dans l'élaboration de la convention régionale de Carthagène

Sylvain Domergue, 2021



Figure 44 - Le système de gouvernance des océans

Julien Rochette, 2012.

Proposer un cadre légal et institutionnalisé pour déployer des mécanismes de coopération multi-acteurs, entre global et local

L'adoption d'un niveau « régional » comme niveau de gouvernance privilégié résultait d'un double constat. D'une part, celui d'un manque d'efficience de l'approche globale de la protection du milieu marin. D'autre part, le diagnostic fait par les acteurs locaux (collectivités territoriales, ONG, Etats, …) montrant que la gestion des problématiques maritimes environnementales gagnerait en efficacité en s'inscrivant à une échelle géographique plus large (Vallega, 1994 ; 2002). Le PNUE a donc joué un double rôle : un rôle technique consistant à élaborer des plans d'actions, c'est-à-dire en déclinant des objectifs généraux d'amélioration de la gouvernance environnementale des espaces maritimes ; un rôle politique en encourageant les Etats à adopter une convention officialisant et réglementant la coopération à l'échelle régionale lorsqu'ils étaient confrontés à une mer fermée (exemple de la Convention de Bucarest pour la Mer Caspienne), semi-fermée (exemple de la Convention de Barcelone pour la Méditerranée), archipélagique (exemple de la Convention de Nouméa pour le Pacifique sud-est), ou une portion déterminée de l'océan global (Convention Oslo-Paris, dite « OSPAR », pour l'Atlantique Nord-Est). Ont ainsi été délimitées administrativement plusieurs « mers régionales » (*cf.* Figure 45), afin de faciliter la mise en œuvre des dispositions élaborées au niveau mondial (*top-down*), et

d'améliorer la remontée des retours d'expérience de terrain[226]. Treize programmes de mers régionales furent ainsi initiés[227], auxquels furent adjoints cinq programmes régionaux ultérieurs, l'Antarctique, l'Arctique, la Mer Baltique, la Mer Caspienne, et l'Atlantique Nord-Est. Les cadres régionaux de la Baltique (1974), de l'Atlantique Nord-Est (1992) ou encore de la mer Caspienne (2003) ont émergé indépendamment de l'impulsion du PNUE, bien qu'ils soient aujourd'hui formellement intégrés dans le programme mondial de l'organisation (Rochette et Chabason, 2011) (*cf*. Figure 46).

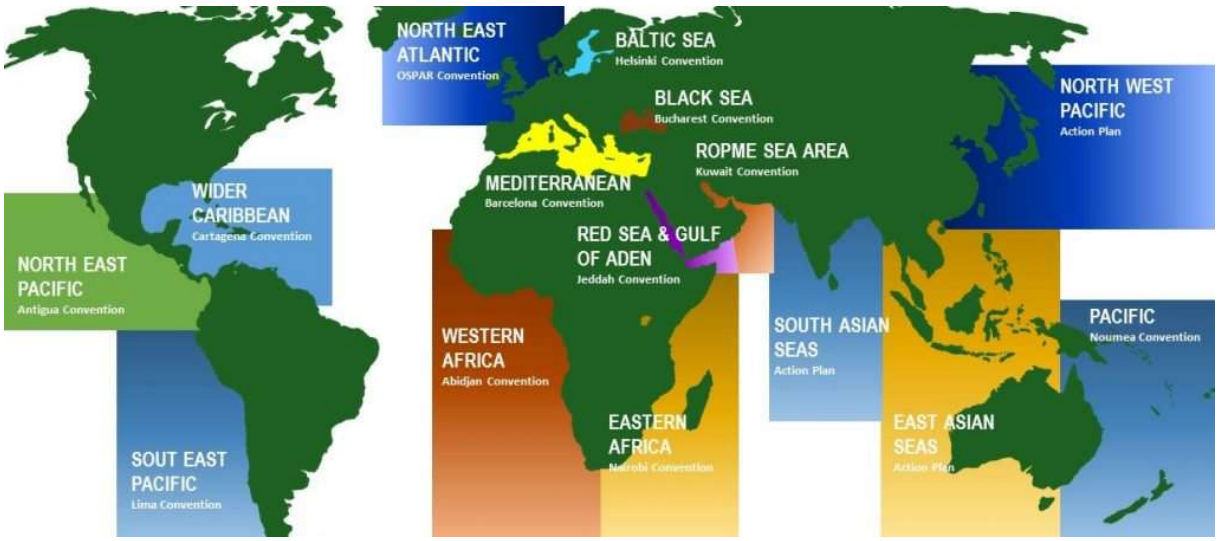


Figure 45 - Représentation cartographique du programme de « Mers régionales » du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)

Source : site Internet du PNUE

En matière d'environnement, de sécurité et de sûreté maritime, l'OMI (par l'intermédiaire notamment des PICT) et le PNUE (Programme des Mers régionales) ont été les premières organisations de rang mondial à adopter et déployer une approche institutionnelle régionalisée (Woessner, 2014). Elles disposent de structures de coordination régionale, généralistes d'une part (Regional Coordinating Units, RCUs) et plus spécialisées dans certaines thématiques (Regional Activity Centers, RACs) d'autre part, qui veillent à mettre en application les normes et procédures internationales. Sont particulièrement concernées les régions en développement,

[226] World Ocean Review, *Politics and the Oceans*, publié en 2015, consulté en février 2021 ;

https://worldoceanreview.com/en/wor-4/politics-and-the-oceans/on-the-difficulty-of-governing-the-sea/

[227] La Mer Noire, la Grande Caraïbe, l'Afrique orientale, l'Asie du sud-est, le Golfe Persique et la Mer d'Arabie (*Regional Organisation, for protection of the Marine Environment,* dit « ROPME Area »), la Méditerranée, le Pacifique Nord-Est, la Mer Rouge et le Golfe d'Aden, l'Asie du Sud, le Pacifique Sud-Est, et l'Afrique de l'Ouest et centrale.

comme la Grande Région Caraïbes (WCR) et la Région Pacifique Nord-Est (NEP). Nous aurons l'occasion de détailler, dans le chapitre 6, les mécanismes de coopération mis en œuvre dans le cadre de ce programme et d'étudier leurs effets en matière d'intégration politique régionale.

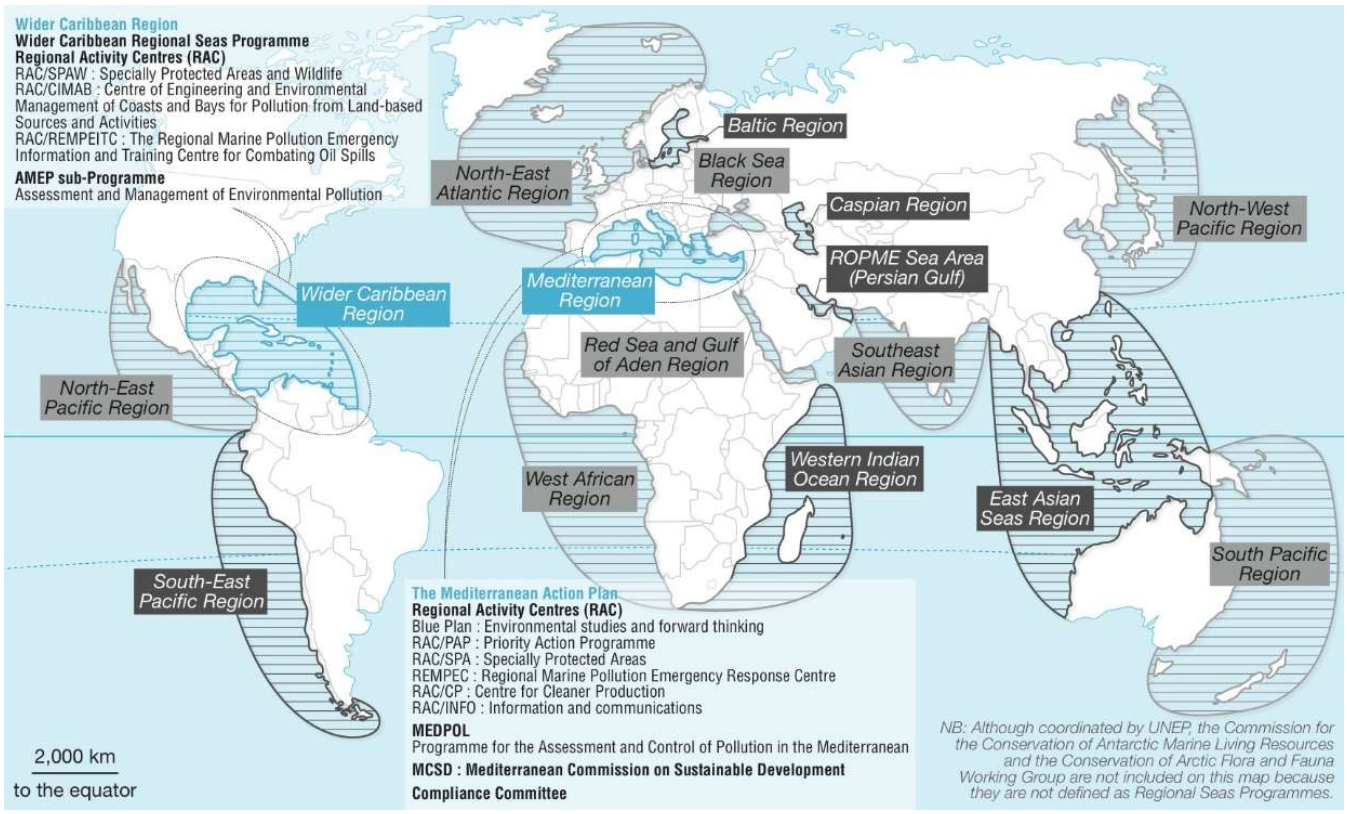


Figure 46 - Représentation cartographique du programme de « Mers régionales » du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)

Source : Julien Rochette et Lucien Chabason, 2011

En bleu, figurent les deux programmes les plus avancés (convention régionale, architecture institutionnelle fonctionnelle, plans d'actions opérationnels, activité régulière détectable, etc.). En noir, les programmes en cours de constitution mais encore peu institutionnalisés et/ou opérationnels. En gris clair, les programmes qui demeurent à l'état de projet et encore non-opérationnels.

Conclusion du chapitre 3

Comme nous avons pu le voir, plusieurs acteurs de la gouvernance maritime de rang mondial adoptent des stratégies régionalistes pour optimiser leurs actions et leurs mécanismes de gouvernance, en s'appuyant sur le principe de proximité géographique. Dans le cas des contrôles par l'Etat du port (PSC MoU) mis en œuvre par les Etats, ou des programmes PICT de l'OMI, elles favorisent les interactions commerciales et justifient la construction de mécanismes régionaux pour accompagner les Etats dans la mise en œuvre de la réglementation maritime internationale adoptée au niveau mondial. La FAO s'appuie également sur le critère d'homogénéité, en termes d'écosystème et de répartition des stocks halieutiques pour définir son découpage régional de l'océan global. De la même façon, le PNUE s'appuie également sur l'identification d'un CLME (*Caribbean Large Marine Ecosystem*) pour réaliser son projet de programme des Mers Régionales (Lausche, 2008).

Ces acteurs institutionnels de rang mondial jouent un rôle majeur et pionnier dans l'articulation des échelles de la sécurité maritime (mondiale/régionale/locale). Toutefois, en tant qu'organisations essentiellement inter-gouvernementales, elles admettent que les Etats demeurent au cœur des mécanismes de gouvernance de la sécurité maritime.

Chapitre 4 : Intervenir pour se protéger, organiser pour stabiliser : les macro-régionalismes sécuritaires, un vecteur d'influence de proximité pour les *hégémons* régionaux

Introduction au chapitre 4

Dans ce chapitre, le régionalisme est entendu comme une action consciente, planifiée, répondant à une stratégie claire élaborée par un ou plusieurs acteurs décidant d'accorder la priorité à leurs relations de voisinage (Mareï et Richard, 2018). La littérature en sciences politiques a montré de longue date qu'un Etat dominant dans un contexte régional, ou *hégémon*, est le plus à même de façonner des mécanismes de gouvernance utilisés dans son environnement proche (Kacowicz et Press-Barnathan, 2016). Riverains de cet espace maritime, les Etats-Unis, et les Etats européens dans une moindre mesure *via* leurs possessions territoriales outre-mer, jouent assurément un rôle déterminant dans le régionalisme sécuritaire dans cet espace qui leur est périphérique. Dans quelle mesure ces « Etat-pivots », tels qu'ils sont parfois appelés par certains auteurs (Frazier et Stewart-Ingerseoll, 2010 ; Talliafero, 2012, etc.), sont-ils amenés à mettre en exergue les enjeux de sécurité maritime dans leurs relations de voisinage ?

Nous verrons dans ce chapitre que si les régionalismes sécuritaires maritimes ont d'abord été pour les Etats européens, puis les Etats-Unis, un vecteur d'influence et un moyen de contrôle de cet espace (1), ils servent avant tout à garantir la stabilité de leur périphérie, véritable « étranger proche » pour Washington, et pour les capitales européennes dans une moindre mesure (2).

1. Maîtriser la périphérie : l'affirmation de la mer comme enjeu de sécurité pour les puissances dominantes

1.1. Intervenir et s'implanter dans la proximité pour sécuriser le territoire national

a. L'émergence d'une stratégie sécuritaire régionale des Etats-Unis

Protéger un territoire national en construction

Comme nous l'avons indiqué dans le premier chapitre, la colonisation des Amériques par l'Espagne, puis le Portugal, a attisé les convoitises des autres puissances européennes dès le XVIe siècle. Le développement de la guerre de course pour s'emparer des chargements des convois de galions espagnols en partance pour l'Europe est le prélude à l'enracinement de la présence européenne dans l'ensemble du bassin. Comblant peu à peu les espaces laissés « libres » par la colonisation espagnole, la France, les Pays Bas et l'Angleterre développent un réseau colonial très prospère fondé sur l'exploitation et le commerce de ressources comme le sucre, le café et le tabac. Des conflits internationaux pour l'appropriation de ces territoires durent jusqu'au XIXe siècle et se déroulent principalement en mer, devenant le « champ de bataille de l'Europe » (Williams, 1975, p. 71). Cet ensemble spatial devenu stratégique suscite très vite l'intérêt des Etats-Unis, puissance régionale en formation au XIXe siècle.

L'intérêt de Washington pour l'espace caribéen se forme dès le lendemain de l'achat de la Louisiane à la France en 1803, de la Floride à l'Espagne en 1815, puis de la cession du Texas par le Mexique lors de la signature du traité de Guadalupe Hidalgo en février 1848. Dès les années 1820, la jeune nation américaine s'inquiète de menaces potentielles : en Amérique du Nord, les ambitions russes en Alaska dont le tsar a interdit l'approche aux navires étrangers, et le Royaume-Uni avec lequel les relations ne se sont apaisées qu'à la fin du XIXe siècle. En Amérique du Sud, Centrale et Caraïbe, Washington craint les risques d'intervention des puissances de la Sainte-Alliance, après la proclamation de l'indépendance de la plus grande partie de l'Empire espagnol (Flagg Bermis, 1943, Pletcher, 1977, Booth, 2020). En 1823, le

président Monroe formule dans son discours sur l'état de l'Union deux principes de politique étrangère, réaffirmations formelles des orientations générales énoncées par Georges Washington en 1796 et Thomas Jefferson en 1801 : d'une part, la fermeture du continent américain à toute colonisation ultérieure de la part des puissances européennes, d'autre part, le fait que toute intervention militaire sur le continent américain serait considérée comme une agression contre les Etats-Unis (Bermis, 1943 ; Perkins, 1965). La sécurité des Etats-Unis est donc très tôt envisagée dans une perspective géographique très large allant bien au-delà des frontières du jeune Etat alors en formation, et couvrant théoriquement la totalité de « l'hémisphère occidental » (Whitaker, 1954). Cette déclaration d'intention demeure néanmoins sans effet durant plusieurs décennies, les Etats-Unis n'ayant alors pas les moyens économiques et militaires de les mettre en application.

Protéger les voies d'approvisionnement maritimes stratégiques d'une puissance en cours d'émergence

Il faut attendre les dernières années du XIXe siècle pour que se déploie un véritable régionalisme sécuritaire états-unien, avec la fondation en 1890 de l'Union Internationale des Républiques Américaines[228]. Les dix-huit membres y acceptent l'idée qu'une agression d'un Etat américain par une puissance tierce équivaudrait à une attaque contre tous (Taglioni, 1994). Deux raisons principales expliquent cette montée en puissance du régionalisme états-unien : l'accroissement progressif des capacités militaires des Etats-Unis au sortir de la guerre de Sécession (1861-1865) qui autorise l'emploi d'une politique internationale plus coercitive[229] ; et le développement de l'industrie et de leur économie, qui entraîne des importations massives de ressources agricoles, minières et énergétiques, et favorise l'ouverture d'importantes routes commerciales en provenance d'Amérique latine et Caraïbe. La sécurisation des approvisionnements maritimes devient ainsi une priorité de la politique étrangère des Etats-Unis (Bülher, 2013), ce dont témoignent les réflexions de l'Amiral Mahan à la fin du XIXe

[228] Fondé à l'occasion de la Première Conférence Internationale américaine, tenue à Washington D.C d'octobre 1889 à avril 1890 « dans le but de discuter et de recommander l'adoption par leurs gouvernements respectifs d'un plan d'arbitrage appelé à régler les différends et conflits qui pourraient se présenter entre eux à l'avenir, et pour examiner les questions portant sur l'amélioration de leurs relations commerciales et les moyens de communication directe entre ces pays, ainsi que pour encourager ces relations commerciales de façon qu'elles produisent des bénéfices pour tous et créent de plus vastes marchés pour les produits de chacun de ces pays ». Le siège de cette Union est établi à Washington D.C, préfigurant la future Organisation des Etats Américains, fondée en 1948. https://www.oas.org/fr/a_propos/notre_histoire.asp

[229] La guerre contre l'Espagne et la mise sous tutelle de Cuba qui en découla (1898) en est l'illustration la plus notable.

siècle (Mahan, 1890). Cette stratégie est accentuée après le percement du canal de Panama (1881-1914), qui renforce l'importance du grand espace caribéen comme point de passage essentiel pour les échanges commerciaux entre les façades des océans Atlantique et Pacifique de l'Amérique du Nord (Domergue, 2014). Cet espace maritime demeure aujourd'hui pour les Etats-Unis un « seuil par lequel se fait une grande partie des échanges vitaux à l'équilibre de l'ensemble » (Taglioni et Théodat, 2007, p.10).

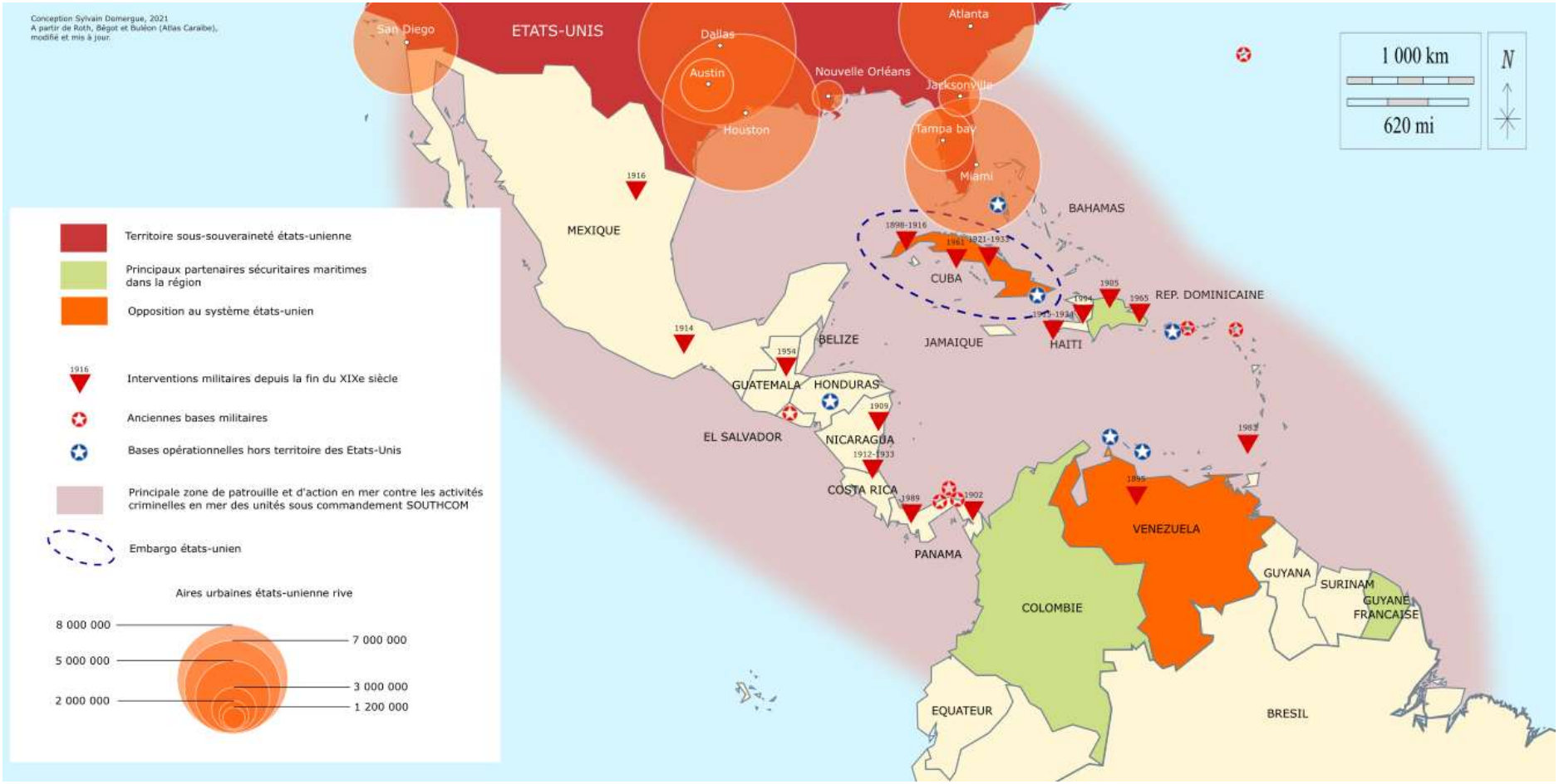
Afin de protéger leurs intérêts économiques et politiques, les Etats-Unis procèdent à de nombreuses interventions et occupations militaires ponctuelles dans leur voisinage proche au début du XXe siècle[230] (McPherson, 2016). Dans les années 1930, la montée des tensions internationales et la volonté d'apaiser les rapports des Etats-Unis avec leur environnement proche conduit le président Franklin Roosevelt à adopter la politique dite du « bon voisinage » (Gellman, 2019). C'est une rupture dans le régionalisme sécuritaire américain : plutôt que des interventions directes, Washington favorise le déploiement d'un réseau d'emprises militaires avancées dans l'ensemble du bassin. Ainsi, une quarantaine de points d'appuis au profit de l'US Army, des Marines, de l'US Navy, de l'Air Force et des Coast Guards sont installés à Cuba, aux Bahamas, à Antigua, à la Barbade, aux Bermudes, à Trinidad-et-Tobago, à Turks et Caicos, à Saint-Thomas, à Porto Rico et à Panama. Ce réseau, appuyé sur des emprises militaires créées *ad hoc* ou cédées par les Britanniques, devient la base d'un maillage sécuritaire dense de l'ensemble du bassin maritime. Il est prioritairement conçu pour protéger les installations du canal de Panama, les exploitations pétrolières colombiennes, trinidadiennes et vénézuéliennes, les grandes raffineries d'Aruba, de Curaçao, du Venezuela et de Trinidad, les approvisionnements stratégiques comme l'alumine de Jamaïque ou les ressources agricoles et minières de Colombie, ainsi que les ports de transbordement caribéens vitaux dans les interfaces portuaires du sud des Etats-Unis (cf. Chapitre 1). L'importance de ce dispositif aéronaval déployé à l'échelle régionale se distingue particulièrement au cours de la seconde guerre mondiale, où il assure la sécurité maritime de l'approvisionnement des Alliés tout au long du conflit (Füllberg-Stolberg, 2003). Au cours de la guerre froide également, où le régionalisme sécuritaire états-unien, alliant interventionnisme militaire et *soft power* économique, vise avant tout à prévenir le développement d'une « menace subversive », à savoir le déploiement de l'influence soviétique dans la région (Dominguez, 1998 ; Colby, 2015 ; Maingot, 2018).

[230] Nicaragua (1912-1925 et 1926-1933), Haïti (1915-1934), ou encore République dominicaine (1916-1924)

La mer au cœur de la stratégie de contrôle de la périphérie et de régulation de l'accès aux acteurs extérieurs au cours de la Guerre Froide.

L'avènement de la guerre froide (1947-1991) conduit Washington à renforcer ce réseau d'emprises par une série de traités et d'accords continentaux. Ainsi, sont signés le Traité Interaméricain d'Assistance Réciproque (TIAR), à Rio de Janeiro en septembre 1947, et la Charte de l'Organisation des États Américains (OEA), à Bogota en mai 1948. Ces accords instituent le principe de la recherche de solutions pacifiques aux différends régionaux, et le principe de sécurité collective face à des menaces internes ou externes susceptibles de compromettre la stabilité de l'hémisphère continental. A ce titre, Washington s'implique militairement et directement à quatre reprises dans les affaires internes de ses voisins : lors de la crise de missiles de Cuba, en 1962, où *l'US Navy* met en œuvre un blocus naval ; en 1965, avec le déploiement de 23 000 hommes afin de soutenir le nouveau gouvernement militaire et conservateur en République dominicaine ; en 1983 lors de l'invasion de la Grenade au cours de l'opération aéro-maritime *Urgent Fury* ; et l'invasion du Panama en 1989-1990 au cours de l'opération *Just Cause* visant officiellement à protéger le canal et à garantir la liberté de navigation[231] (*cf.* Carte 13).

[231] Les Etats-Unis s'impliquent également dans de multiples actions indirectes, comme la tentative avortée de débarquement dans la baie des Cochons à Cuba en 1961, ou en soutenant des milices anti-communistes au Nicaragua (*Contras*) ou au Salvador.



Carte 13 - Le régionalisme sécuritaire états-unien dans la RMIA

Sylvain Domergue, 2021, à partir de Roth, Bégot et Buléon (Atlas Caraïbe, modifié et mis à jour avec l'accord des auteurs).

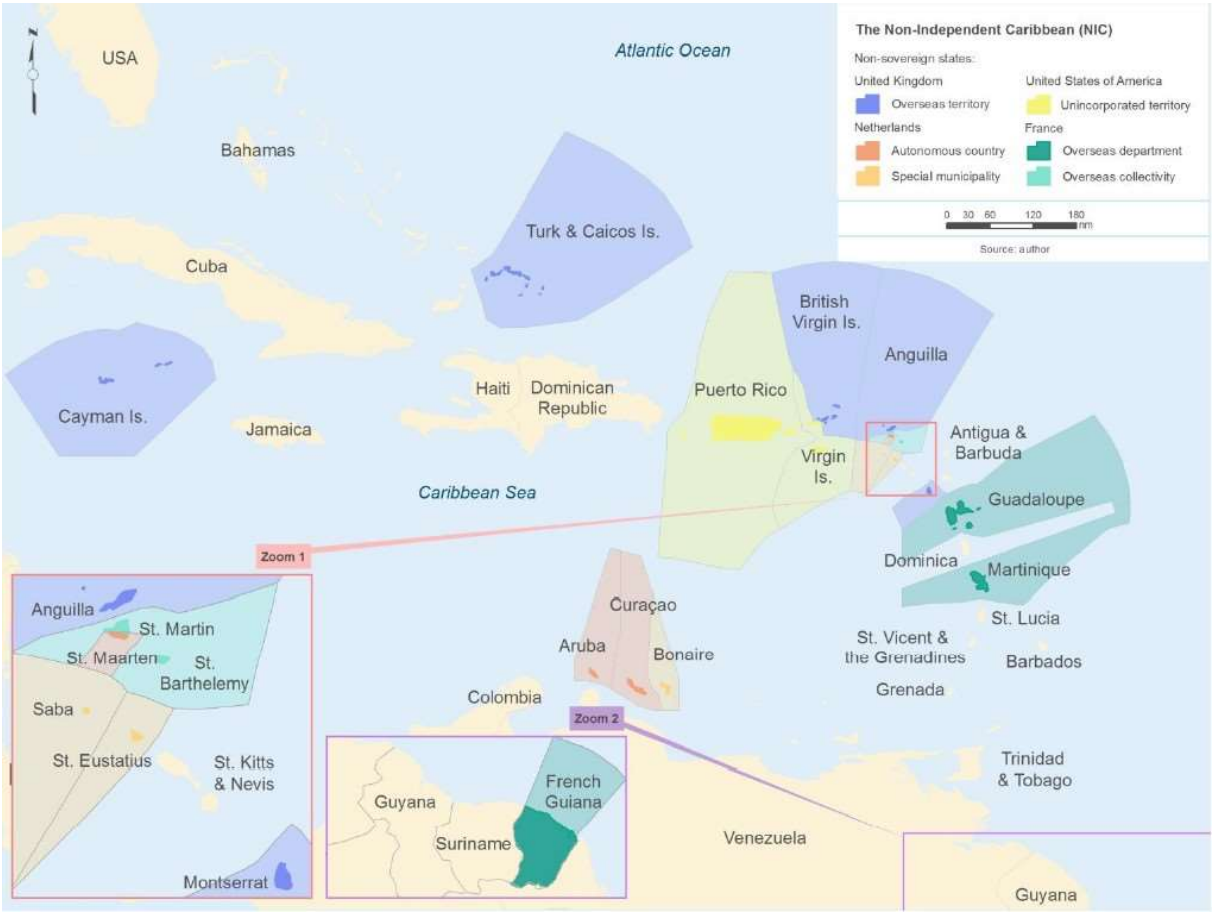
b. De la décolonisation à la fin du XXe siècle, un long désintérêt européen pour les enjeux sécuritaires maritimes dans l'espace interaméricain

Une désaffection sécuritaire progressive des européens jusqu'à la fin du XXe siècle

La décolonisation, l'absence de menace significative et la progressive mise sous contrôle politique et militaire états-unien de la plus grande partie de cette région maritime devenue un véritable « lac américain »[232] conduisent à dégrader l'intérêt stratégique des Etats européens pour leurs possessions ultra-marines caribéennes. Ayant, pour la plupart, perdu de leur intérêt économique depuis la fin du XIXe siècle à cause de l'effondrement des cours agricoles (sucre notamment), les territoires d'outre-mer de la France, du Royaume-Uni et des Pays-Bas (*cf.* Carte 14 ci-dessous) ne font plus l'objet d'investissements sécuritaires notables durant plusieurs décennies. Le Royaume-Uni se désengage ainsi de toutes ses emprises militaires permanentes dans la région (Taglioni, 1995), tandis que les Pays-Bas et la France maintiennent une présence navale modeste. Des entretiens réalisés avec d'anciens officiers de marine français en poste dans la région[233] entre les années 1960 et la fin des années 1980 ont confirmé la grande modestie des objectifs opérationnels alors définis. Les missions se limitaient en effet à trois priorités : assurer la police des pêches, assurer une veille permanente pour le sauvetage en mer et l'aide humanitaire, et assurer ponctuellement la sécurité maritime de la zone de tir du centre spatial guyanais.

[232] D'après un compte rendu de réunion de l'Académie des Sciences de New York du 15 avril 1889, cité en bibliographie finale de cette étude, cette expression semble avoir été employée aux Etats-Unis dès la seconde moitié du XIXe siècle, au sujet du développement d'infrastructures autour du golfe du Mexique, qui serait alors « pratiquement converti en lac américain » (Compte rendu de la séance du 15 avril 1889, p.172). En 1904, dans un article publié dans la *North American Review*, Frederic Penfield estime qu'en prenant le contrôle de quelques ports stratégiques dans les Antilles, « les Caraïbes pourraient être transformées en l'équivalent d'un lac américain » dans un contexte d'achèvement des travaux du canal de Panama (Penfield, p.77).

[233] Réalisés en avril 2021



Carte 14 - Cartographie des territoires sous-tutelle européenne et états-unienne dans les Caraïbes occidentales

Source : Cana Varona, 2016

Une coopération internationale en mer quasi-inexistante jusqu'aux années 1980

Les rares interactions opérationnelles entre les forces de sécurité européennes et celles des autres Etats de l'espace interaméricain ont ainsi longtemps été limitées à des exercices ponctuels conduits avec l'US Navy et l'US Coast Guard. Les interlocuteurs interrogés ont d'autre part souligné l'absence de coopération structurée, d'échanges ou d'exercices significatifs avec les autres marines et garde-côtes de la région. Cette information doit toutefois être replacée dans le contexte de la seconde moitié du XXe siècle, où les capacités navales de la plupart des Etats riverains étaient peu développées. Comme nous l'a rappelé un ancien diplomate, ancien chef de service « Amérique latine et Caraïbes » dans une chancellerie

d'Europe Occidentale[234], les espaces maritimes n'avaient en effet qu'un faible intérêt pour les Etats sud-américains, centraméricains et caribéens riverains de ce bassin. Leurs priorités sécuritaires étaient ailleurs. Les rares problèmes de sécurité maritime étaient pour l'essentiel jusqu'à la fin du XXe siècle, traités par les moyens militaires américains qui garantissaient la sécurité du trafic, des infrastructures et des points de passage stratégiques, tandis que l'exploitation des ressources maritimes *off-shore* n'en était alors qu'à ses débuts. Le narcotrafic par voie maritime était, d'autre part, très limité avant les années 1990 (cf. Chapitre 2). L'absence de coopération des Européens avec les marines caribéennes tout au long de cette période pourrait donc s'expliquer moins par l'absence de volonté de coopération que par la faiblesse des enjeux sécuritaires et l'absence d'acteurs maritimes militaires crédibles avec lesquels coopérer.

Il est donc possible de parler d'une quasi-absence de régionalisme sécuritaire, *a fortiori* maritime, des Etats européens dans le grand bassin caribéen au XXe siècle. L'hégémonie des Etats-Unis est en revanche évidente pendant cette période, les interactions sécuritaires y étant protéiformes et très intenses avec l'ensemble des Etats de la région. Ce régionalisme sécuritaire déployé depuis plus d'un siècle vise donc, dès les origines, à sécuriser les approches méridionales des Etats-Unis par le contrôle des territoires environnants, mais surtout l'exclusion ou la régulation de la présence d'acteurs extérieurs, notamment européens. L'ouverture d'emprises militaires dans l'ensemble du bassin caribéen, en remplacement des emprises britanniques peu à peu louées, cédées ou partagées avant la Seconde Guerre mondiale (d'Hoop, 1967), achève de réduire le régionalisme sécuritaire européen à sa plus simple expression, au profit d'une hégémonie sans conteste des Etats-Unis. La globalisation des échanges par voie maritime, l'émergence de la menace du narcotrafic et l'accentuation des vulnérabilités climatiques et environnementales conduisent néanmoins à redessiner les interactions sécuritaires régionales, dès la fin du XXe siècle et au début du XXIe.

[234] Entretien conduit en marge d'une enquête auprès d'un service de renseignement, en 2019, au cours duquel les interlocuteurs ont requis l'anonymat.

1.2. Sécuriser les approches et protéger les intérêts nationaux dans la périphérie

a. Les changements de paradigme sécuritaire placent la mer au cœur des stratégies nationales.

Sécuriser le territoire national contre les flux illicites …

La fin de la guerre froide et les mutations de la fin du XXe siècle ont fait émerger de nouveaux paradigmes sécuritaires pour les puissances nord-américaines et européennes. Comme le souligne le journal *Le Monde* en 1997, « ce n'est plus la crainte de la subversion communiste, mais la lutte contre le trafic de drogue et l'immigration illégale qui détermine la politique américaine vis-à-vis de la région »[235]. La menace de la forte croissance des trafics de stupéfiants en provenance de l'Amérique andine (cf. *infra* Chapitre 2, section 2) s'érige peu à peu en priorité nationale pour les Etats-Unis à partir des années 1960. En 1971, la proclamation de la « guerre contre la drogue » (*War on drugs*) par Richard Nixon se traduit par de nouvelles stratégies de lutte contre les trafics illicites internationaux de produits inondant le territoire nord-américain (Morris, 1994 ; Bruske, 2008). Cette menace est très vite appréhendée par Washington comme un puissant facteur de déstabilisation, à l'image de l'augmentation de 300% du nombre d'homicides entre 1980 et 1982 pour le seul Etat de la Floride en raison des affrontements entre trafiquants (Valdès Castellanos, 2013). En avril 1986, la directive présidentielle NSDD 221 qualifie le narcotrafic de menace contre la sécurité nationale des Etats-Unis (Walther, 2012 ; Ordoñez Martinez, 2018). Encore très récemment, l'Amiral Faller, chef du *Southern Command*, a rappelé devant le Sénat des Etats-Unis que « les organisations criminelles transnationales constituent une menace directe pour notre sécurité nationale »[236].

Dès le milieu des années 1980, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni[237] réorientent à leur

[235] Le Monde, 24 mai 1997, https://www.lemonde.fr/archives/article/1997/05/14/les-desaccords-persistent-entre-washington-et-les-caraibes_3762871_1819218.html

[236] Amiral Faller, 16 mars 2021, devant la Commission des forces armées du Sénat, Washington D.C.

[237] Un renouveau de la présence britannique impulsé dès l'intervention à Grenade en 1983, encouragé par les Etats-Unis afin de faciliter la sécurisation d'intérêts communs (Payne, 1989 et Thorndike, 1991, mobilisés par Taglioni, 1995).

tour leur regard vers leurs territoires ultra-marins, devenus des points de passage privilégiés des cartels pour exporter la cocaïne vers l'Europe (Ordoñez Martinez, 2018). La mutation constante de la géographie des flux illicites place la mer au cœur de la réflexion, l'espace maritime caribéen jouant un rôle essentiel comme point de rupture de charge et de transbordement entre lieu de production et lieu de consommation (voir *infra* Chapitre 2.2). Les Etats européens et nord-américains tentent donc d'élaborer des stratégies nationales de lutte contre ces flux illicites, qui sont désormais essentiellement maritimes. La France choisit à ce titre de mettre en œuvre une stratégie dite « du bouclier »[238], consistant à concentrer les moyens de l'action de l'Etat en mer dans un périmètre limité à l'environnement proche des possessions territoriales nationales.

Mais les stratégies maritimes régionales des puissances dominantes de la région sont aussi guidées par un enjeu humanitaire : les nombreuses crises politiques et catastrophes naturelles de ces dernières décennies suscitent des préoccupations quant à la sécurité des nombreux résidents permanents (expatriés) ou temporaires (touristes internationaux).

… et les intérêts nationaux dans la région face aux risques politiques et naturels majeurs

Comme le rappelle Hervé Coutau-Bégarie, « la fonction première de l'Etat est d'assurer, non seulement la sécurité du territoire et de la population qui y réside, mais également de ses ressortissants et de leurs biens lorsqu'ils se trouvent à l'étranger » (Coutau-Bégarie, 2010, p. 58). Parmi les nombreux motifs avancés par les autorités politiques et militaires européennes et états-uniennes afin d'expliquer le maintien, voire le redéploiement d'importants moyens militaires sur place, figure ainsi la question de l'aide aux populations et de l'évacuation des ressortissants.

Les entretiens réalisés sur le terrain et l'analyse des principales opérations humanitaires internationales conduites ces trente dernières années ont mis en évidence le caractère central de la dimension maritime dans les politiques de protection des ressortissants : en cas d'évènement

[238] Entretien avec l'Amiral Crignola, commandant en chef les forces françaises dans les Antilles et son prédécesseur, l'Amiral Coupry, à Paris (Mai 2019) et Fort de France (Juillet 2019).

grave nécessitant une évacuation, l'exfiltration par voie de mer est la plus souvent privilégiée[239]. D'une part, en raison des difficultés d'accès aux infrastructures aéroportuaires, celles-ci pouvant être détruites par un aléa climatique ou sismique, ou occupées par des manifestants ou des forces militaires ou paramilitaires[240]. D'autre part, le nombre élevé de ressortissants à évacuer nécessite bien souvent l'emploi de moyens maritimes, disposant de capacités d'embarquement bien plus grandes que les moyens aériens[241]. Dans la grande région caraïbe, la protection et l'évacuation des ressortissants étrangers en Haïti lors de l'Opération Carbet conduite par la France, à la suite du séisme de 2004, a confirmé le caractère primordial du volet maritime[242].

Cette primauté maritime est loin de se limiter aux espaces insulaires : la dégradation de la situation politique au Venezuela souligne elle aussi le rôle essentiel, voire exclusif, que jouerait la voie maritime lors d'une potentielle opération d'évacuation des dizaines de milliers de ressortissants européens, envisagée à de nombreuses reprises ces dernières années[243]. Par ailleurs, la présence chaque année de dizaines de millions de touristes européens et nord-américains[244] justifie depuis plusieurs décennies le maintien de moyens militaires importants dans la région. L'éruption du volcan de la Soufrière à Saint Vincent les Grenadines le 9 avril 2021 a ainsi conduit au rapatriement de nombreux touristes et résidents étrangers exclusivement

[239] Les exemples témoignant de la primauté du vecteur maritime pour les évacuations de ressortissant sont particulièrement nombreux. Parmi les plus importantes, on relève l'opération *Hannibal* en 1945 (évacuation par la marine allemande de 800 000 civils face à l'avancée des troupes soviétiques), l'opération *Fréquent Wind* en 1975 lors de la chute de Saïgon, ou encore l'Opération *Golden Fleece* en 1993 (évacuation par la marine grecque d'un millier de ressortissants étrangers de Géorgie). Plus récemment, l'une des illustrations les plus médiatisées fut l'opération *Baliste* ayant permis d'évacuer 14 000 français et ressortissants étrangers, dont près de 8 000 par vecteur maritime, après le déclenchement du conflit israélo-libanais de 2006. En 2014 et 2015, les évacuations des ressortissants français de Libye et du Yémen n'ont pu être réalisées que par la voie maritime.

[240] Synthèse des travaux d'une table-ronde consacrée aux opérations humanitaires au cours du forum CABSEC 2019, observation non-participante, la Barbade, Bridgetown.

[241] Entretien avec deux officiers en charge de la planification des opérations humanitaires, Etat-major interarmées de Fort de France, Juillet 2019.

[242] Déploiement du bâtiment de transport léger (Batral) *Champlain*, de la frégate *Ventôse*, du porte-hélicoptère *Jeanne d'Arc*, de la frégate *Georges Leygues* et du navire amphibie TCD *Orage* pour la seule contribution française.

[243] Observations participantes en Ministère depuis 2011.

[244] Selon les données disponibles en source ouverte, les seules îles caraïbes (grandes, petites Antilles, et Antilles néerlandaises) ont accueilli plus de 26 millions de touristes étrangers, très majoritairement nord-américains (Etats-Unis et Canada). Les européens et britanniques représenteraient l'essentiel du reste de l'effectif. Des données plus précises, permettant d'accéder aux nombres précis de visiteurs par nationalité n'ont pu être obtenus, la *Caribbean Tourism Organization* qui centralise les données les plus fiables sur la question tarifant ses rapports annuels plusieurs centaines de dollars l'unité.

par la mer, les liaisons aériennes étant interrompues[245].

b. Le nouvel essor régional de la diplomatie navale

Les stratégies maritimes régionales des Etats-Unis et des Européens riverains de ce bassin visent également à maintenir leur influence politique et commerciale dans la région. Cette « diplomatie navale » (Coutau-Bégarie, 2010) prend forme sous plusieurs aspects.

La diplomatie navale économique

L'une de ses déclinaisons possibles consiste en effet en une « diplomatie navale économique » c'est-à-dire « *l'utilisation de l'instrument naval à des fins de promotion économique* » (Couteau-Bégarie, 2010, p.56). Ces activités entrent dans le cadre des missions dites de « SOUTEX » (soutien aux exportations) des industriels nationaux. Jusqu'à la fin du XXe siècle, les constructeurs navals, tout comme dans le domaine aérien militaire, reposaient essentiellement sur leur marché intérieur. La réduction des budgets de défense et la croissance de la compétition commerciale internationale a conduit ces industriels à rechercher de nouveaux marchés. Opérations de communication de premier choix, les escales sont ainsi parfois employées comme soutien à l'export du navire, ou d'un équipement embarqué (radar, sonar, hélicoptère, armement, etc …). L'exemple de l'escale de la nouvelle frégate française Multi-Missions (FREMM) *Aquitaine* à Carthagène des Indes (Colombie) en 2013 en est l'illustration : officiellement en déplacement dans la région afin de conduire des essais de navigation en eaux chaudes, cette escale a été réalisée dans un contexte d'appel d'offres pour le renouvellement et la modernisation de la flotte de surface colombienne[246] [247]. De la même façon, la vente de patrouilleurs hauturiers de l'industriel français Ocea au Suriname en 2012 a été rendue possible après plusieurs années de collaboration de l'industriel avec les unités de la Marine nationale

[245] Ambassade des Etats-Unis à la Barbade, caraïbes orientales et OECS, REVISED Natural Disaster Alert – Royal Caribbean Cruises Offers Transit Opportunity from St. Vincent – U.S. Embassy Barbados and the Eastern Car, publié le 14 avril 2021 ; https://bb.usembassy.gov/natural-disaster-alert-maritime-evacuation-from-st-vincent-u-s-embassy-barbados-and-the-eastern-caribbean/

[246] Caroline Britz, Le programme de modernisation des frégates colombiennes est achevé, Mer et Marine, 19 mars 2014 ; https://www.meretmarine.com/fr/content/le-programme-de-modernisation-des-fregates-colombiennes-est-acheve

[247] Vincent Groizeleau, Nouveau succès en Amérique du sud pour Thales et DCNS, Mer et Marine, 9 février 2009 ; https://www.meretmarine.com/fr/content/nouveau-succes-en-amerique-du-sud-pour-thales-et-dcns

présentes dans la région[248]. Celles-ci ont ainsi contribué à faciliter la conclusion de l'exportation grâce aux escales de démonstration, exercices conjoints, échanges et visites avec les garde-côtes surinamiens. Les Pays-Bas et leur constructeur *Damen* sont particulièrement performants dans ce domaine[249], profitant des forts besoins des marines locales en patrouilleurs côtiers afin de lutter contre les flux illicites et la pêche illégale[250], mais également du chantier naval de Curaçao assurant plus facilement la maintenance des flottes locales[251].

En matière de relations internationales, l'exportation de matériel militaire lourd revêt une dimension politique importante sur le long terme : comme le soulignait le représentant d'un industriel naval européen rencontré dans le cadre des enquêtes de terrain réalisées, « acheter un navire, signifie acter durablement une coopération »[252]. L'acquisition du navire s'accompagne en effet de plusieurs années de formation de l'équipage, des mécaniciens, des industriels locaux pour la maintenance mineure, de réparations lourdes ponctuelles mais régulières réalisées par l'industriel d'origine, et d'échanges de personnel pour expertise et maintien en condition opérationnelle. Par ailleurs, pour un Etat, l'achat de matériel militaire est souvent conditionné à diverses concessions, industrielles, économiques, financières, ou sécuritaires. Comme le rappelait le directeur des affaires institutionnelles d'un constructeur européen d'avions de combat[253], un Etat peut choisir de privilégier l'achat d'un matériel, même moins performant, afin de favoriser sa relation avec l'Etat soutenant cette exportation[254]. Cette diplomatie navale, soutenant un volet économique, réalisée entre la France et le Suriname entrait ainsi dans le cadre d'un intérêt mutuel : celui d'entériner une collaboration bilatérale solide en renforçant les

[248] Entretien conduit avec le représentant commercial pour la zone Amériques de la compagnie Ocea, réalisé en marge du forum CABSEC 2019, Bridgetown, la Barbade.

[249] Nouvelles du site Internet de l'entreprise Damen, *Damen takes position in the Caribbean*, publié en février 2017, https://archive.damen.com/en/news/2017/02/damen_takes_position_in_the_caribbean

[250] Nouvelles du site Internet de l'entreprise Damen, *Increasing caribbean capabilities offshore patrol vessels*, publié en janvier 2021, https://www.damen.com/en/magazines/2021/01/increasing-caribbean-capabilities-offshore-patrol-vessels

[251] Le constructeur *Damen* a vendu ces dernières années près de 50 patrouilleurs aux marines et garde-côtes de la Jamaïque, la Barbade, le Mexique, le Honduras, les Bahamas, le Venezuela, l'Equateur, Trinidad et Tobago, ou encore le Nicaragua, mais également aux Etats-Unis (58 patrouilleurs), dont la majorité des unités sont déployées dans l'espace interaméricain.

[252] Entretien réalisé dans les Antilles occidentales, printemps 2019

[253] Entretien réalisé à Bordeaux en 2014

[254] L'exemple avait ainsi été donné de l'acquisition régulière d'avions de chasse du constructeur Mc Donnell Douglas par Singapour depuis plusieurs années, en échange de garanties implicites de soutien à la sécurisation du détroit de Malacca par les forces américaines déployées en Asie du Sud-Est. Le même constat peut être fait dans le cas de la Finlande ou de l'Allemagne, qui ont récemment choisi d'acquérir des F-35 du constructeur Lockheed Martin dans un contexte de conflit international en Europe de l'Est.

capacités et l'interopérabilité avec un voisin immédiat, afin de lutter durablement contre les menaces communes de la pêche illégale, les migrations et les trafics illicites.

La diplomatie navale humanitaire

Les Etats dotés des moyens adéquats appliquent régulièrement le principe de solidarité internationale, afin de venir en aide aux populations des territoires sinistrés à la suite d'une catastrophe naturelle ou d'une crise politique. Ils mettent en œuvre des actions qui visent à rétablir la stabilité politique et économique pour éviter l'effondrement des structures sociétales, la croissance de l'insécurité et les risques de crise migratoire pouvant menacer, indirectement, leurs intérêts ou leur propre territoire. Le volet naval est systématiquement placé au cœur de leurs stratégies, quelle que soit la nature des crises. Ainsi, lors de la saison cyclonique de 2017, après que nombre de territoires de l'archipel caribéen aient été dévastés par le passage de plusieurs ouragans majeurs[255], le déploiement de l'aide humanitaire s'est essentiellement fondé sur des moyens maritimes mis à disposition par les Européens et les Etats-Unis. D'abord orientés vers leur propre territoire[256], ces moyens ont permis de subvenir aux défaillances hospitalières des territoires sinistrés, avant d'être mis à la disposition des Etats voisins qui en faisaient la demande. Ont ainsi été déployés sur place des hôpitaux de campagne, des hôpitaux embarqués, plusieurs millions de tonnes d'aide humanitaire et de nombreux véhicules de sécurisation et de reconstruction. Les Etats-Unis ont également mis à disposition de très grands moyens maritimes, avec les porte-hélicoptères amphibies USS Wasp, USS Kearsage et USS Oak Hill. Plus récemment, lors de la crise COVID pendant l'été 2020, une opération sanitaire maritime tri-nationale du Royaume-Uni, de la France et des Pays Bas a été mise en œuvre et coordonnée depuis Fort de France en Martinique. Cette action s'est traduite par l'envoi du porte-hélicoptère amphibie Dixmude, du HLMS Karel Doorman, et du RFA Argus, réaménagés en hôpitaux de campagne afin de pallier les carences des territoires insulaires antillais. D'abord déployés en faveur des territoires d'outre-mer de leurs métropoles respectives, ces bâtiments européens ont ensuite porté assistance aux micro-Etats insulaires voisins comme Sainte-Lucie, la Dominique et Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Plus récemment, le séisme du 14 août 2021

[255] Dont notamment Harvey, Irma, et Maria

[256] Notamment les frégates françaises Ventôse et Germinal, les patrouilleurs néerlandais Zeeland et le navire de soutien Pelikaan, et les Britanniques le RFA Mount Bay prépositionnés sur place. D'autres ont été projetés depuis les métropoles, notamment le porte-hélicoptère français Tonnerre et le porte-hélicoptère britannique HMS Ocean.

ayant frappé la péninsule de Tiburon en Haïti a, là encore, causé le déclenchement d'un dispositif international d'aide à forte composante maritime. La France (frégate Germinal), les Pays-Bas (ZRMS Holland), les Etats Unis (USS Arlington, USNS Burlington) et la Grande Bretagne (RFA Wave Knight) ont ainsi déployé plusieurs navires militaires chargés de transporter l'aide humanitaire, les moyens héliportés et d'employer des équipes de sauvetage et de sécurisation depuis leurs emprises régionales (*cf*. Figure 47.

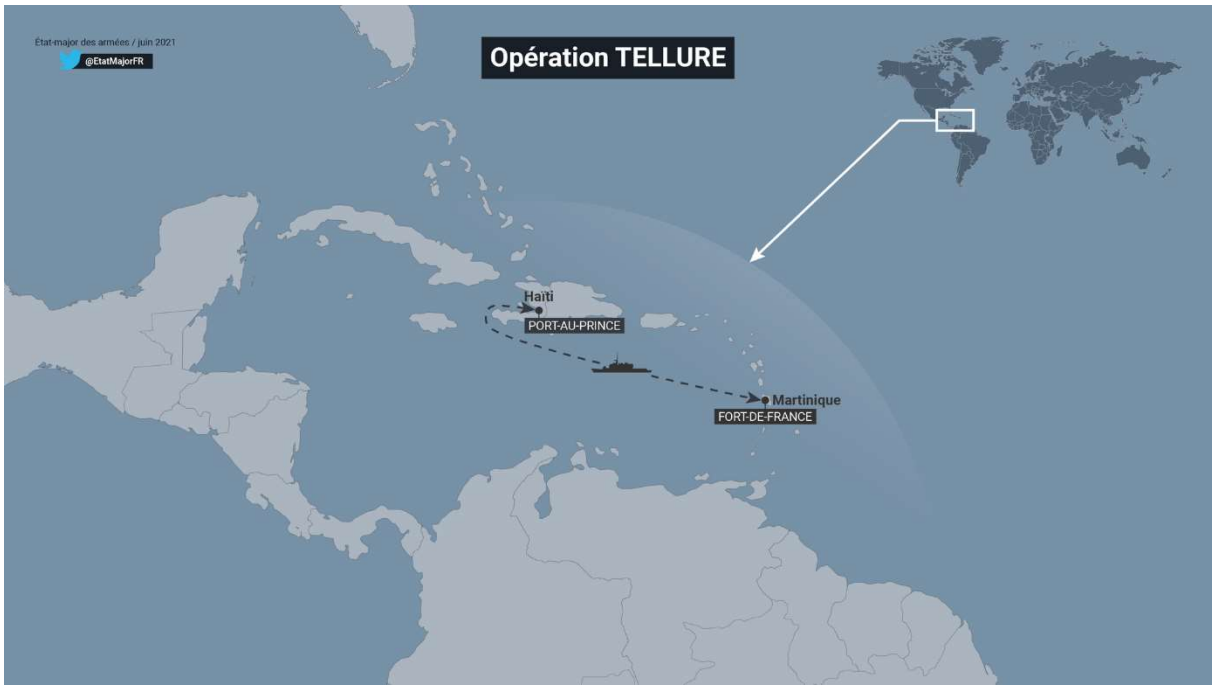


Figure 47 - Représentation cartographique du déploiement de moyens navals depuis la Martinique vers Haïti à la suite du séisme de 2021

Source : Forces armées aux Antilles (compte twitter), 2021

Ces stratégies régionales fondées sur un volet humanitaire, lui-même appuyé sur d'importants moyens maritimes, présentent un autre intérêt : elles facilitent la construction d'un récit positif et la mise en œuvre d'une « diplomatie douce » (De Lauri, 2020), en produisant des images spectaculaires facilement exploitables à l'heure de la communication de masse. Les chancelleries et forces armées, partout dans le monde, disposent aujourd'hui de personnels et de services de communication consacrés à la réalisation et à la diffusion de ces images illustrant les missions d'assistance d'urgence et d'aide à la reconstruction. L'analyse de la production des réseaux sociaux de plusieurs organisations et forces armées de la région tout au long de cette étude a mis en évidence la prépondérance nette des discours montrant de l'investissement humanitaire des Etats impliqués. A titre d'exemple, la page *Facebook* des Forces Armées aux

Antilles publiait le 24 juin 2021 le message suivant :

> « Le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) Dumont D'Urville a livré ce dimanche au Guyana plus de 5 tonnes de fret #humanitaire fournis par la plateforme d'intervention régionale Amériques et Caraïbes (PIRAC) de la Croix-Rouge française. Afin de porter assistance à la population de ce pays d'Amérique du Sud qui fait actuellement face à de violentes inondations, le bâtiment des FAA a chargé le fret de la PIRAC (kits alimentaires, bâches, moustiquaires, seaux, jerrican) la semaine dernière à Fort-de-France. *En 2020 et 2021, les FAA ont aidé 14 pays de la Caraïbe et de l'Amérique latine*. Après le passage des ouragans ETA et IOTA, le Dumont D'Urville a acheminé plus de 100 tonnes de matériel de survie, de protection et d'équipement médical. Le Ventôse a quant à lui apporté plus de 75 tonnes d'eau et 50m3 de fret humanitaire à l'île de Saint-Vincent après l'éruption explosive de son volcan La Soufrière en avril dernier ».

Cette constatation n'est ni nouvelle, ni surprenante. De longue date, les forces armées et organes diplomatiques du monde entier mettent à profit les médias afin de soutenir leurs actions. Il s'agit de valoriser l'engagement des hommes et des femmes investis dans ces missions d'utilité publique, de mieux mettre en lumière des unités ou des institutions méconnues, et, plus prosaïquement, de justifier l'attribution de ressources budgétaires et de véhiculer une image positive dans les sociétés civiles nationales et internationales. La conclusion la plus originale que l'on peut tirer de l'analyse de ces discours, c'est l'effort qui est fait pour mettre en évidence la domination très nette des thématiques maritimes.

Les opérations de communication qui mettent en exergue ces opérations humanitaires navales sont aussi le théâtre d'affrontements politiques, comme en témoigne le cas d'Haïti. Devenue un enjeu dans la stratégie de rayonnement international de plusieurs Etats (Donini, 2012 ; Baughan, Fiori, 2015 ; Lopez, Bhungalia, Newhouse, 2015), l'intervention humanitaire à la suite du séisme du 12 janvier 2010 a été l'objet d'une importante surenchère en termes de communication institutionnelle. La raison est à chercher dans le contexte politique et médiatique de cette opération, à plusieurs échelles. L'émoi provoqué par la catastrophe a été notamment très important aux Etats-Unis, où environ un million de personnes d'origine

haïtienne sont résidents, en particulier dans l'est et le sud du pays selon le *US Census 2019*[257] (Audebert, 2006, Smorag, 2019). Dans le bassin caribéen, le Venezuela dirigé par Hugo Chavez s'est rapidement affiché comme le *leader* régional naturel de l'opération de soutien à la reconstruction d'Haïti. Caracas a ainsi annulé une dette de près de 400 millions de dollars[258] et promis une aide de 1,3 milliard de dollars[259]. Cette coopération a été présentée en 2011 comme la « plus importante en termes d'impact direct » par le président haïtien Martelly[260]. Également très impliqué en Haïti, le Brésil a joué un rôle central dans cette crise. Depuis 2004, le commandement de la force de maintien de la paix des Nations Unies est attribué à un général brésilien. Or, le contexte du tournant des années 2010 était marqué par la volonté du Brésil de s'affirmer au niveau international, pour pouvoir négocier un siège permanent au Conseil de Sécurité des Nations Unies (Novosselof, 2006, Cavalcante, 2010)[261]. Enfin, l'ampleur du désastre a suscité un immense élan de sympathie au sein des sociétés civiles à l'échelle mondiale, accentuant l'intérêt des médias pour l'île durant plusieurs semaines. Une aide humanitaire massive a afflué d'Amérique du Nord, de Chine, d'Europe, de Jordanie, d'Indonésie ou encore du Japon, provoquant l'engorgement des rares infrastructures portuaires et aéroportuaires haïtiennes encore intactes[262]. La course à l'influence humanitaire et diplomatique s'est traduite par une course à l'image. Les Etats-Unis ont ainsi recouru à la *Carrier Diplomacy*, la « diplomatie du porte-avion » : moins de 48h après la catastrophe, Washington a annoncé le déploiement du porte-avion nucléaire USS Carl Vinson à proximité immédiate de l'île, afin d'apporter une aide technique et logistique grâce aux hélicoptères du bord (*cf*. Photographie 4).

---

[257] US Census, *People reporting ancestry*, données de 2019;

https://data.census.gov/cedsci/table?q=ACSDT1Y2019.B04006&tid=ACSDT1Y2019.B04006&hidePreview=true

[258] Center for Economic and Policy Research, *Haiti Using Funds from PetroCaribe to Finance Reconstruction, publié par Venezuela Analysis*, le 19 avril 2012, https://venezuelanalysis.com/analysis/6936

[259] Ewan Robertson, Venezuela, *Cuba and Argentina Sign Development Assistance Agreements with Haiti,* publié par Venezuela Analysis, le 1 juin 2012 ; https://venezuelanalysis.com/news/7030

[260] Jamaïca Observer, *Haitian president says Venezuela aid key*, 5 décembre 2011 ;

https://www.jamaicaobserver.com/news/Haitian-president-says-Venezuela-aid-key_10323575

[261] Un constat par ailleurs vérifié à l'occasion d'observations participantes en Etat-major au début de la décennie 2010, ainsi que par de nombreux échanges avec des diplomates en poste en France et en Amérique latine entre 2011 et 2021.

[262] France info, *Les vols américains de secours en Haïti ont été suspendus jeudi suite à l'engorgement de l'aéroport de Port-au-Prince*, publié le 15 janvier 2010 ; https://www.francetvinfo.fr/monde/les-vols-americains-de-secours-en-haiti-ont-ete-suspendus-jeudi-suite-a-l-engorgement-de-l-aeroport-de-port-au-prince_223731.html



Photographie 5 - Porte avion états-unien USS Carl Vinson déployé au large d'Haïti en janvier 2010

Source : US Navy.

Cette annonce eut un puissant effet médiatique durant plusieurs semaines[263], suscitant notamment de vives critiques du Venezuela : « l'Empire américain s'empare d'Haïti sur les cadavres et les larmes de son peuple. Il n'est pas possible que les Etats-Unis utilisent une catastrophe naturelle pour envahir et occuper militairement Haïti »[264]. Ces critiques et cette bataille d'image doivent être mis en perspective : comme le soulignait un ancien officier ayant participé à plusieurs opérations humanitaires internationales dans la région :

> « Les Etats-Unis n'avaient, et n'ont encore aujourd'hui, aucun intérêt économique sur cette île. Mais son instabilité revêt en revanche d'importants risques migratoires et favorise le développement du narcotrafic, dont le pays est l'une des principales plateformes de redistribution des flux illicites arrivés par voie maritime ou aérienne. Leur action sur cette île, ou ailleurs dans la Caraïbe, s'explique donc avant tout par une volonté de stabiliser autant que faire se peut cette périphérie, avant qu'il y ait des répercussions sur leur propre territoire national. Mais au-delà, la force de leurs interventions humanitaires, en Haïti ou ailleurs, s'explique surtout par leurs énormes capacités. Ils sont les seuls à être en mesure de déployer de tels moyens d'urgence, *a fortiori* en aussi peu de temps. Ils ne savent pas faire autrement d'ailleurs. Aussi, il est paradoxal de leur demander de faire profil bas. Le même reproche leur a été fait pour Irma en 2017[265]. »

[263] Observations participantes au Ministère français de la défense, 2011

[264] Agence France Presse, *Chavez accuse Washington de « s'emparer d'Haïti sur les cadavres »*, publié par La Presse, le 20 janvier 2010 ; https://www.lapresse.ca/international/dossiers/seisme-en-haiti/201001/20/01-941266-chavez-accuse-washington-de-semparer-dhaiti-sur-les-cadavres.php

[265] Entretien réalisé en avril 2021

Un point de vue déjà partagé en 2010 par Raul Bernal Meza professeur à l'Université nationale du Centre de la Province de Buenos Aires (UNICEN)[266] : « Objectivement aucun autre Etat ne peut assumer un tel défi à part les Etats-Unis (...) les dimensions (de la catastrophe) surpassent les capacités d'un mandat d'un autre pays et même de l'ONU ».

Ainsi, l'emploi de moyens maritimes dans le cadre de situations d'urgence en cas de catastrophe naturelle, alimentaire ou sanitaire, relève donc de la « diplomatie navale humanitaire » (Couteau-Bégarie, 2010, p. 58) dont l'effet politique n'est pas forcément le premier recherché. Cependant, à l'ère de l'information de masse, le déploiement de ces moyens peut faire basculer dans le cadre de la diplomatie de puissance, c'est-à-dire dans des types d'interventions qui ont un but politique (Coutau-Bégarie, 2010, p.60).

La diplomatie navale « permanente »

La diplomatie navale se concrétise enfin par des manœuvres et des « croisières »[267] régulières, ce qu'Hervé Coutau-Bégarie appelle la diplomatie navale « permanente ». Si l'objectif premier est de répondre à des impératifs opérationnels (ravitaillement, transit nécessaire dans une zone donnée, etc.), ces déploiements ont nécessairement un effet politique. Les escales sont le plus souvent porteuses d'une charge symbolique ou d'un message politique fort : loin d'être improvisées, elles sont souvent prétexte à une manifestation publique en présence des diplomates et des autorités locales, et sont la plupart du temps organisées très en amont en collaboration avec les ministères des affaires étrangères. Les manœuvres, croisières et exercices conjoints jouent un rôle comparable en permettant de démontrer un savoir-faire afin de convaincre un partenaire de collaborer face à un problème commun. A l'inverse, elles permettent aussi d'envoyer un signal politique en montrant le pavillon, en déployant une unité nationale dans une zone donnée afin de souligner l'attachement aux relations avec le pays concerné. Elles permettent de rassurer un partenaire ou d'envoyer un signal à un Etat inamical

[266] *Ibid* note infra paginale n°264

[267] Désigne une navigation de passage sans escale dans un secteur maritime donné

voisin, en rappelant par exemple son droit à opérer dans des eaux contestées[268].

L'espace maritime interaméricain est régulièrement le théâtre de ces opérations politiques en mer. A titre d'exemple, en 2017[269] puis en 2020[270], les tensions internationales croissantes entre les Etats-Unis et le Venezuela ont conduit le président Donald Trump à envoyer un signal politique en autorisant le déploiement à deux reprises des forces navales américaines au large du Venezuela. Plus récemment, en février 2021, un navire des US Coast Guard a été déployé pour une longue croisière opérationnelle en direction de l'Atlantique Sud ; une étape majeure de son transit sans escale fut son passage au large du Guyana et du Suriname, où les prospections pétrolières au large se poursuivent[271]. Quasi-concomitante à la visite à Georgetown de l'Amiral Faller, commandant de SOUTHCOM venu signer un accord de coopération sécuritaire, cette action navale appuyait la stratégie de développement de la présence des Etats-Unis dans un secteur maritime contesté par le Venezuela et théâtre d'une activité croissante d'acteurs extérieurs à la région.

[268] Un exemple célèbre dans l'histoire de la diplomatie navale est celui de la visite du président Poincaré en Russie, en juillet 1914. A quelques semaines du déclenchement de la première guerre mondiale, le cuirassé *La France,* accompagné d'une puissante flotte d'escorte, avait été mobilisé pour transporter la délégation présidentielle. Il s'agissait alors d'envoyer un signal fort à l'allié russe, mais également britannique avec un passage de la flotte à proximité de ses eaux lors de sa remontée vers le Nord, tout autant qu'une démonstration de force envers l'Allemagne dans la Baltique.

[269] New York Times, *Trump Alarms Venezuela With Talk of a 'Military Option'*, publié le 12 août 2017;

https://www.nytimes.com/2017/08/12/world/americas/trump-venezuela-military.html

[270] Martinique la Première, Donald Trump envoie des navires de guerre dans la Caraïbe, publié le 3 avril 2020 ;

[271] Observation participante en Etat-major, Hiver 2021.

1.3. Réguler ou exclure la présence d'acteurs d'extérieurs

a. La croissance de l'entrisme chinois, notamment dans le domaine maritime

Une présence russe furtive

Les autorités politiques et militaires états-uniennes, et européennes dans une moindre mesure, identifient deux « menaces potentielles » étatiques extérieures dans l'espace étudié[272]: la Russie et la Chine. La présence russe dans le grand espace caribéen est réelle mais doit être relativisée. D'abord, elle n'est plus significative dans le domaine maritime depuis la fin de la Guerre Froide. Les escales de bâtiments russes dans la région sont rares et se limitent à Cuba et au Venezuela. Moscou soutient cependant très activement le gouvernement contesté de Nicolas Maduro au Venezuela. Quelques industriels russes opérant dans les domaines des hydrocarbures et de l'armement sont présents[273], et la mutation rapide du pays en plateforme majeure de transit du narcotrafic international semble avoir attiré mafias et autres acteurs de l'économie informelle originaires de l'ex-bloc soviétique. Mais l'activité maritime russe demeure anecdotique[274].

Une forte croissance de l'intérêt chinois pour l'espace maritime interaméricain

En revanche, l'activité et l'entrisme de la Chine suscitent de nombreuses interrogations chez les militaires et acteurs politiques interrogés, en particulier aux Etats-Unis. Selon un ancien officier de renseignement installé à Miami[275], la stratégie chinoise dans les Caraïbes et l'Amérique du Sud se limiterait, pour l'heure, à une démarche de « conquête » économique. Les entreprises chinoises disposent en effet, selon plusieurs interlocuteurs, d'un grand avantage comparatif : elles ne se soucient guère de normes internationales en matière de lutte anti-corruption. Cela leur donne une grande force de frappe :

[272] Synthèse des entretiens conduits avec l'ensemble des sources politiques, diplomatiques et militaires au cours de la procédure de recherche, entre 2017 et 2021 (cf. liste des entretiens en annexe).

[273] Entretiens avec des services de renseignement en 2019, 2020 et 2021

[274] Entretien conduit avec un diplomate français en poste en Colombie, septembre 2021.

[275] Entretien conduit à distance en mai 2021

> « Les Chinois sont aujourd'hui partout dans la région et prennent position de plus en plus dans différents secteurs. Leur stratégie d'accès à un marché commence, le plus souvent, par l'usage du levier de la corruption en ciblant les dirigeants appropriés. Ensuite, leurs tarifs défiants toute concurrence et la qualité bien meilleure qu'autrefois de leurs produits, leur garantit de remporter la plupart des appels d'offres, notamment dans le domaine de la construction d'infrastructures, du transport maritime, et de l'énergie (exploitation de ressources et production). Enfin, les pays visés sont souvent pris dans le piège de la dette en faveur de la Chine, qui en profite pour obtenir des concessions (portuaires par exemple) »[276].

Un rapport du GRIP[277] a ainsi mis en évidence une « pénétration incontestable » de la Chine en Amérique Centrale, en particulier au Nicaragua et au Panama, dans le cadre de sa stratégie des « Nouvelles routes de la soie » (Kellner et Wintgens, pour le GRIP, 2019). La littérature scientifique récente a bien mis en lumière les leviers d'influence et enjeux géopolitiques de la présence chinoise dans l'espace interaméricain (Fred Constant, 2021). Daniel Runde, Linnea Sandin et Amy Doring soulignent par exemple la diversité des objectifs visés et les modalités du déploiement de cette influence :

> En l'absence de nouvelles sources de financement majeures, plusieurs pays des Caraïbes ont adhéré à l'initiative chinoise « *Belt and Road* » (BRI) : Trinité-et-Tobago, Antigua-et-Barbuda, Barbade, Cuba, Dominique, Grenade, Guyana, Jamaïque, République dominicaine et Suriname. Les projets régionaux[278] dans le cadre du BRI ont inclus la construction de routes en Jamaïque et de ports en eau profonde pour les supertankers chinois aux Bahamas, tandis que des milliards de dollars ont été promis à Haïti[279] concernant l'infrastructure. Les entreprises chinoises investissent également massivement dans l'industrie des Caraïbes, y compris le secteur minier de la République dominicaine et les hydrocarbures du Guyana, où la société chinoise CNOOC détient une participation

[276] Entretiens conduits à distance avec Miami au printemps et à l'été 2021.

[277] Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité

[278] Jared Ward, Caribbean countries turn to China's Belt and Road, publié dans East Asia Forum, le 23 juillet 2019 ; https://www.eastasiaforum.org/2019/07/23/caribbean-countries-turn-to-chinas-belt-and-road/

[279] Georgianne Nienaber, *China Extends her Silk Road to Haïti*, publié dans Huffpost, le 4 août 2017 ; https://www.huffpost.com/entry/china-extends-her-silk-road-to-haiti_b_5984927ae4b0bd8232029723

de 25 %[280] dans le projet conduit en collaboration avec ExxonMobil. Les Caraïbes abritent également plusieurs instituts Confucius, y compris sur des îles comme Antigua-et-Barbuda, où les États-Unis n'ont pas de présence diplomatique établie[281]. La Chine mène une formation continue[282] avec les officiers militaires de la région dans les institutions chinoises et conduit une diplomatie de l'équipement militaire dans la région. Cette compétition de grande puissance s'est également jouée dans le domaine de la technologie […] par le biais d'acteurs établis tels que Huawei. Le bassin des Caraïbes abrite enfin plusieurs pays qui reconnaissent Taïwan[283]: Belize, Haïti, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie et Saint-Vincent-et-les Grenadines. Ceux-ci représentent un tiers des pays du monde et cinq des neuf gouvernements des Amériques entretenant des relations diplomatiques avec Taiwan. Cependant, à mesure que la Chine injecte davantage de prêts et d'investissements dans la région, sa présence croissante lui donnera plus de poids sur des questions cruciales, y compris la reconnaissance de Taïwan. (Runde, Sandin et Doring, 2021, p.8 et 9).

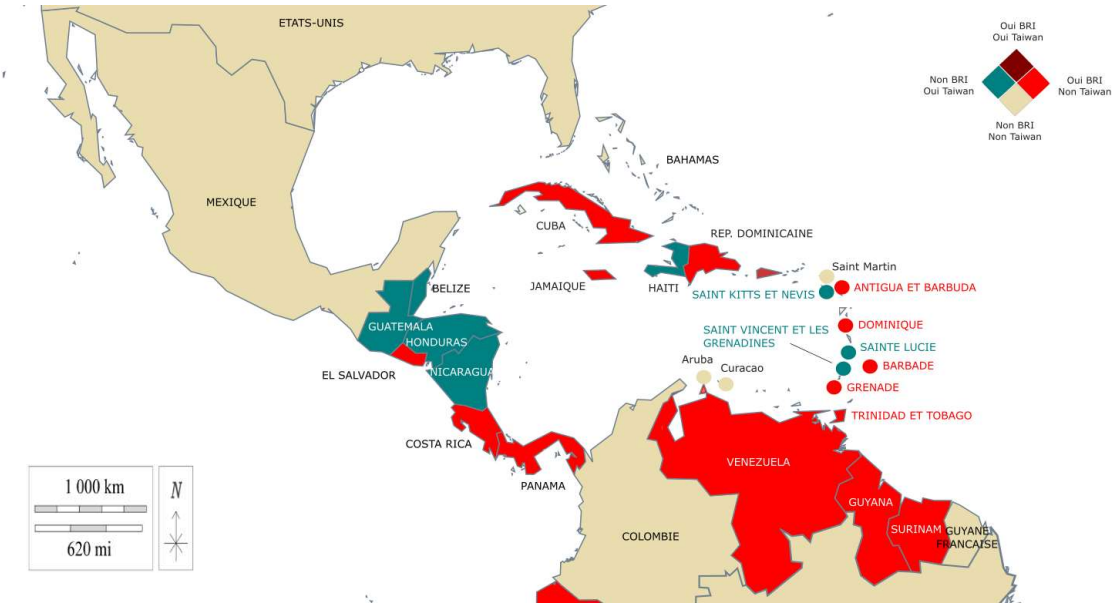
[280] Rapport du Wilson Center, Evan Ellis, *China's Advance in the* Caribbean, publié en octobre 2020 ; https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/uploads/documents/China%E2%80%99s%20Advance%20in%20the%20Caribbean.pdf

[281] Eliot Engel, Miami Herald, *US must increase diplomatic presence in the Caribbean*, publié le 17 novembre 2014 ; https://www.miamiherald.com/opinion/op-ed/article3985290.html

[282] Rapport du CSIS, *The relevance of US Caribbean Relations*, publié en Juin 2017, https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/170630_Matera_RelevanceUSCaribbeanRelations_Web.pdf

[283] Département des Affaires étrangères et du commerce du gouvernement Australien, *Australia-Taiwan relationship*,

https://www.dfat.gov.au/geo/taiwan/australia-taiwan-relationship#:~:text=Currently%20fifteen%20states%20recognise%20Taiwan,the%20Grenadines%2C%20Swaziland%20and%20Tuvalu.



Carte 15 - Nouvelles routes de la soie (BRI) et reconnaissance de Taiwan

Conception : Sylvain Domergue, 2021, à partir d'une production originale du CSIS (2021) pour les Caraïbes occidentales, réadapté ici à l'ensemble de la RMIA.

Sources : US Trade Representative, CSIS, Ministères des affaires étrangères

Les Etats souverains sont nommés en majuscule, les territoires sous tutelle mais disposant de compétences limitées en matières d'affaires étrangères sont nommés en minuscules (Aruba, Curaçao et Saint Martin).

Comme nous l'avons constaté *in situ* dans le cadre de nos enquêtes sur le terrain, la Chine privilégie certains modes d'action (*cf.* carte 15 : la recherche du soutien diplomatique des micro-Etats dans les instances internationales en multipliant les financements d'infrastructures (notamment portuaires), le développement de ses intérêts économiques et notamment énergétiques *off-shore* au Guyana, ou le déploiement de sa flotte de pêche dans les eaux très poissonneuses du plateau des Guyanes et de la côte pacifique orientale. La présence de pêcheurs chinois le long des côtes sud-américaines, bien qu'encore limitée, nécessite l'aménagement de points d'appuis logistiques et techniques (accueil et rotation du personnel en provenance de Chine, traitement et exportation des ressources pêchées, maintenance des navires, …) qui forment ces flottilles en cours de constitution, en particulier à Trinidad et Tobago, au Venezuela et probablement également dans d'autres petites îles de la Caraïbe. Ces points d'appuis servent à l'administration des affaires maritimes chinoises pour réaliser des contrôles annuels sur les navires battant pavillon chinois. Ils semblent plus largement servir de relais locaux de l'influence chinoise et de l'activité de diverses organisations, liés plus ou moins étroitement à

l'appareil d'Etat, à l'instar de la stratégie suivie par Pékin dans le Pacifique sud[284]. L'Amiral Faller, qui témoignait devant le Congrès au printemps 2021, a d'ailleurs désigné la Chine comme « principale menace à long terme pour la sécurité des Etats-Unis dans la région », avec les organisations criminelles transnationales : « Je n'insisterai jamais assez sur la pression exercée par les Chinois pour obtenir leur domination économique dans leur version de l'ordre mondial et dans cet hémisphère »[285].

La perspective d'un développement à long terme de ces points d'appuis comme embryon d'une implication militaire chinoise locale, afin de protéger ses intérêts économiques (pêche, exploitations *off-shore*, infrastructures portuaires et trafic maritime stratégique) dans la région, demeure toutefois hypothétique à ce stade.

b. La présence d'acteurs extérieurs, érigée en enjeu de sécurité à long terme

Si le déploiement de l'influence politique et économique chinoise est aujourd'hui incontestable, il s'agit d'un phénomène mondial qui ne se limite pas à la Caraïbe. Comme l'ont souligné nos interlocuteurs, la Chine n'a pour l'heure déployé aucun moyen militaire dans l'espace interaméricain, qui semble être encore peu prioritaire pour Pékin. Par ailleurs, selon le rapport du GRIP de 2019, l'entrisme économique chinois est encore superficiel :

> « Si les réalisations sont importantes, elles demeurent toutefois fragiles et ne sont pas irréversibles. Cette pénétration connaît en effet des limites substantielles. Pékin se heurte à des réactions internationales et locales. Sa politique a nourri des inquiétudes tant au niveau économique et politique qu'en ce qui concerne les droits humains. Certaines des relations établies reposent sur des liens de proximité tissés avec les élites locales ; un changement à la tête de l'État partenaire peut rapidement les remettre en cause » (Kellner et Witgens, 2019, p.1).

Davantage qu'un enjeu de sécurité, la croissance de l'influence étrangère dans la région est un enjeu politique et économique régional pour les Etats-Unis. Les autorités militaires sécuritisent

[284] Entretien conduit à l'hiver 2021 avec un Amiral français récemment en poste dans l'Océan Pacifique.

[285] Déclaration de l'Amiral Faller devant le Congrès, sur la « posture de SOUHCOM en 2021 », 15 avril 2021, https://www.southcom.mil/Media/Special-Coverage/SOUTHCOMs-2021-Posture-Statement-to-Congress/

cette présence extra-américaine, en la liant à d'autres menaces. Ainsi, selon l'Amiral Faller :

> « Les organisations criminelles transnationales jouent un rôle favorable à l'entrisme chinois dans la région en se livrant au trafic d'armes, d'êtres humains, de drogues, et faisant des dizaines de milliers de victimes en Amérique chaque année. Ces tactiques meurtrières ont fait que 43 des 50 villes les plus violentes du monde se trouvent dans cet hémisphère. Ces activités favorisent l'immigration clandestine et permettent à de mauvais acteurs (*bad actors*) comme la Chine de gagner en influence »[286].

Ainsi, le déploiement d'un régionalisme sécuritaire fondé sur un dispositif solide de coopération internationale dans la région serait indispensable :

> « Je considère cet hémisphère comme la ligne de front de la concurrence et nous devons l'aborder en tant que tel, en tant que gouvernement américain, à travers tous les éléments du pouvoir, avec les diplomates et en tant que leader. Notre armée joue un rôle. Notre principale méthode pour bloquer les intérêts militaires chinois, l'APL, est de rester engagé avec nos partenaires dans notre programme d'exercices, notre programme IMET (International Military Education and Training) »[287].

Ce discours, tenu au cours de l'audition de SOUTHCOM par le Sénat des Etats-Unis, doit être remis dans le contexte des négociations budgétaires annuelles, la menace chinoise faisant partie des sujets sensibles qui sont débattus au Congrès. Ce motif de préoccupation semble toutefois peu partagé par les Etats européens, qui concentrent leur regard sur les menaces climatiques, la pêche illégale, l'insécurité en mer et la lutte contre les trafics.

Quelle que soit la hiérarchisation des enjeux sécuritaires, Etats-Unis et Etats européens se rejoignent néanmoins pour considérer cet espace comme un « étranger proche » et stratégique au regard de leurs intérêts et de leur influence politique et économique. De part et d'autre, l'appréhension d'une régionalisation des risques et menaces se manifeste par la mise en œuvre de macro-régionalismes sécuritaires. La seconde moitié du XXe siècle a donc vu une multiplication d'accords de coopération.

---

[286] *Idem*.

[287] *Idem*

2. Organiser et stabiliser la périphérie : la construction de régionalismes sécuritaires

2.1. La démultiplication d'initiatives régionales et sous-régionales visant à fédérer les Etats de la périphérie autour d'objectifs sécuritaires communs

a. Stabiliser la périphérie : la coopération humanitaire érigée en enjeu régional de sécurité par les Etats-Unis

Outre les opérations de maintien de la paix et d'aide humanitaire, les Etats-Unis contribuent à stabiliser leur périphérie caribéenne en finançant notamment de nombreux programmes humanitaires ou d'aide au développement par l'intermédiaire de leurs agences gouvernementales. A titre d'exemple, l'assistance internationale post-catastrophe a représenté en 2020 environ 48% des aides d'Etat, toutes catégories confondues, fournies par les Etats Unis à la région Caraïbes/Amérique latine[288]. De 2011 à 2020, le gouvernement des Etats-Unis a attribué une aide totale de 1,2 milliard de dollars d'aide humanitaire. USAID, principale agence gouvernementale états-unienne d'aide au développement, y a déployé six Disaster Assistance Response Team (DART) réparties dans une dizaine de pays depuis le début des années 2000, en réaction à plusieurs catastrophes ou crises sanitaires afin d'y coordonner le déploiement de l'assistance financière et matérielle. Celle-ci est explicitement présentée comme un moyen de promotion de la stabilité régionale, avec pour objectif la protection du territoire des Etats-Unis et de ses intérêts dans la région. La page d'accueil Internet de USAID affiche ainsi en lettres capitales un extrait du discours du président Joe Biden du 4 février 2021 : « *When we invest in economic development of countries, we create new markets for our products and reduce the likelihood of instability, violence, and mass migrations* »[289]. Dans un autre paragraphe, non-publié sur le site Internet de USAID mais disponible dans les archives de la Maison Blanche, la diplomatie est très explicitement envisagée comme partie intégrante de la stratégie nationale de sécurité :

[288] Rapport du Congrès des Etats-Unis, FY2021

[289] Site Internet de l'organisation gouvernementale USAID, https://www.usaid.gov/

> « *Investing in our diplomacy isn't something we do just because it's the right thing to do for the world. We do it in order to live in peace, security, and prosperity. We do it because it's in our own naked self-interest. When we strengthen our alliances, we amplify our power as well as our ability to disrupt threats before they can reach our shores* »[290].

b. Organiser la périphérie : l'émergence du régionalisme institutionnalisé par le déploiement de mécanismes régionaux de coopération

Dès les années 1960, le président Kennedy redéfinit la doctrine de sécurité collective de l'hémisphère occidental et remplace la défense commune contre un hypothétique envahisseur extérieur (référence à la « doctrine Monroe », *cf. infra* chapitre 3.1) par la promotion de la sécurité intérieure (infrarégionale) et la lutte-antisubversive. A ce titre, les Etats-Unis ont développé des programmes de coopération économique régionaux pour atteindre des objectifs politiques : « l'Alliance pour le progrès », programme d'aide au développement visant à promouvoir le développement économique et de la démocratie, est ainsi instaurée en 1961. De portée continentale, le programme est néanmoins abandonné en 1973 en raison de son échec politique et économique dont les causes sont multiples. Il est remplacé en 1984 par le Caribbean Bassin Initiative, projet de développement économique et commercial voulu par le président Reagan, déployé cette fois à l'échelle macrorégionale du grand espace caribéen, avec des objectifs clairs : "La paix et la sécurité dans le bassin des Caraïbes sont pour nous d'un intérêt vital. Quand nos voisins ont des difficultés, celles-ci deviennent inévitablement les nôtres" (Reagan, 1983). En 1997, le président Clinton poursuit cette stratégie en inaugurant le premier sommet Caraïbe - Etats-Unis. La signature, le 10 mai, de la Déclaration de Bridgetown à la Barbade pose les bases d'une nouvelle coopération régionale sur le thème de la sécurité, en favorisant le développement économique de la région.

Ces initiatives dans le champ économique à l'échelle macrorégionale se doublent de plusieurs initiatives sous-régionales. En s'appuyant sur une lecture sécuritaire, le président George Bush érige l'interface maritime caribéenne en « troisième frontière » des États-Unis, après les

[290] Premier discours du président des Etats-Unis Joe Biden sur la place de l'Amérique dans le monde ; https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/02/04/remarks-by-president-biden-on-americas-place-in-the-world/

interfaces terrestres avec le Canada et le Mexique, lors du Troisième Sommet des Amériques à Québec en 2001. Motivée par la croissance des trafics, des migrations irrégulières et de la délinquance financière menaçant les intérêts et la sécurité des Etats-Unis, une nouvelle politique est mise en œuvre sous le nom de Third Border Initiative (TBI). Celle-ci donne lieu à des programmes de coopération dans de multiples domaines, tels que la diplomatie, l'économie, la santé, l'environnement, l'éducation et la sécurité, ce dernier point étant sensiblement renforcé après les attentats du 11 septembre 2001.

En présentant les activités criminelles transnationales comme l'une des nouvelles priorités de la défense nationale, les agences fédérales conçoivent une stratégie de lutte contre les flux de stupéfiants transitant par la frontière mexicaine *via* les espaces maritimes caribéens et pacifique et l'isthme centraméricain, nécessitant une militarisation progressive des opérations (Griffith, 1997, Bruske, 2008, Ordoñez Martinez, 2008). A la suite d'un accord entre le gouvernement Pastrana et l'administration Clinton en 1999, le Plan Colombie est mis en œuvre dès le début des années 2000. Celui-ci se traduit par le déploiement d'un programme militaire et économique multinational (incluant, en principe, l'Union européenne) afin de lutter contre le narcotrafic et les guérillas des FARCs et de l'ELN, et s'est longtemps caractérisé par l'implication militaire directe des forces armées des Etats-Unis. En 2007, au Mexique, les présidents Bush et Calderon s'engagent sur l'initiative Merida, accord bilatéral visant à lutter contre le narcotrafic et le terrorisme. A ce titre, depuis 2008, les Etats-Unis ont accordé plus de 3,3 milliards de dollars, majoritairement destinés à l'équipement des forces armées, ainsi que la livraison de moyens maritimes lourds afin d'améliorer la lutte contre les flux illicites en mer[291] (Ribando Seelke, rapport du congrès des Etats-Unis, 2021). Cette initiative prend officiellement fin et est refondue en octobre 2021 au sein d'un nouvel accord, « l'Entente Bicentenaire », qui repose sur trois piliers : « santé et sécurité des populations », « prévention des trafics » et « poursuite des réseaux criminels transfrontaliers »[292]. Dès 2008, la planification sécuritaire régionale est relancée par l'administration Obama, qui propose de sortir l'Amérique Centrale de l'Initiative

[291] Livraison notamment de deux frégates d'occasion de la classe *Perry* en 2013/2014 (source : https://www.defensenews.com/naval/2014/12/19/us-frigates-approved-for-transfer-finally/), mais également des facilité d'acquisition d'avions de surveillance et d'hélicoptères *Black Hawk* entre 2007 et 2010 (source : https://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/12/03/AR2010120306820.html).

[292] Le Monde, *Washington et Mexico revisitent leur coopération antidrogue*, publié le 9 octobre 2021, https://www.lemonde.fr/international/article/2021/10/09/washington-et-mexico-revisitent-leur-cooperation-antidrogue_6097743_3210.html

Merida, afin de lui consacrer un programme spécifique : le Central America Region Security Initiative (CARSI). Les membres de la CARICOM et la République Dominicaine sont quant à eux intégrés en 2009 dans le Caribbean Basin Security Initiative (CBSI)[293]. Pour la seule période 2016-2021, le CARSI a reçu 3,6 milliards de dollars d'aide des Etats-Unis et le CBSI plus de 751 millions depuis 2010 (Meyer, 2015, et Sullivan, 2021, rapport du congrès des Etats-Unis). Soutenu par la forte coopération technique de diverses administrations et agences états-uniennes, ces initiatives voient leurs priorités orientées de plus en plus vers le volet maritime, en particulier dans la lutte contre les migrations illégales le long du littoral centre-américain ou dans les espaces interinsulaires des Caraïbes, surtout la lutte contre le narcotrafic (entretiens[294], et rapports du Congrès cités *infra*) (*cf.* Carte 16, tableaux 9 et 10).



Carte 16 - Le régionalisme sécuritaire des Etats Unis dans la RMIA

Réalisation : Sylvain Domergue, 2021

Sources : Congrès des Etats-Unis, Atlas Caraïbe

[293] Le CBSI inclut dans le détail : Antigua and Barbuda, les Bahamas, La Barbade, la Dominique, la République Dominicaine, Grenade, le Guyana, la Jamaïque, Sainte-Lucie, St Kitts et Nevis, St Vincent et les Grenadines, le Suriname, et Trinidad and Tobago. Belize, Haiti, Montserrat et les antilles néerlandaises sont membres observateurs.

(Source : https://www.state.gov/caribbean-basin-security-initiative/)

[294] Entretiens conduits avec un haut diplomate européen en poste en Amérique centrale (2021) plusieurs officiers des garde-côtes locaux (2019) et un agent d'une des principales agences de renseignement des Etats-Unis, en marge d'une mission professionnelle à l'OTAN, Rome, Italie, 2016.

CARSI Funding: FY2008-FY2016

In millions of U.S. dollars

Fiscal Year	ESF	INCLE	NADR	FMF	Total
FY2008	25.0	24.8	6.2	4.0	60.0
FY2009	18.0	70.0	0.0	17.0	105.0
FY2010	23.0	141.0	0.0	7.0	171.0
FY2011	30.0	71.5	0.0	0.0	101.5
FY2012	50.0	85.0	0.0	0.0	135.0
FY2013	50.6	95.6	0.0	0.0	146.2
FY2014	61.5	100.0	0.0	0.0	161.5
FY2015 (est.)	100.0	170.0	0.0	0.0	270.0
Total FY2008-FY2015	**358.1**	**757.9**	**6.2**	**28.0**	**1,150.2**
FY2016 (req.)	81.5	205.0	0.0	0.0	286.5
H.R. 2029	126.5	222.0	0.0	0.0	348.5

Source: U.S. Department of State; explanatory statement accompanying the Consolidated Appropriations Act, 2016 (H.R. 2029).

Notes: ESF = Economic Support Fund; INCLE = International Narcotics Control and Law Enforcement; NADR = Nonproliferation, Anti-Terrorism, De-mining and Related Programs; and FMF = Foreign Military Financing.

Tableau 9 - Financement du programme CARSI, 2008-2016

Source : Département d'Etat et Congrès des Etats-Unis (2016)

Tableau le plus récent disponible concernant le détail de ces financements, il met en évidence un accroissement de l'aide fournie à partir de 2014. Des données plus récentes obtenues dans un autre rapport du Congrès, plus général, et publiées en 2020, indiquent une aide de 348 millions de dollars versés au titre du CARSI en 2016, 329 en 2017, 319 en 2018, 290 en 2019, et 250 en 2020. Soit, chaque année, un montant deux à trois fois supérieur aux sommes versées annuellement depuis 2008. Une fois corrigée de l'inflation, la variation de ces montants peut s'expliquer par la volonté récente du gouvernement des Etats-Unis d'accroitre sa stratégie de stabilisation de sa périphérie caribéenne, dans un contexte politique interne exacerbé par l'insécurité liée aux trafics et les problématiques migratoires.

CBSI Funding By Foreign Aid Account, FY2010-FY2021 (U.S. $ millions)

Fiscal Year	ESF	DA	INCLE	NADR	FMF	Total
FY2010	14.000	6.000	27.300	—	14.500	61.800
FY2011	17.000	—	37.500	6.400	16.500	77.400
FY2012	17.000	—	30.000	2.000	15.000	64.000
FY2013	18.802	—	30.000	2.000	9.494	60.296
FY2014	29.200	—	25.000	1.800	7.500	63.500
FY2015	27.000	—	25.000	1.500	5.000	58.500
FY2016	25.000	—	25.221	—	7.500	57.721
FY2017	25.000	—	25.200	—	7.500	57.700
FY2018	25.000	—	25.200	—	7.500	57.700
FY2019	25.250	—	25.250	—	7.500	58.000
FY2020	27.300	—	25.200	—	7.500	60.000
FY2021 (est.)	32.300	—	35.000	—	7.500	74.800
Total	282.852	6.000	335.871	13.700	112.994	751.417

Sources: U.S. Department of State, Congressional Budget Justification for Foreign Operations, Annex: Regional Perspectives, FY2012 to FY2021; Explanatory Statement (Division K) to the Consolidated Appropriations Act, 2018, P.L. 115-141; Conference Report to the Consolidated Appropriations Act, 2019 (H.Rept. 116-9 to P.L. 116-6); Explanatory Statement (Division G) to the Further Consolidated Appropriations Act, 2020 (P.L. 116-94); Explanatory Statement (Division K) to the Consolidated Appropriations Act, 2021 (P.L. 116-260).

Notes: ESF = Economic Support Fund; DA = Development Assistance; INCLE = International Narcotics Control and Law Enforcement; NADR = Nonproliferation, Anti-Terrorism, De-mining and Related Programs; and FMF = Foreign Military Financing.

Tableau 10 - Financement du programme CBSI, 2010-2021

Source : Département d'Etat et Congrès des Etats-Unis (2021)

A l'image du tableau précédent, les données mettent en évidence la prépondérance des financements consacrés à la lutte contre le narcotrafic (INCLE).

Pour preuve de l'importance du régionalisme sécuritaire pour l'appareil d'Etat aux Etats-Unis, le Congrès s'est ému en 2020 de la volonté initiale de l'administration Trump de réduire l'aide financière fournie au CBSI de 47% pour 2021, à des fins d'économies sur les postes de dépense en matière d'aide extérieure, au profit de programmes orientés vers le territoire des Etats-Unis. Le Congrès s'y est opposé en argumentant que le CBSI était un élément clé de la « coopération en matière de sécurité maritime, et de mise en œuvre de programmes visant un renforcement des capacités judiciaires, de sécurité frontalière et portuaire et de prévention des crimes dans les Caraïbes »[295]. La décision de l'administration Trump faisait partie d'une initiative diplomatique plus large, visant à conditionner davantage les aides à de meilleurs résultats en matière de lutte contre l'immigration, les narcotrafics et l'insécurité transnationale dans les Etats partenaires de ces accords.

Cet ensemble d'accords et d'initiatives, dont ne sont présentés ici que les plus importants, témoignent de la volonté des Etats-Unis de stabiliser leur périphérie méridionale en suivant une

[295] US Foreign Assistance to Latin America and the Caribbean : FY2021 Appropriations, p.7

stratégie régionaliste à double détente : d'une part, proposer une aide, principalement économique et un développement des échanges commerciaux, afin de favoriser la stabilisation interne de ces pays et de réduire les risques de crise politique et sociale susceptibles de déclencher de puissants flux migratoires vers les Etats-Unis ; d'autre part, conditionner l'attribution de ces aides aux partenaires signataires à l'investissement de moyens plus grands au contrôle de l'immigration, à la lutte contre les trafics d'armes, la corruption, les stupéfiants (Taglioni, 1998), le blanchiment de l'argent, et à une meilleure prévention des vulnérabilités liées aux catastrophes naturelles.

2.2. Des politiques et accords régionaux guidés par des objectifs communautaires européens proches de ceux de Washington

a. Une aide communautaire partiellement conditionnée à la réalisation d'objectifs sécuritaires

Les Etats européens suivent également une stratégie de stabilisation de leur lointaine périphérie caribéenne en suivant plusieurs axes. Depuis 1994, l'Union européenne a accordé en son nom 183 millions d'euros (hors Haïti) d'aide humanitaire directe aux Etats des Caraïbes[296], en particulier dans le cadre de programmes d'assistance urgente et de reconstruction post-catastrophe[297]. Depuis 2017, l'aide de l'UE finance également des programmes de long terme pour renforcer la résilience des populations et des territoires à « une catastrophe, des violences ou un conflit » selon l'approche dite « de Nexus », qui consiste en « un effort collectif de l'Union Européenne (UE), de ses États membres et de ses partenaires visant à faire face aux crises prolongées et prévisibles, à aider les populations à se rétablir et à éviter des souffrances inutiles »[298]. A cela s'ajoute le financement d'organisations régionales et programmes locaux spécialisés dans la prévention et la lutte contre les catastrophes, sur lesquelles nous reviendrons dans la troisième partie. Les Etats membres ou anciens membres participent également à ces

[296] Représentation en France de la Commission Européenne, présentation de l'aide humanitaire de l'UE à Haïti, https://ec.europa.eu/france/news/20210311/aide_humanitaire_haiti_caraibes_fr

[297] Entretien conduit avec le directeur Amérique latine de la direction générale pour la protection civile et les opérations d'aide humanitaire européennes de la Commission européenne (DG-ECHO), Panama City, septembre 2021.

[298] Présentation de l'approche « Nexus » du programme européens de protection civile et d'opérations d'aide humanitaires; https://ec.europa.eu/echo/what/humanitarian-aid/resilience_fr

financements de manière directe *via* leurs propres agences ou programmes d'aide, comme l'AFD pour la France ou *UK Aid* pour la Grande Bretagne.

De plus, face au risque de catastrophes naturelles (ouragans, séismes, tsunamis, éruptions volcaniques) auxquels sont confrontées les Caraïbes, la France et plusieurs pays européens privilégient une logique de prévention. Ils contribuent ainsi au financement et au développement de l'initiative internationale CREWS (Climate Risk Early Warning Systems). Cette initiative vise à renforcer les systèmes d'alerte précoce face aux événements extrêmes, en prenant appui sur les services météorologiques et de protection civile de différents pays, afin de favoriser leur mise en réseau et une meilleure coordination des moyens disponibles. Ce sont donc des stratégies de prévention et de stabilisation, appuyées sur les mécanismes régionaux de coopération mises en œuvre à partir de la fin du XXe siècle.

Pour soutenir cette politique d'aide humanitaire et de stabilisation, l'UE et ses Etats-membres s'appuient pour l'essentiel sur les accords-cadres signés entre la première et les organisations régionales et/ou les pays de la région. Ces accords ont été élaborés au cours de sommets inter-régionaux (Union européenne/Amérique latine/Caraïbes), dont le premier a eu lieu à Rio de Janeiro en juin 1999. Le plus récent date de 2015 et s'est tenu à Bruxelles entre l'UE et la Communauté des Etats latino-américains et des Caraïbes (CELAC), tandis qu'une rencontre entre ministres des affaires étrangères des deux régions a eu lieu à Bruxelles en 2018. Les documents, déclarations communes et accords signés au cours de ces sommets témoignent des préoccupations des Etats membres à propos des menaces contre la stabilité de cet espace situé sur ses marges par le biais des possessions insulaires et continentales des Etats membres : lutte contre la pauvreté, contre la fragmentation politico-sociale et les inégalités, contre les risques environnementaux et le changement climatique, figurent ainsi au sommet de l'agenda de cette coopération interrégionale. Les enjeux de sécurité liés aux trafics et à la criminalité transnationale occupent également une grande place dans ces documents, la déclaration commune du sommet de Bruxelles en 2015 affirmant ainsi que :

> « Les activités criminelles transnationales organisées [menacent] la stabilité et la sécurité des États, d'affaiblir l'État de droit, les systèmes de gouvernance, les économies nationales, leur développement, et les droits de l'homme. À cet égard, nous nous engageons à continuer de mettre en œuvre, le cas échéant, des actions concrètes visant à renforcer, entre autres, la

> coopération en matière d'application de la loi, l'entraide judiciaire, l'échange transfrontalier de renseignements, afin de démanteler les organisations criminelles, dans le plein respect des droits de l'homme et du droit international[299] ».

Le plan d'action élaboré à la suite de ce sommet insiste particulièrement sur la mise en œuvre d'accords de coopération et d'actions concrètes. La rencontre des ministres des affaires étrangères des deux régions en 2018 a confirmé ces priorités et appelé à accentuer la coopération bi-régionale sur ces sujets dans les enceintes internationales.

Le régionalisme de l'UE et de ses membres se concrétise également par la densification des accords avec des entités sous-régionales de l'espace interaméricain. L'Amérique Centrale fait l'objet d'une attention particulière de la diplomatie européenne depuis les années 1980 : fondées sur le « dialogue de San José », ces relations ont abouti à la signature de plusieurs accords de coopération en 1985, 1993, 2003 puis 2012, visant à renforcer la « prévention des conflits, la promotion de la bonne gouvernance, de la sécurité, de l'intégration régionale et du développement durable »[300], en échange d'un développement du libre-échange. Cette stratégie régionaliste de l'UE a fortement renforcé le rapprochement politique régional des Etats d'Amérique Centrale. Jusqu'en 2010, le Panama ne s'impliquait en effet guère dans le Système d'Intégration Centraméricain (SICA) et contestait même le qualificatif de pays centraméricain, afin de ne pas être assimilé aux Etats en crise du Honduras, du Nicaragua ou du Salvador. Toutefois, l'initiative régionaliste européenne visant à conclure un accord d'association avec le SICA a conduit le Panama à s'impliquer davantage dans ce mécanisme d'intégration qu'il avait jusqu'alors négligé (Parthenay et Dabène, 2019)[301]. Des accords similaires ont été signés avec le MERCOSUR, mais surtout avec les organisations régionales de l'est de la Caraïbe.

La coopération de l'UE avec les Caraïbes est caractérisée par la superposition de cadres institutionnels. Ces relations sont cadrées par l'accord de Cotonou, signé en 2000 avec 79 pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (pays ACP). Pour les Caraïbes, ce groupe ACP contient un sous-groupe, le Cariforum, inauguré en 1993, avec lequel un accord de partenariat

[299] Sommet UE-CELAC, 2015, déclaration commune, paragraphe 12, p.3.

[300] Parlement européen, les relations de l'UE avec l'Amérique latine et les Caraïbes, consulté en juillet 2021, https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/176/amerique-latine-et-caraibes

[301] Informations recoupées au cours d'un entretien réalisé avec l'ambassadeur de France au Panama, Panama City, septembre 2021

économique (APE) a été signé en 2008. Au sein de cette organisation, 14 membres sur 16 sont membres de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) qui bénéficie à ce titre du soutien financier et économique de l'UE (Antigua et Barbuda, les Bahamas, la Barbade, le Belize, la Dominique, la Grenade, le Guyana, Haïti, la Jamaïque, Saint-Christophe-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, le Suriname et Trinité-et-Tobago sont membres de la Communauté des Caraïbes). La République dominicaine et Cuba sont membres du Cariforum au titre de la signature de l'accord de Cotonou et de l'APE pour la première, et d'un statut spécial pour la seconde. Ces partenariats permettent ainsi aux pays de la région de bénéficier d'allocations financières de la part de l'UE.

Les clauses économiques sont dominantes dans ces accords, mais toujours accompagnées d'incitations à promouvoir la stabilité politique, économique et sociale de la région. En effet, comme les Etats-Unis, l'UE conditionne son aide économique à certains objectifs, notamment dans le domaine sécuritaire. Sont ainsi inclus des engagements à mieux contrôler l'immigration illégale, à faciliter la réadmission des migrants expulsés dans leur pays d'origine, ou à faciliter les procédures de coopération en matière de lutte contre les activités illicites. A titre d'exemple, le Fonds Européen de Développement (FED) a accordé 346 millions d'euros dans le cadre de son Caribbean Region Indicative Programme *(*CRIP) pour les seules Caraïbes[302]. Cette aide était conditionnée au respect de trois objectifs : (1) l'amélioration de la coopération économique et de l'intégration régionale, la lutte contre le changement climatique, les dégradations environnementales, (2) la promotion d'une meilleure gestion des catastrophes et le développement durable, (3) enfin, des efforts concrets en matière de lutte contre la criminalité et en faveur de la stabilité régionale par la promotion de la sécurité. En 2012, la coopération interrégionale entre l'UE et les Caraïbes a été enrichie avec l'adoption d'un partenariat stratégique. Celui-ci définit cinq domaines prioritaires : « la coopération et l'intégration régionales, la reconstruction d'Haïti, les changements climatiques et les catastrophes naturelles, la criminalité et la sécurité, ainsi que les actions conjointes dans les enceintes bi-régionales et multilatérales et les problèmes de dimension mondiale[303] ».

[302] L'Union européenne reprend ici l'acception états-unienne du terme « Caraïbe », à savoir les Etats insulaires et côtiers de la frange orientale de la région, comprenant donc les Guyanes (Suriname, Guyana) et le Belize.

[303] Conseil de l'Union Européenne, *Council Conclusions on the Joint Caribbean-EU Partnership Strategy*, 2012, disponible en ligne sur le site du parlement européen.

b. Les accords bilatéraux entre Etats renforcent la densification des interactions régionales en matière de sécurité

Les accords-cadres portés par l'UE n'empêchent pas l'existence d'un dense maillage d'accords d'Etats à Etats. En effet, à un niveau plus local, les pays signent également des accords de coopération ciblés afin de faire face à certains problèmes, notamment judiciaires dans le cadre des arrestations faites en mer. Dernier exemple en date : la signature de deux accords de coopération judiciaire entre la France et Sainte Lucie, voisine immédiate de l'île de la Martinique[304]. Cet accord vise à renforcer la coopération technique et administrative entre les deux pays, afin de faciliter la lutte contre les trafics et la criminalité organisée interinsulaire, en particulier dans le domaine maritime. Ce type de coopération institutionnalisée vise deux objectifs pour les pays européens : améliorer les mécanismes de protection du territoire national par une meilleure coordination avec les territoires voisins, tout en développant la stabilité de leur périphérie immédiate en contribuant à améliorer les capacités sécuritaires de leurs partenaires. A ce titre, le site du ministère français des Affaires Etrangères est explicite sur ces objectifs :

> « La lutte contre la criminalité organisée et le trafic de drogue constitue une priorité pour la stabilité et développement des Antilles. Elle est également fondamentale afin de protéger les collectivités françaises de ces fléaux. La France apporte son appui aux autorités locales « en matière d'équipement, de formation, de gestion administrative et opérationnelle. Ainsi, la France a lancé un projet d'appui à la lutte contre la criminalité organisée dans les Caraïbes (ALCORCA). D'une durée de trois ans (2015-2018) et doté d'un million d'euros (outre deux experts français affectés respectivement à Saint-Domingue et La Havane), ALCORCA contribue à faciliter la mise en réseau des forces de sécurité et des systèmes judiciaires des pays de la région. S'agissant de la coopération en matière de défense et afin de favoriser la connaissance mutuelle des outils de défense nationale, sont organisés des échanges d'unités, des exercices multilatéraux, des escales de navires et des formations à l'Institut des hautes études de la Défense nationale (IHEDN) »[305].

[304] Conseil de l'Union Européenne, *Council Conclusions on the Joint Caribbean-EU Partnership Strategy*, 2012, disponible en ligne sur le site du parlement européen.

[305] France Diplomatie (ministère de l'Europe et des Affaires étrangères), *La France et les Caraïbes,* consulté en juillet 2021 ; https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/ameriques/amerique-centrale-et-caraibes/la-france-et-les-caraibes/

Les Pays-Bas ont la même stratégie de coopération bilatérale technique et opérationnelle avec leur environnement immédiat. Ils sont toutefois confrontés à la particularité du contexte vénézuélien, très proche voisin des territoires néerlandais de Curaçao, Bonnaire et Aruba. Le Venezuela, est un des principaux émetteurs de trafics maritimes divers, et de flux migratoires, et est, à ce titre, un pôle d'instabilité majeur de la région, en particulier pour les territoires ultra-marins des Pays-Bas[306]. Néanmoins, la dégradation des relations entre Caracas et l'UE à la suite de la crise politique qui anime le pays depuis plusieurs années et la corruption massive qui gangrène les forces de sécurité locales empêchent toute stratégie de coopération sécuritaire efficace. Lors de nos entretiens sur le terrain, plusieurs interlocuteurs européens ont en effet mentionné les grandes difficultés à travailler avec leurs homologues vénézuéliens, face à la mauvaise volonté politique affichée par le régime à la tête de ce désormais narco-Etat[307].

La Grande-Bretagne, enfin, a toujours maintenu une coopération très active dans cet espace, en particulier avec les Etats-membres du Commonwealth. Le Brexit semble avoir dynamisé encore cette coopération, Londres cherchant à sécuriser et développer ses liens diplomatiques et commerciaux avec cette région, qui représente pour elle plus de 130 milliards d'euros d'échanges bilatéraux annuels[308]. La coopération sécuritaire y est historiquement très active, orientée vers la collecte et les échanges de renseignement et vers la formation des forces de sécurité[309]. Londres ayant, de longue date, fermé toutes ses emprises militaires dans l'espace interaméricain, ce régionalisme se caractérise également par un accord pour le déploiement de forces britanniques et l'utilisation des infrastructures de ses partenaires, au profit notamment des unités navales régulièrement déployées dans ces eaux. Le maintien de la présence militaire britannique, outre la lutte contre les trafics, est également justifiée par la volonté du Royaume-Uni de disposer de moyens pré-positionnés afin de pouvoir intervenir dans les possessions britanniques ou en solidarité avec les Etats voisins, en cas de catastrophe naturelle[310].

---

[306] Entretien avec le Brigadier Général Jan de Vin, commandant les forces néerlandaises aux Antilles en marge du forum CABSEC, Mars 2019, Bridgetown, la Barbade

[307] Synthèse de multiples entretiens avec des autorités militaires et politiques européennes entre 2019 et 2021.

[308] The Guardian, *UK secures post-brexit trade deal with group ot caribbean countries*, publié le 22 mars 2019 ; https://www.theguardian.com/business/2019/mar/22/uk-secures-post-brexit-trade-deal-with-group-of-caribbean-countries

[309] Entretien avec un officier de renseignement français en charge de la coopération internationale dans les Caraïbes, Fort de France, Juillet 2019.

[310] Entretiens avec des diplomates européens en poste dans les Antilles, 2019 et 2020.

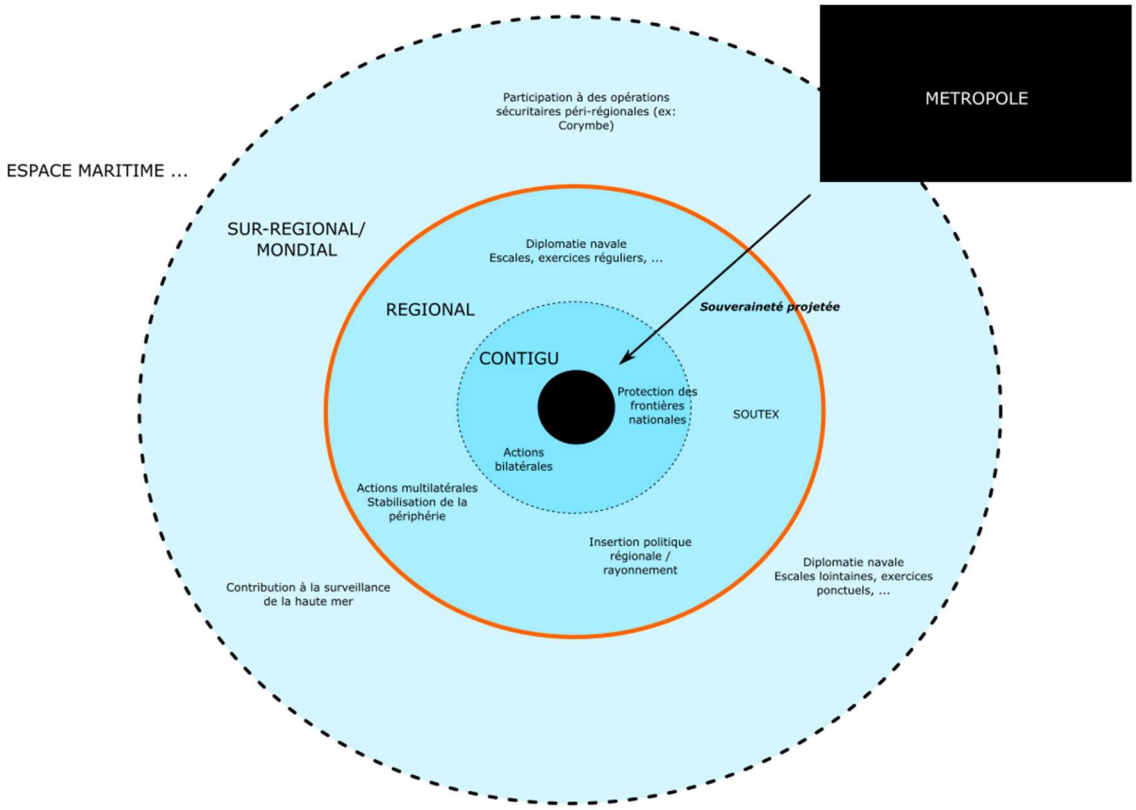


Figure 48 - Synthèse des régionalismes maritimes des Etats européens (France, Pays-Bas, Royaume-Uni)

Réalisation Sylvain Domergue, 2021, à partir des enquêtes et observations de terrain (2017-2021)

L'essentiel des actions de prévention, et opérationnelles en matière de sécurité maritime menée par ces trois Etats se concentrent autour de leurs possessions outre-mer respectives. Le prisme régional (limite orange sur le schéma) est favorisé pour conduire des opérations multilatérales, et favoriser l'insertion politique et diplomatique dans la périphérie des territoires sous souveraineté. Les actions et projections au-delà de la RMIA sont en revanche faibles.

Conclusion du chapitre 4

Ainsi, l'espace interaméricain est considéré de longue date de comme une zone-frontière à stabiliser, tant pour l'*hégémon* états-unien que pour les Etats européens riverains. Une situation qui explique le déploiement de régionalismes sécuritaires protéiformes visant à sécuriser et stabiliser cet « étranger proche » au moyen d'une *Defense diplomacy.* Une expression mal traduite en français par « Diplomatie de défense », désignant « la recherche de la sécurité par l'utilisation des forces armées à des fins de coopération » (Coutau-Begarie, 2010, p.56). L'idée est bien de tendre vers la coopération pour mieux prévenir des risques et lutter contre des menaces (Cottey et Forster, 2004), mais aussi d'en harmoniser la définition avec les partenaires. Une sécuritisation des risques et menaces qui a conduit à donner progressivement une place plus grande aux problématiques maritimes, à forte dimension transnationale.

Ces stratégies sont combinées, depuis le début du XXIe siècle, avec la volonté de densifier les interactions sécuritaires avec les Etats de la région. Elles visent à renforcer la coopération internationale, afin de défragmenter l'espace maritime et ainsi faciliter la lutte contre les risques et menaces.

Chapitre 5- Coopérer pour s'affirmer, mutualiser pour exister : le macro-régionalisme à géométrie variable des autres Etats de la région

Introduction au chapitre 5

Le prisme régional est privilégié par les Etats-Unis et les Etats européens riverains de l'espace interaméricain pour organiser et stabiliser leur périphérie. Les autres Etats riverains connaissent de leur côté une grande diversité de situation. Malgré les grandes disparités de niveaux de développement, ils ont en commun un espace à forte identité maritime présentant de nombreux risques et menaces. Pour autant, perçoivent-ils les risques et menaces de manière uniforme ? A quelles vulnérabilités sont-ils confrontés et dans quelle mesure privilégient-ils le prisme régional dans leur stratégie d'affirmation politique ou de résilience ?

Nous verrons dans ce chapitre que certains Etats en développement, à l'image du Mexique et surtout de la Colombie, privilégient des approches régionalistes dans leur environnement proche afin de mieux s'y insérer et d'y rayonner sur les plans politique et économique à différentes échelles (1). Cependant, nous verrons dans un second temps que le prisme régional est avant tout privilégié par les Etats de l'espace interaméricain pour mutualiser leurs moyens et atteindre une « masse critique » suffisante pour réduire leur vulnérabilité maritime et exister sur la scène internationale (2).

1. La coopération maritime régionale : entre affirmation politique sur la scène internationale, et situation de dépendance stratégique

1.1. L'investissement en matière de sécurité maritime, un vecteur d'affirmation à plusieurs échelles ?

a. Améliorer la lutte contre les menaces internes par l'organisation d'une coopération internationale de proximité

Le Mexique, face à des enjeux maritimes croissants

Après les Etats-Unis et les pays européens, le Mexique est le pays le plus développé de l'espace interaméricain et possède deux façades littorales, lui conférant la 13e zone économique exclusive mondiale, et de loin la plus étendue de l'espace interaméricain. Il est, à ce titre, également concerné par d'importants sujets de préoccupation en matière de sécurité maritime. Le pays tire d'importants revenus de ses installations pétrolières *off-shore*, situées principalement au large des Etats de Campeche, Tabasco, Veracruz et Tamaulipas sur la côte caribéenne[311] (*cf.* Figure 49). Ces ressources ont longtemps permis à Mexico de renforcer son influence régionale : ainsi, dès 1980, le Mexique et le Venezuela ont signé un accord dit « de San José » permettant l'approvisionnement par voie maritime de onze Etats d'Amérique centrale et caraïbe (Grayson, 1985).

Les problèmes environnementaux se multiplient au large, plaçant le pays dans une situation délicate sur la scène internationale à cause de son incapacité à assurer la sécurité[312] (au sens de *maritime safety*, *cf.* introduction) de ses unités de production, ainsi que de ses oléoducs et

[311] Le Mexique disposerait, en 2019, d'une centaine de plateformes pétrolières sur lesquelles vivraient, par rotation, près de 5 000 employés, pour le seul Golfe de Campeche.

https://www.mexicodesconocido.com.mx/las-plataformas-petroleras-en-la-sonda-de-campeche.html

[312] L'essentiel de la production pétrolière au Mexique est assuré par la compagnie nationale PEMEX, sous contrôle étatique, dont le monopole était absolu jusqu'en 2004.

gazoducs en mer.

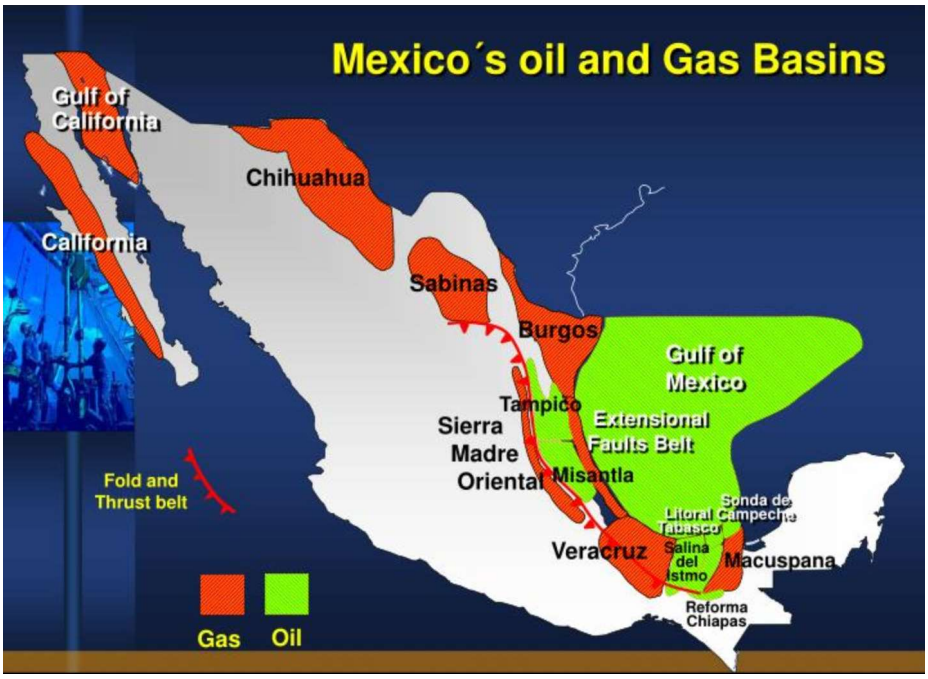


Figure 49 – Distribution géographique des réserves et zones d'exploitation pétrolières au Mexique

Source : PEMEX, 2014

L'insécurité maritime et portuaire (au sens de *maritime security*, *cf*. introduction*)* est également pointée du doigt par les acteurs privés du transport maritime, de la croisière et du secteur énergétique. Epargnées durant des décennies, les eaux mexicaines ont brutalement vu apparaître et se développer depuis 2017 des actes de brigandage ou de piraterie. La Marine mexicaine relève une vingtaine d'incidents graves par an depuis 2017 pour le seul Golfe de Campeche[313]. Les causes de cette forte croissance demeurent incertaines, bien que la dégradation de la situation économique nationale et la forte criminalité endogène de ces régions côtières soient les facteurs les plus probables. Cette criminalité se serait diversifiée au diapason de l'activité industrielle croissante au large et des nombreuses rotations maritimes que celle-ci génère près des côtes (*cf*. Figure 50 ci-dessous). Enfin, le Mexique demeure l'un des principaux carrefours du narcotrafic mondial, dont les flux maritimes sont massifs dans le sud du pays, à la hauteur des Etats de Guerrero, de Oaxaca et du Chiapas.

[313] Kirk Semple, Article du *New York Times* du 19 Juin 2020, *Piracy Surges in Gulf of Mexico, promtping U.S Warning* https://www.nytimes.com/2020/06/18/world/americas/gulf-mexico-pirates-ships.html

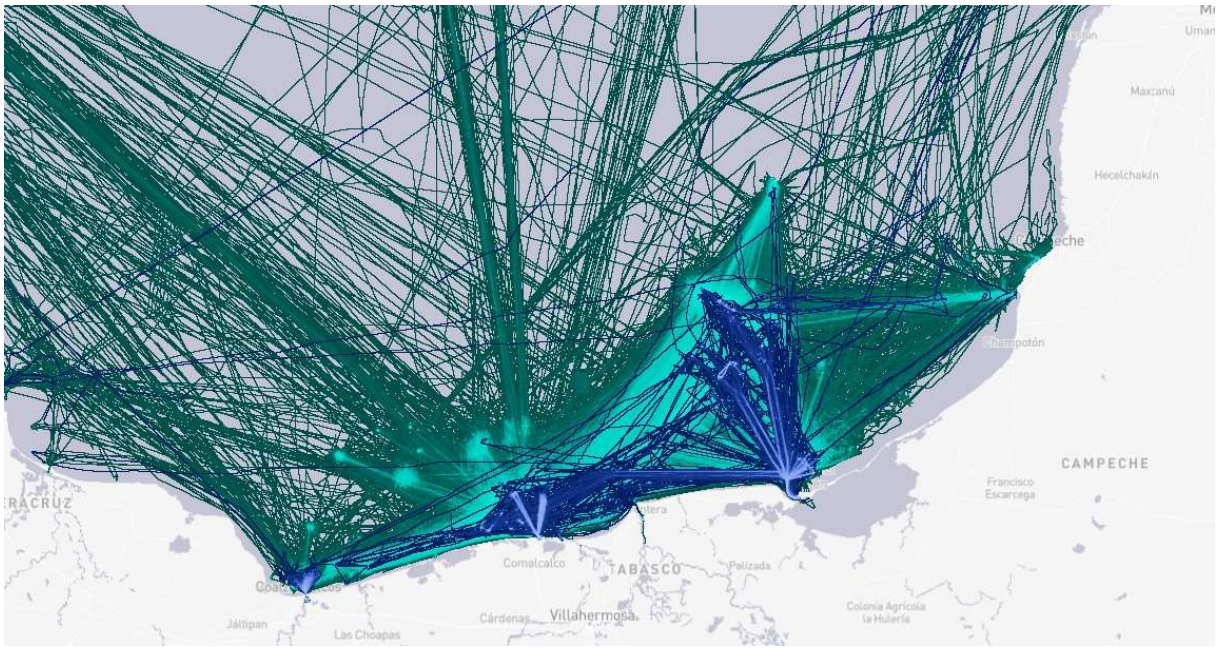


Figure 50 - Cartographie de l'activité maritime (transport de personnel et navires spéciaux) en 2019 au large du Campeche et du Tabasco

Source : Marine Traffic, 2020

Légende : en bleu marine, les navires de passager (donc transport de personnel). En bleu cyan, les « navires spéciaux », pour l'essentiel des navires de support technique pour les installations industrielles *off-shore*. La cinématique ainsi cartographiée témoigne de la présence de zones d'exploitation en mer et d'importants flux de liaison entre les sites industriels et les interfaces industrialo-portuaires.

Ces problèmes, à l'exception du narcotrafic, demeurent donc localisés, mais leurs conséquences négatives sont observables à plusieurs échelles en termes d'image pour l'économie nationale et pour ses administrations publiques et privées. Cela génère ainsi d'importants besoins de coopération technique et d'expertise internationale, tant dans le domaine de la sécurité environnementale que dans celui de la sécurisation des activités industrielles face aux actes de malveillance, et celui de la lutte contre les flux illicites en mer. Ainsi, face à ces vulnérabilités, le Mexique a multiplié ces dernières années la signature d'accords de coopération sécuritaire maritime avec ses proches voisins, notamment la Colombie[314] en 2017 et le Honduras[315] en 2018. Ils s'ajoutent aux nombreux accords et programmes communs qui le lient de longue date

[314] Defense.com, *Acuerdo de cooperacion entre las armadas de Mexico, Colombia y la Guardia Costera de les Estados Unidos*, publié le 13 décembre 2017,

https://www.defensa.com/mexico/acuerdo-cooperacion-entre-armadas-mexico-colombia-guardia-unidos

[315] Infodefensa.com, *Mexico y Honduras suscriben un acuerdo en capacitacio militar*, publié le 12 février 2018; https://www.infodefensa.com/latam/2018/02/12/noticia-mexico-honduras-suscribieron-acuerdo-capacitacion-militar.html

aux Etats-Unis (cf. *infra* Chapitre 3, section 2.1). A cause des nombreuses contraintes internes auxquelles le pays doit faire face, la stratégie mexicaine de coopération et de rayonnement sécuritaire régional est toutefois nettement moins structurée et ambitieuse que celle de la Colombie.

L'exemple de la « Diplomatie pour la Sécurité de la Colombie »

La Colombie est aujourd'hui l'un des Etats de l'espace interaméricain les plus impliqués dans le développement de mécanismes de coopération sécuritaire maritime régionale. « La mer est un sujet d'intérêt *au plus haut point* pour les Colombiens, c'est une préoccupation *majeure.* Je tiens à insister lourdement sur ce point », nous disait un diplomate français de premier rang en poste à Bogota en 2021 ; « ils sont parmi les Etats d'Amérique latine les plus investis dans la coopération régionale sur cette thématique, qu'il s'agisse de la façade caribéenne ou de l'Océan Pacifique »[316].

Comme nous l'avons souligné dans le chapitre 2, l'Amérique andine est le seul pôle producteur et émetteur de cocaïne dans le monde. La Colombie y est un des principaux pôles d'instabilité régionale, le pays connaissant cependant depuis une quinzaine d'années une mutation importante de sa situation sécuritaire et de sa stratégie de rayonnement international. La Colombie a en effet connu près d'un demi-siècle de guerre civile, orientant l'essentiel de sa stratégie de défense nationale vers la lutte contre les menaces intérieures (guérillas, séparatismes et cartels de la drogue). Avec la fin officielle en 2016 du conflit armé colombien, Bogota oriente progressivement ses efforts en matière de défense vers son environnement régional proche. Outre la persistance d'une puissante criminalité interne liée aux divers trafics qui gangrènent le pays, toujours considérés comme principale menace pour la sécurité nationale, Bogota identifie désormais deux priorités supplémentaires : l'instabilité politique au Venezuela, et la problématique environnementale. Le cas vénézuélien constitue en effet une menace conventionnelle qui réveille régulièrement le spectre d'un conflit armé entre les deux Etats. Elle représente également une menace non-conventionnelle d'autre part, générée par la vague migratoire massive de réfugiés vénézuéliens et surtout par les puissants trafics transfrontaliers originaires de ce narco-Etat. Les risques climatiques et environnementaux sont

[316] Entretien conduit à distance, en octobre 2021.

également de plus en plus évoqués par les autorités colombiennes, face à la multiplication des catastrophes naturelles et la croissance de la vulnérabilité face aux risques d'inondation, de tempête et de montée des eaux. La Colombie possède des moyens pour développer une stratégie sécuritaire nationale de bon niveau, tant dans la lutte contre les menaces conventionnelles que dans la lutte contre les trafics illicites et les menaces environnementales. Elle fait toutefois face, comme de nombreux pays de la région, à de nombreuses contraintes limitant ses capacités. Des contraintes budgétaires d'abord : bien que considéré comme l'un des pays les plus développés d'Amérique latine, ses moyens financiers sont incomparables avec ceux des Etats d'Amérique du Nord ou d'Europe occidentale. Sa vulnérabilité géographique ensuite, liée à sa position de carrefour maritime et terrestre de flux licites et illicites internationaux, au cœur d'un environnement très instable et gangrené par la corruption endémique[317]. Enfin, la dispersion de ses moyens sur deux façades océaniques, interfaces majeures des trafics internationaux, entre lesquelles le canal de Panama n'offre qu'une liaison contraignante[318]. La Colombie cherche donc à s'inscrire de plus en plus dans une démarche régionale, face à des menaces considérées comme communes à la plupart des pays voisins. La lutte contre la criminalité organisée, les flux illicites et les réponses humanitaires sont donc perçus comme les vecteurs de coopération internationale par Bogota, dans le cadre d'une « Diplomatie pour la Sécurité de la Colombie » (DPSC), bras armé du régionalisme politique colombien.

Cette diplomatie de défense est résolument orientée vers l'environnement immédiat de la Colombie. Les protocoles de coopération qui ont pu être consultés dans le cadre de nos enquêtes mettent en évidence un fort tropisme vers le « Triangle Nord-Centraméricain », composé du Guatemala, du Salvador et du Honduras. Considérés comme les pays les plus violents et

[317] Entretien conduit au printemps 2021 avec un ancien officier de renseignement militaire, aujourd'hui à la tête d'un cabinet international de *Business intelligence* à Miami spécialisé sur l'ensemble du grand bassin caribéen, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud.

[318] Conformément au traité de Monteria et aux accords antérieurs signés entre la Colombie et les Etats-Unis en 1914, le franchissement du Canal de Panama est libre de droits pour les navires militaires colombiens, qui ne disposent toutefois d'aucun régime de priorité. Leur transit doit donc être planifié très en amont, au risque de demeurer en attente plusieurs jours, voire plusieurs semaines. Les navires militaires panaméens et états-uniens disposent en revanche d'un droit de transit prioritaire, mais payant. Hormis ces deux exceptions, les navires militaires du monde entier peuvent emprunter le canal sans contrainte mais sans transit prioritaire, sous réserve de s'acquitter des droits de passage en vigueur (Traité de Monteria disponible à l'adresse suivante : https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/2-de-1980-dec-5-1980.pdf ; traité de neutralité du canal de Panama disponible à l'adresse suivante : https://www.pancanal.com/eng/legal/neutrality-treaty.pdf).

instables[319] de l'espace étudié, ils sont par ailleurs l'un des principaux points d'accostage et de transbordement des trafics illicites en provenance de l'Amérique andine vers l'Amérique du Nord. La Colombie tente également de développer une coopération tripartite avec le Costa-Rica et le Panama, baptisée « Triangle Sud », pour lutter contre la criminalité maritime dans les approches dans l'océan Pacifique. Bien qu'elle soit en cours d'élaboration, elle est activement soutenue par l'ONUDC, *via* son programme maritime régional CFMC.

Bogota cherche ainsi à y développer une coopération sécuritaire appuyée sur des protocoles de formation du personnel militaire et civil impliqué dans la lutte contre ces trafics, sur le financement de l'acquisition de matériel et particulièrement sur des opérations conjointes confortées par une amélioration des échanges de renseignements. Surtout, la littérature grise consultée met en évidence une orientation croissante de la DPSC vers une meilleure interopérabilité entre services en matière de sécurisation des espaces maritimes.

b. Affirmer sa crédibilité internationale et rayonner à plusieurs échelles grâce au régionalisme sécuritaire maritime

Au-delà d'une volonté de neutraliser des activités vectrices d'instabilité nationale et régionale, la Colombie veut de manière explicite s'afficher comme un leader régional de la coopération Sud-Sud, au sein d'un continent ou un *leadership* politique peine à émerger (Dabène, 1995 ; 2009 ; Muxagato, 2016). En effet, la Colombie se présente comme le principal acteur latino-américain en mesure de structurer une coopération organisée en Amérique centrale et dans le nord de l'Amérique andine. Cette volonté de démontrer sa capacité à organiser et à pacifier sa périphérie est assumée publiquement comme partie intégrante d'une stratégie de long terme, visant à renforcer le rayonnement du pays à l'international. Un rapport de recherche de l'Institut des Hautes Etudes en Défense Nationale colombien installé à Bogota le confirme : « l'objectif de la Colombie est de devenir un acteur de premier plan dans le domaine de la paix et de la sécurité régionale et mondiale dans un avenir proche » (Osorio et Rivera, 2019).

De longue date, la Colombie cherche à s'affirmer davantage sur la scène internationale, à

[319] Médecin Sans Frontière considérait, dans un rapport de 2017, que cette portion de l'Amérique centrale était, de loin, la région la plus dangereuse au monde, devant les Caraïbes et le Brésil.

commencer par son environnement régional. Or, la mer est « l'un des rares domaines visibles lui permettant de s'impliquer sur la scène internationale »[320]. Sa politique de coopération sécuritaire avec son voisinage immédiat est ainsi la déclinaison la plus récente d'une politique d'insertion internationale entamée dès 1943 avec son engagement dans la Seconde Guerre mondiale dans le camp des alliés et avec sa participation comme membre fondateur de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation des Etats Américains. Cette dernière a été, du reste, portée sur les fonts baptismaux à Bogota en 1948. La Colombie est d'autre part, à ce jour, l'un des rares pays d'Amérique latine à avoir participé à la guerre de Corée, tandis que sa Marine a plus récemment participé aux opérations *Atalante* et *Ocean Shield* de lutte contre la piraterie maritime dans l'océan Indien, en coopération étroite avec les Marines allemande, espagnole, japonaise et danoise[321]. Ces opérations et activités visent à mettre en évidence la maturité opérationnelle des forces colombiennes, notamment dans le domaine naval, et à souligner la capacité du pays à s'impliquer dans les affaires du monde. Stratégie gagnante pour la Colombie, qui est ainsi devenue dès 2017 le premier partenaire latino-américain de l'OTAN eu égard à ses capacités démontrées à participer aux opérations de maintien de la paix et humanitaires de l'Alliance, notamment dans le domaine maritime[322]. La Colombie est également devenue membre de l'OCDE en 2020.

L'investissement régional de la Colombie s'inscrit donc dans cette stratégie à plusieurs échelles, la volonté d'assurer le *leadership* sécuritaire sur son environnement proche étant appréhendé comme levier d'affirmation sur la scène internationale (*cf.* Figure 51). Ce régionalisme est également conçu comme un moyen d'obtenir des débouchés pour l'industrie navale colombienne : « le leadership colombien en matière d'innovation et de production navale se distingue, entre autres, par le constructeur COTECMAR (Ciencia y Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval y Maritima), l'un des plus importants fabricants latino-américain de navires (frégates, de sous-marins et de patrouilleurs), ainsi que le plus grand exportateur dans le domaine de la réparation navale et de l'entretien naval » (Osorio et Rivera, 2019, p.16). Cette implication régionale traduit enfin la volonté du

[320] Entretien conduit à distance avec un diplomate français en poste à Bogota, en octobre 2021.

[321] Informations collectées sur les sites Internet de la Marine et des forces armées colombiennes

[322] OTAN, *Relations avec la Colombie*, publié le 21 juin 2021,

https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_143936.htm?selectedLocale=fr

gouvernement et des forces armées colombiennes de conserver le bénéfice des très importantes aides financières et matérielles des Etats-Unis, en échange des efforts fournis pour contribuer à la stabilité régionale.

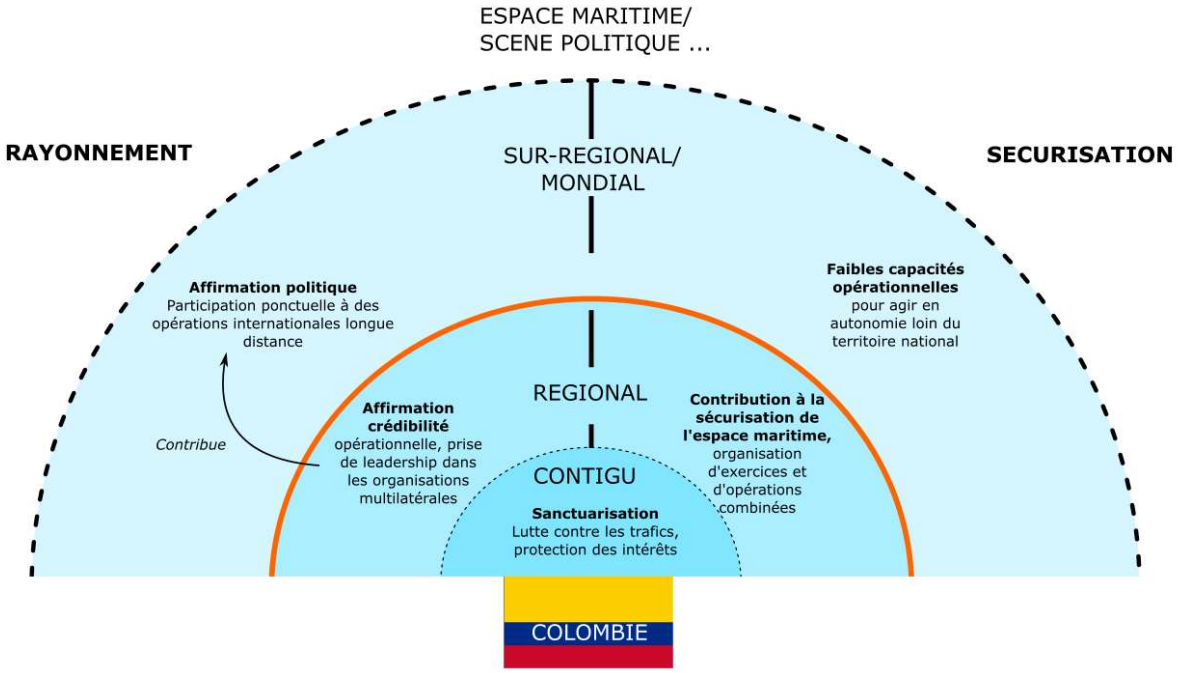


Figure 51 - La stratégie maritime et sécuritaire d'affirmation internationale de la Colombie

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Source : Enquêtes et observations de terrain (2011-2021)

1.2. Des régionalismes sous influence ?

a. Une construction de stratégies sécuritaires régionales propres qui demeurent toutefois dans le sillage nord-américain.

L'important lobbying exercé par Washington depuis les années 1980 et la volonté de capter les aides financières massives des Etats-Unis ont conduit les Etats de l'espace interaméricain à adopter le discours de leur voisin du Nord (Ordoñez Martinez, 2018). Sous la pression de l'administration Reagan, le *Plan Global de Desarollo* mexicain de 1980-1982 fait ainsi de la lutte contre le narcotrafic un enjeu de sécurité nationale (*ibid.)*. Les discours et les stratégies de défense nationale de plusieurs Etats de l'espace interaméricain s'adaptent également au contexte international depuis le 11 septembre 2001, avec l'adoption du concept de

« narcoterrorisme »[323], en particulier au Mexique et en Colombie.

La stratégie sécuritaire régionale de la Colombie, bien que répondant prioritairement à des impératifs propres de sécurité nationale, est jusqu'à maintenant élaborée en collaboration étroite avec les Etats-Unis, et le Canada dans un format dit « triangulaire » : deux acteurs (pays et/ou une organisation multilatérale) unissent leurs efforts pour partager leurs connaissances, leurs expériences et leurs ressources, en fonction de leurs avantages comparatifs, au profit d'un acteur tiers (pays ou organisation multilatérale) (Galan, Pino et Calvo, 2011). Ici, le Canada et les Etats-Unis, considérant la déstabilisation de l'espace interaméricain comme une menace potentielle, mettent des ressources financières, du conseil, des moyens logistiques et de l'expertise, à la disposition de la Colombie, qui a les moyens techniques, humains et l'expérience opérationnelle nécessaires pour améliorer la situation sécuritaire dans la sous-région. Les Etats-Unis ont ainsi planifié l'attribution[324] de plus de 412 millions de dollars à la Colombie pour l'année fiscale 2021, dont 78% (322 millions de dollars) consacrés au financement des programmes de « Sécurité et maintien de la paix ». Sur cette somme, 78%, soit 251,5 millions de dollars, seront orientés vers la seule lutte contre le narcotrafic. Cette assistance fait de la Colombie le sixième bénéficiaire mondial de l'aide gouvernementale des Etats Unis pour l'année 2021[325], soit 1,22% sur un total de 33 milliards de dollars[326]. Le Canada prévoirait d'attribuer prochainement une aide de plus de 30 millions de dollars, outre des actions de formation et de conseils et des programmes d'expertise.

Les officiers généraux états-uniens rencontrés dans le cadre de cette recherche ont insisté sur l'importance de la Colombie comme point d'appui et acteur régional essentiel de la stabilisation et de la surveillance des espaces maritimes : « la Colombie est l'exemple type de réussite de la stratégie de « *capacity building* » que nous tentons de développer dans la région, à savoir « l'empowerment » des acteurs locaux, capables de rayonner et de sécuriser leur environnement

[323] Un terme initialement adopté par le président péruvien Terry (1983) pour qualifier les attaques contre la police anti-narcotrafic conduites par le groupe *Sentier Lumineux*.

[324] Via le Département d'Etat et l'agence gouvernementale US AID.

[325] Après Israël (3,3 milliards, soit 10%), l'Egypte (1,4 milliard, soit 4,3%), la Jordanie (1,2 milliard, soit 3,6%), le Nigeria (472 millions, soit 1,4%), et le Mozambique (456 millions, soit 1,38%), mais très loin devant l'Afghanistan, l'Irak, ou encore l'Ukraine.

[326] US AID, *US Assistance by country,* page de la Colombie, consulté en juillet 2021,

https://www.foreignassistance.gov/explore/country/Colombia

immédiat »[327].

Toutefois, les démarches de recherche, en particulier les entretiens conduits avec des diplomates en poste dans la région, ainsi que des observations participantes et non-participantes au sein de services de renseignements, d'Etats-majors et de chancelleries, ont mis en évidence un affranchissement progressif de la tutelle exclusive des Etats-Unis. Bien que l'influence de Washington demeure prépondérante dans le domaine sécuritaire, Bogota cherche aujourd'hui à se tourner vers d'autres partenariats, en Europe, en Amérique latine et en Asie, pour développer ses forces armées, renouveler ses moyens et s'impliquer davantage dans les affaires du monde bien au-delà de la sphère latino-américaine. Les enjeux maritimes, qu'il s'agisse de la lutte contre les activités terroristes et criminelles en mer ou, de manière croissante, de problèmes environnementaux, s'affirment de manière très nette comme les piliers principaux de cette stratégie d'ouverture et de diversification.

b. La difficile analyse du binôme Venezuela/Cuba

Dans l'espace étudié, seuls Cuba, le Venezuela, et plus marginalement le Nicaragua, affichent une opposition franche à *l'hégémon* états-unien et demeurent en marge des projets de coopération régionale pilotés par ces derniers. Soit par refus d'y participer, dans le cas du Venezuela depuis le début des années 2000 et l'instauration du régime « bolivarien », soit pour en avoir été exclu sur décision de Washington, à l'image de Cuba depuis la révolution de 1959. Lors de nos enquêtes sur le terrain, aucun représentant de ces pays n'a été vu dans les institutions régionales, les exercices multilatéraux, les conférences ou les sommets régionaux[328] auxquels nous avons assisté. Les diplomates et officiers en poste dans la région ont également affirmé n'avoir jamais rencontré leurs homologues vénézuéliens ou cubains dans ces instances ou rencontres régionales.

La Havane d'abord, puis Caracas, assument le *leadership* de la contestation de l'influence des Etats-Unis dans l'ensemble de la région et animent encore de nombreux réseaux politiques et sociaux dans l'ensemble du continent afin de diffuser un discours émancipateur contre

[327] Amiral des *US Coast Guard*, entretien réalisé en marge d'un sommet international, Caraïbes occidentales, printemps 2019.

[328] A l'exception de l'apparition furtive d'un officier Nicaraguayen lors du forum CABSEC 2019, mais qui ne s'est guère impliqué dans les travaux au cours de cet évènement

« l'impérialisme américain »[329]. Le Venezuela, en particulier, a tenté de développer un régionalisme concurrent depuis la fin des années 1990. Baptisé ALBA, l'Alliance Bolivarienne pour les Amériques, ce projet visait à conduire un rapprochement entre plusieurs Etats d'Amérique latine (Equateur de Rafael Correa, Bolivie d'Evo Morales, Cuba de Castro, etc …), afin de proposer une alternative aux diverses initiatives d'intégration politique et économique pilotées par Washington, ou perçues comme telles. Cette association d'Etats reposait essentiellement sur des projets de coopération économique et surtout énergétique concurrents. Appuyés sur la manne pétrolière vénézuélienne, cette coopération se manifestait notamment depuis 2005 par la fourniture par voie maritime de carburant à prix très en deçà du marché à de nombreux Etats de la région, en particulier les petits et micro-Etats caribéens particulièrement dépendants de ces approvisionnements (programme Petrocaribe). Cette coopération multilatérale ne s'est toutefois pas développée dans le domaine sécuritaire (Cusack, 2019). Aujourd'hui moribonde, en raison des difficultés économiques et politiques rencontrées par le Venezuela, qui en était la clé de voûte, l'ALBA n'a jamais permis de développer une stratégie de coopération véritablement multisectorielle, intégrant la construction de mécanismes de protection et de sécurisation face à des risques et menaces perçues comme communs (*cf.* Figure 52).

Il n'existe ainsi, à cette heure, aucun projet de coopération sécuritaire, *a fortiori* maritime, explicitement concurrent des mécanismes mis en œuvre ou soutenus par l'*hégémon* états-unien dans la région. Toutefois, à cause de la situation sécuritaire interne actuelle du Venezuela et des contraintes professionnelles ayant empêché tout contact avec des représentants politiques ou militaires cubains, il n'a pas été possible d'approfondir l'analyse des régionalismes sécuritaires de ces deux pays.

[329] Observations participantes et entretiens conduits en Europe et dans les Caraïbes entre 2011 et 2021 avec plusieurs diplomates et chefs de services de renseignement spécialistes de la région, du Venezuela et de Cuba.



Figure 52 - Une stratégie maritime et sécuritaire d'affirmation internationale du Venezuela, aujourd'hui moribonde.

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Source : Enquêtes et observations de terrain (2011-2021)

Quoi qu'il en soit, la fragmentation politique de l'espace maritime soulève de nombreux enjeux en matière de gestion des risques et des menaces, alors qu'émergent à la fin du XXe siècle de nouvelles problématiques sécuritaires, auxquelles sont particulièrement sensibles les nombreux petits et micro-Etats parsemant la région maritime interaméricaine.

2. Le cas des petits et micro-Etats : s'agréger pour gagner en « masse critique » et pallier les carences internes

2.1. Les Petits et Micro-Etats face aux défis de la sécurité maritime

a. Appréhender les Petits et Micro-Etats : une problématique complexe

Définir précisément les petits et micro-Etats est difficile. Depuis plusieurs décennies, juristes, politistes et géographes débattent sur leur nature, de leur statut sur la scène internationale et des critères de leur caractérisation. Bien qu'aujourd'hui « le débat sur la nature de ces entités politiques soit clos – ou presque » (Duranthon, 2012, p. 785), il n'existe toujours pas de définition unanimement reconnue, ni de seuil de superficie ou de démographie juridiquement déterminé (Minassian, 2007). Malgré cette « insaisissable petitesse » (Guilbaud, 2016, p.13), les juristes et internationalistes proposent trois manières de définir un petit Etat en utilisant des critères quantitatifs, l'autodéfinition[330], et/ou la définition contextuelle-relationnelle « en s'intéressant à la puissance exercée afin de pallier les limites de l'analyse quantitative » (*Ibid*). Dans cette étude, nous mettrons en évidence et confirmerons que les critères ainsi retenus ne sont pas consensuels.

Ainsi, on distingue deux types de définition des petits et micro-Etats. Le plus courant repose sur des critères quantitatifs. Il mobilise généralement la superficie du territoire, le poids démographique, ou le PIB. A ce titre, dès 1968, la politiste Patricia Wohlgemuth Blair retenait le seul seuil de 300 000 habitants pour définir un micro-Etat (Wohlgemuth Blair, 1968). Pour les « petits » Etats, l'UE utilise une limite inférieure de 10 à 15 millions d'habitants, tandis que la Banque mondiale et le *Commonwealth* utilisent un seuil de 1,5 million. D'autres études s'appuient exclusivement sur le critère de la superficie, avec un seuil des 1 000 km² pour les micro-Etats (Guitton, 2019). Pour les « Petits Etats Insulaires en Développement » (PEID), les Nations Unies utilisent, selon les contextes, un seuil inférieur de 400 000 habitants, parfois à

[330] Etat dont les dirigeants « reconnaissent que leur poids politique est limité à une échelle locale plutôt que mondiale » (Becker Fox, 1969) ; « dont les dirigeants ne pensent pas qu'il pourra, en agissant seul ou en petit groupe, avoir un impact significatif sur le système » (Keohane, 1969, p. 296) ; définitions mobilisées par Auriane Guilbaud (2016).

un million, et une superficie d'au moins 700 km², parfois 4 000 km².

D'autres études mobilisent des critères plus qualitatifs tels que le degré d'isolement et les carences en termes de viabilité économique et politique (Doumenge, 1985). L'historien et sociologue Fabrice O'Driscoll les classe quant à lui selon le degré de leur reconnaissance internationale (O'Driscoll, 2000). Certains politistes enfin, comme Laurent Adam, proposent un « indice micro-étatique » fondé sur des critères « réunissant les diverses causes et conséquences de la situation des Etats en question » (Adam, 1995, p. 579, cité par Duranthon, 2012. p. 788). Dans cette dernière perspective, Auriane Guilbaud souligne que Baldur Thorhallssson et Anders Wivel expriment la nécessité de « panacher » les définitions en mêlant des critères quantitatifs, subjectifs, et contextuels (Thorhallssson et Wivel, 2006). Ainsi, Bouayad-Agha et Hernandez suggèrent que « le critère ou la combinaison de critères retenus dépendent en grande partie du but dans lequel la définition doit être utilisée » (Bouayad-Agha, Hernandez, 1993, p. 4). Un Etat ne pourrait donc être qualifié de « petit » uniquement par rapport à un autre « plus grand » (Guildaud, 2016) qu'en fonction du contexte de son analyse.

A ce titre, la littérature scientifique (Taglioni, 2011 ; Redon, 2019, Guitton, 2019) souligne que ces petits et micro-Etats sont aujourd'hui très majoritairement des Etats insulaires et/ou des Etats qui présentent une forte extraversion maritime. Notre approche étant avant tout sectorielle – orientée vers les questions maritimes et sécuritaires – nous exclurons les Etats enclavés[331] et proposerons l'expression « Petits et Micro-Etats Maritimes » pour les distinguer.

Nous proposons dans un premier temps un panorama de leurs caractéristiques quantitatives, en privilégiant une approche maritime (*cf.* Tableau 11). Les territoires d'outre-mer[332] des métropoles européennes ou nord-américaines ne seront pas inclus dans cette analyse qui ne concernera que l'action politique régionale des Etats insulaires indépendants.

[331] Etat dont les dirigeants « reconnaissent que leur poids politique est limité à une échelle locale plutôt que mondiale » (Becker Fox, 1969) ; « dont les dirigeants ne pensent pas qu'il pourra, en agissant seul ou en petit groupe, avoir un impact significatif sur le système » (Keohane, 1969, p. 296) ; définitions mobilisées par Auriane Guilbaud (2016).

[332] Pour rappel, les territoires sous tutelle du Royaume-Uni : Anguilla, îles Vierges britanniques, Montserrat, îles Caïman ; pour les Pays-Bas : Aruba ; Curaçao, Saint Martin, Antilles néerlandaises ; pour la France : Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin et Saint Barthélémy ; pour les Etats-Unis : Porto Rico ; îles Vierges américaines.

		GEOGRAPHIE					POPULATION		ELEMENTS ECONOMIQUES			
	PEID	Superficie émergée (km²)	Surface de la ZEE (km²) dans la WCR	Rapport ZEE caribéenne/Superficie émergée	% du total mondial des ZEE	% du total des ZEE de la WCR (~5M de km²)	Démographie (en millions)	% de la population mondiale	PIB (en millions de USD)	% du PIB mondial	Flotte sous pavillon national (en milliers de TPL)	% de la flotte mondiale
Guyana	Oui	196 850	135 060	0,69	0,10	2,70	0,78	0,01	4 057	- de 0,01%	49	- de 0,01%
Suriname	Oui	156 000	133 303	0,85	0,10	2,67	0,58	- de 0,01%	3 688	- de 0,01%	7	- de 0,01%
Nicaragua	Non	120 340	105 000	0,87	0,08	2,10	6,55	0,08	12 471	0,01	3	- de 0,01%
Honduras	Non	111 890	208 636	1,86	0,15	4,17	9,75	0,13	25 106	0,03	456	0,02
Guatemala	Non	107 160	NC	NC	- de 0,01%	- de 0,01%	17,58	0,23	82 110	0,09	2	- de 0,01%
Cuba	Oui	104 020	352 259	3,39	0,26	7,05	11,33	0,15	106 173	0,12	35	- de 0,01%
Panama	Non	74 340	98 692	1,33	0,07	1,97	4,25	0,06	67 093	0,08	333 572	16,78
Costa Rica	Oui	51 060	105 000	2,06	0,08	2,10	5,05	0,07	61 564	0,07	2	- de 0,01%
République dominicaine	Oui	48 310	350 694	7,26	0,25	7,01	10,74	0,14	83 725	0,10	62	- de 0,01%
Haïti	Oui	27 560	103 485	3,75	0,08	2,07	11,26	0,15	8 290	- de 0,01%	1	- de 0,01%
Belize	Oui	22 810	34 312	1,50	0,02	0,69	0,39	- de 0,01%	1 901	- de 0,01%	3 368	0,17
Jamaïque	Oui	10 830	256 909	23,72	0,19	5,14	2,95	0,04	16 053	0,02	136	- de 0,01%
Bahamas	Oui	10 010	619 785	61,92	0,45	12,40	0,39	- de 0,01%	12 704	- de 0,01%	77 955	3,92
Trinidad et Tobago	Oui	5 130	76 562	14,92	0,06	1,53	1,40	0,02	23 816	0,03	27	- de 0,01%
Dominique	Oui	750	28 552	38,07	0,02	0,57	0,07	- de 0,01%	610	- de 0,01%	1 192	0,06
Sainte Lucie	Oui	610	15 413	25,27	0,01	0,31	0,18	- de 0,01%	1 974	- de 0,01%	NC	NC
Antigua et Barbuda	Oui	440	111 568	253,56	0,08	2,23	0,10	- de 0,01%	1 734	- de 0,01%	7 487	0,38
Barbade	Oui	430	185 007	430,25	0,13	3,70	0,29	- de 0,01%	5 295	- de 0,01%	1 666	0,08
Saint-Vincent et les Grenadines	Oui	390	36 244	92,93	0,03	0,72	0,11	- de 0,01%	839	- de 0,01%	2 650	0,13
Grenade	Oui	340	25 571	75,21	0,02	0,51	0,11	- de 0,01%	1 217	- de 0,01%	1	- de 0,01%
Saint Kitts et Nevis	Oui	260	9 502	36,55	0,01	0,19	0,05	- de 0,01%	1 039	- de 0,01%	928	0,05
TOTAL		1 049 530	2 991 554	-	2	60	84	1	521 459	1	429 599	22

Tableau 11 - Hypothèse de départ de classification des petits et micro-Etats selon des critères maritimes quantitatifs (données de l'année 2019)

Réalisation Domergue, 2021

Sources : OMI (2020), CNUCED (2020), Flanders Maritime Institute (2020), Marine Spatial Planning Program (2020), CIA Factbook (2020)

Lecture : par commodité, le tableau est classé à partir du critère de la superficie en colonne 2, par ordre décroissant. Les trois premiers Etats du classement de colonne sont surlignés en vert, les trois derniers en rouge.

En utilisant cette grille de lecture et en croisant les principaux critères quantitatifs relevés plus haut (CNUCED, 1983 ; PEID, Guitton, 2019), nous dénombrons sept micro-Etats dans les Caraïbes et neuf petits Etats, pour un total de 16 Petits et Micro-Etats Maritimes (PMEM), représentant plus de 60% des pays riverains indépendants du grand bassin caraïbe.

Ce classement soulève pourtant quelques interrogations, si nous nous intéressons au seul critère de la superficie : le Guyana a par exemple une superficie comparable à celle de la Biélorussie, le Suriname à celle de la Grèce et le Nicaragua celle du Portugal. Néanmoins, la petite taille démographique de ces Etats et leur extrême isolement géographique en font des espaces quasi-insulaires au développement très contraint. Le Nicaragua a une population comparable à celle de l'aire urbaine de Madrid, le Guyana à celle de Strasbourg et le Suriname celle de Montpellier. Le tableau souligne également la singulière condition géographique des micro-Etats, en retenant ici un seuil inférieur de 1 000 km² (Guitton, 2019) : Saint-Kitts et Nevis a par exemple une superficie émergée comparable à celle du 5e arrondissement de Paris et une population proche de celle de Saint-Malo ; Saint-Vincent les Grenadines est comparable au 8e arrondissement pour la superficie, et à Orléans pour la population. Mis ensemble, ces entités ne représenteraient que 1% du PIB mondial, 1% de la population mondiale, 2% du total des ZEE mondiales, mais 60% des espaces maritimes de la Wider Caribean Region.

b. De petites entités politiques, au cœur de grands enjeux maritimes multiscalaires

Au XIXe siècle les petits Etats étaient perçus de manière négative, car insuffisamment puissants pour peser ou seulement participer à des négociations internationales telles que le Congrès de Vienne en 1814-1815 (Guilbaud, 2016). Ils étaient aussi considérés comme des « facteurs d'instabilité, susceptibles d'entraîner les grandes puissances dans des conflits » *via* le jeu des alliances (*Ibid.* p. 11). Dans la seconde moitié du XXe siècle, à mesure que leur nombre croissait sous l'effet de la décolonisation, la place de ces petits Etats au sein des institutions internationales fit l'objet de nombreuses discussions, voire de controverses (Fisher et *al,* 1968 ; Harris, 1970 ; Mohammed, 2002 ; Simpson, 2020). Celles-ci portaient à titre principal sur leur capacité à garantir leur propre sécurité, à participer de manière équilibrée et efficace aux grandes instances de niveau mondial et à assumer leurs responsabilités internationales (Fisher, et *al*, 1968).

Paradoxalement, les voix de ces petits Etats au sein de ces institutions sont aujourd'hui loin d'être négligeables et suscitent des convoitises (Mohammed, 2002 ; Redon, 2019 ; Simpson, 2020). En effet, chaque Etat membre des Nations Unies comptant pour une voix, quelle que soit sa superficie ou sa population, les seuls 21 micro-Etats maritimes[333] représentent 10% des voix au sein de l'Assemblée Générale (Guitton, 2019). Si on y adjoint le reste des PEID, ce total atteint 20%. Ainsi, « la négociation des voix des PEID représente de ce fait un enjeu de négociation à part entière, ces Etats marchandant parfois leur voix et leurs alliances » (Redon, 2019, p. 49).

Dans certaines instances, comme l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'importance de certains Petits et Micro-Etats peut être considérable. Ainsi, pour la seule grande région caraïbe, le Panama, les Bahamas et Antigua et Barbuda enregistrent à eux seuls un peu plus de 20% de la flotte marchande mondiale[334] sous leurs pavillons[335] (CNUCED, 2020). A ce titre, le Panama et les Bahamas sont systématiquement réélus depuis des décennies au sein des principales instances de gouvernance de l'organisation[336], aux côtés de puissances diplomatiques et économiques de premier rang comme la Chine ou les Etats-Unis[337].

Outre ce poids diplomatique, la structuration progressive d'un droit international de la mer dans la seconde moitié du XXe siècle a donné une nouvelle importance à ces petites entités côtières et insulaires. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 2, la Convention de Montego Bay (1982) acte la reconnaissance de la Zone Economique Exclusive (ZEE), « assise océanique pouvant dans une certaine mesure suppléer à la faiblesse du support terrestre pour donner une meilleure consistance territoriale » (Doumenge, 1985, p. 309). C'est le cas de la Barbade, dont la ZEE représente 430 fois la superficie émergée de ce micro-Etat (*cf*. Figure 53).

---

[333] Si l'on se réfère au critère des 1 000 km² de superficie (Guitton, 2019)

[334] En tonnage (TPL) comme en valeur des navires.

[335] Depuis de la seconde moitié du XXe siècle, de nombreux armateurs enregistrent la majorité de leurs flottes sous pavillon étranger à leur pays d'origine, dit de « complaisance ». Selon l'*International Transports Workers Federation (ITF),* « sont considérés comme navires sous pavillon de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés ». Cette démarche permet de bénéficier de réglementations fiscales, sociales et environnementales plus souples, et ainsi de réduire les coûts d'exploitation du navire et de son équipage. De nombreux Petits et Micro-Etats d'Amérique centrale et caraïbe figurent parmi les principaux pourvoyeurs mondiaux de pavillons de complaisance.

[336] Tel le « groupe de catégorie A », dont les membres sont considérés comme les 10 premières puissances maritimes mondiales

[337] Election des membres du Conseil de l'OMI, années 2018-2019,

https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/35-Council-Elections-A30.aspx

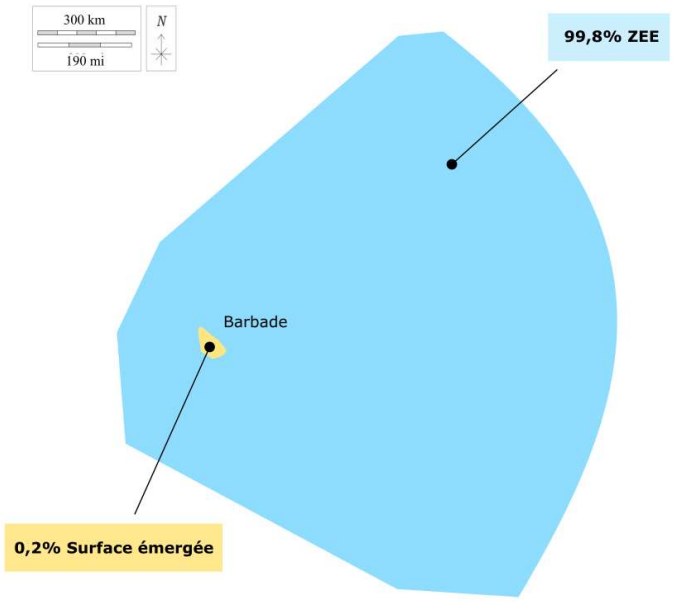


Figure 53 - La Barbade et ses eaux sous souveraineté

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Source : CNUCED 2020, Flanders Maritime Institute 2021

A ce stade, il faut rappeler que la convention de Montego Bay n'accorde aux Etats qu'une souveraineté limitée sur leur ZEE, celle-ci ne pouvant donc pas être considérée comme partie intégrante du territoire d'un Etat où s'appliquerait sa pleine autorité légale (Lasserre, 2011). Néanmoins, dans le grand bassin caraïbe comme ailleurs, l'assise territoriale maritime des PMEM est de plus en plus brandie comme facteur de légitimation existentielle et comme vecteur d'affirmation sur la scène internationale (Doumenge, 1985, Redon, 2019). Outre cette dimension diplomatique, les PMEM peuvent acquérir une importance géostratégique et géopolitique considérable, comme l'illustrent les cas de Malte pour les questions migratoires, ou de Singapour, pivot stratégique sur la grande route maritime circumterrestre. Dans la grande région caraïbe, Panama, avec son canal interocéanique, joue ainsi un rôle stratégique dans le trafic international. De même, dans une moindre mesure, Trinidad et Tobago, la Jamaïque ou Cuba se situent sur des points de passage stratégiques des routes majeures du trafic énergétique et conteneurisé mondial (*cf.* Chapitres 1 et 2). Haïti, de son côté, demeure un point d'intérêt central dans le domaine migratoire.

Outre les grands enjeux géopolitiques liés à la sécurité des approvisionnements et des points de passage, les Etats maritimes doivent assumer des responsabilités à une échelle géographique plus réduite, autant dans le domaine du *Search and Rescue* (SAR) que dans le respect des normes internationales, telles que la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement. Comme nous le détaillerons dans le chapitre 6, certains PMEM ont ainsi la charge d'une portion de l'océan mondial dans le cadre des *Search and Rescue Regions* (SRR)[338], qui s'étendent bien au-delà des ZEE nationales. Ils doivent y coordonner les moyens de la SRR ainsi définie, et/ou fournir des moyens au centre coordinateur régional (*Maritime Rescue Coordination Center, MRCC)*. Ce point est d'autant plus sensible que cette région maritime a connu une sensible augmentation du trafic de conteneurs et du transport d'hydrocarbures après l'achèvement des travaux de doublement des capacités du canal de Panama en 2016, et une croissance spectaculaire du trafic maritime de croisière et de plaisance au cours de ces 10 dernières années, en particulier dans les petites Antilles (Figure 54).

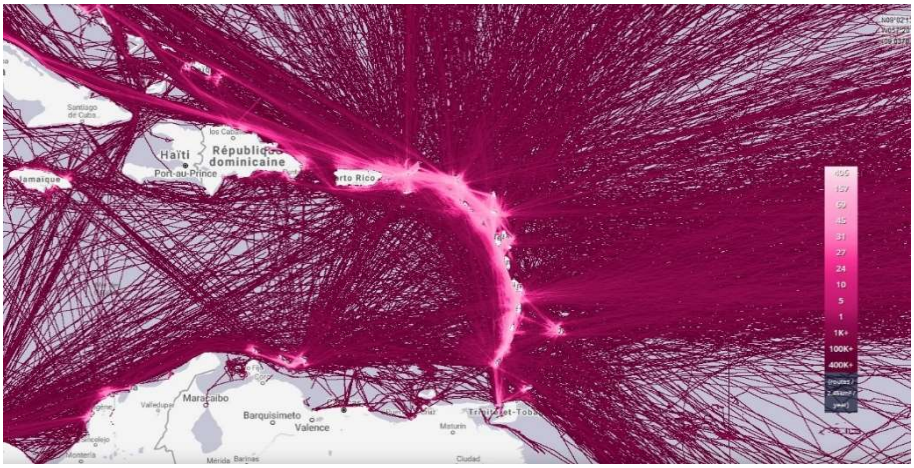


Figure 54 - Densité du trafic de navires de plaisance dans le grand bassin caraïbes (2019)

Source : Marine Traffic, consulté en décembre 2020

c. Vastes territoires maritimes, risques importants : une vulnérabilité à géométrie variable.

Au-delà de l'augmentation du trafic, les entretiens et observations réalisés sur le terrain ont mis en évidence que le fait maritime occupe une place de plus en plus centrale dans le discours des autorités et les stratégies de développement des PMEM. La mer est désormais vue comme un vecteur de développement important, comme en témoigne la création dans ces Etats de

[338] Voir le détail du fonctionnement de ces SRR *infra*, chapitre 7, section 2.1

ministères consacrés à la mer ou à « l'économie bleue ». Le tourisme maritime, les nouvelles possibilités énergétiques et extractives et, dans une moindre mesure, la promotion de la pêche sont très souvent mis en exergue. Au-delà de la dimension économique, les possibilités offertes par le secteur maritime soulèvent des enjeux géopolitiques : à l'occasion de la conférence régionale *Sustainable Development Movement* de septembre 2020, encadrée par l'Organisation des Etats de la Caraïbe orientale (OECS), le ministre des finances de Saint Vincent les Grenadines a ainsi déclaré que « nous ne devons pas nous considérer comme de petits États insulaires en développement, nous devons changer de paradigme pour devenir de grands États océaniques »[339]. Selon cette affirmation, l'économie maritime devrait ainsi servir de vecteur primordial d'affirmation sur la scène internationale pour les petits Etats de l'espace interaméricain.

Néanmoins, l'ensemble des acteurs rencontrés s'accordent pour reconnaître que ces possibilités de développement font face à des risques maritimes nombreux, dont l'incidence est démultipliée par une vulnérabilité accrue des Etats riverains. Ces menaces peuvent être directes ou indirectes et génèrent une triple vulnérabilité en matière de sécurité maritime.

D'abord, une vulnérabilité géographique et environnementale. En effet, comme nous l'avons vu, les PMEM sont inclus dans un espace où des flux maritimes internationaux et locaux très denses convergent et s'entrecroisent, dans un environnement archipélagique et climatique complexe. Ils sont très vulnérables face à certains risques industriels et/ou naturels en raison de l'étendue de leurs territoires maritimes et de leur très forte dépendance aux approvisionnements par voie de mer. Réagir à une catastrophe, qu'il s'agisse d'une marée noire, d'un échouage massif de sargasses ou du passage d'un ouragan, soulève de très grands problèmes capacitaires pour un PMEM agissant seul.

Ensuite, une vulnérabilité démographique. Les interlocuteurs que nous avons rencontrés, notamment des chefs d'Etats-majors des gardes côtes[340], ont souligné le défi posé par leur faible réservoir démographique national. Celui-ci entraîne des carences en ressources humaines (Connel et Conway, 2000) et rend très difficile le recrutement aux postes à haute responsabilité

[339] Hon. Camillo Gonsalves, septembre 2020

[340] Entretiens conduits en marge de la conférence CABSEC 2019 à Bridgetown.

ou à haute technicité, dans les secteurs de l'informatique ou de l'ingénierie notamment. Une cadre supérieure de l'AFD, interrogée à Fort de France en juillet 2019 témoignait de ces difficultés :

> « La plupart des petits Etats avec lesquels nous travaillons sont très volontaires pour conduire des projets avec nous, mais le plus gros problème auquel nous avons à faire face est leur capacité d'absorption. On voudrait leur donner plus de responsabilités dans la conduite de projets importants, mais on a beaucoup de mal à leur transférer les compétences. Le manque de personnel formé et expérimenté rend très difficile pour eux la prise en compte de problématiques complexes sur le long terme ».

Cette contrainte est sensiblement augmentée par la difficile fidélisation des diplômés nationaux, dont les compétences peuvent être recherchées à l'étranger avec des rémunérations et des qualités de vie supérieures. De la même façon, les PMEM sont confrontés à la difficulté d'attirer des diplômés étrangers et de leur proposer des postes sensibles relevant de la souveraineté nationale.

Enfin, de ces deux premières constatations, découle l'argument d'une vulnérabilité géopolitique. En effet, le petit nombre de diplomates génère des difficultés à assurer une présence suffisante dans les instances internationales : soit en n'ayant pas la capacité d'être représenté dans certaines d'entre elles ou dans certains comités, soit en ne disposant pas d'équipes suffisamment dotées en personnel, et/ou un nombre de chancelleries insuffisants pour peser de façon autonome dans le jeu diplomatique mondial. Ces carences en ressources humaines se doublent de carences capacitaires importantes, en matériel comme en savoir-faire[341]. Celles-ci ne permettent pas aux PMEM d'exercer leur pleine souveraineté dans leurs eaux et leurs responsabilités internationales en matière de contrôle des trafics, de surveillance des atteintes à l'environnement ou encore de sauvetage en mer. Les PMEM doivent donc adopter des stratégies particulières afin de faire face à ces défis.

[341] A partir d'exercices observés, de comptes rendus d'activité consultés, d'échanges conduits auprès des marines européennes, nord-américaines, et des représentants de plusieurs agences et organes des Nations Unies (Printemps 2019-Eté 2020).

2.2. Quelles stratégies de gouvernance de la sécurité maritime pour les PMEM de l'espace interaméricain ?

a. Les limites de l'action « individuelle » …

Pour faire face à leurs carences en ressources humaines, les PMEM bénéficient aujourd'hui du développement des NTIC afin de former leur personnel *via* des *Massive Open Online Courses* (MOOC) proposées par des universités nord-américaines, européennes ou asiatiques, et/ou des partenaires étrangers. Cette option permet de pallier les carences universitaires de certains de ces petits Etats, notamment insulaires, et de favoriser la polyvalence des ressources pédagogiques mobilisables. L'utilisation des NTIC permet également d'atténuer les déficits capacitaires en mer en fournissant, par exemple, aux usagers de la mer un appui médical à distance. Cela ouvre de nombreuses possibilités techniques dans le présent et dans l'avenir, en envisageant notamment une réduction des coûts de certaines actions en milieu maritime. Cependant, elles demeurent très limitées.

Le tableau ci-dessous, réalisé à partir de la compilation des données quantitatives disponibles, des appréciations qualitatives obtenues de la part de multiples interlocuteurs et des observations de terrain, témoigne de ces carences et de l'inégalité des situations observées.

	CAPACITES D'ACTION NAVALE				AUTONOMIE				CAPACITES POLITIQUES			
Etat par catégorie et superficie	Capacités de projection navale (Agir sur un théâtre d'opération militaire ou humanitaire éloigné)	Capacités à mener en autonomie des missions hauturières (ZEE et au-delà	Capacités à mener en autonomie des missions dans les eaux territoriales	**Bilan capacitaire opérationnel**	Formation	Matériel	Capacité de réponse en autonomie à une menace maritime naturelle ou industrielle majeure	**Bilan autonomie**	Présence dans les instances maritimes internationales de rang mondial	Présence dans les instances maritimes internationales de rang macro-régional et sub-régional	**Bilan capacitaire politique internationale dans le domaine maritime**	**PROPOSITION DE CLASSIFICATION**
Cuba	Très limitées	Modérées	Satisfaisantes	**Correcte mais très viellissante**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Autonomie limitée**	Limitée	Limitée	**Faible**	**Petit Etat Maritime à capacités modérées**
Panama	Non	Limitées	Modérées	**Faible, action locale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Faible autonomie**	Importante	Modérée	**Modéré**	**Petit Etat Maritime à capacités modérées**
République Dominicaine	Non	Modérées	Satisfaisantes	**Moyenne inférieure, action**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Autonomie limitée**	Modérée	Modérée	**Modéré**	**Petit Etat Maritime à capacités modérées**
Jamaïque	Non	Modérées	Satisfaisantes	**Moyenne, action sub- régionale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Autonomie limitée**	Modérée	Important	**Modéré**	**Petit Etat Maritime à capacités modérées**
Bahamas	Non	Modérées	Satisfaisantes	**Moyenne, action sub- régionale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Faible autonomie**	Modérée	Modérée	**Modéré**	**Petit Etat Maritime à capacités modérées**
Nicaragua	Non	Limitées	Faibles	**Faible, action locale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Faible autonomie**	Limitée	Limitée	**Faible**	**Petit Etat Maritime à capacités limitées**
Honduras	Non	Très limitées	Modérées	**Faible, action locale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Faible autonomie**	Limitée	Limitée	**Faible**	**Petit Etat Maritime à capacités limitées**
Guatemala	Non	Très limitées	Faibles	**Très faible, action locale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Faible autonomie**	Limitée	Limitée	**Faible**	**Petit Etat Maritime à capacités limitées**
Costa Rica	Non	Très limitées	Modérées	**Faible, action locale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Faible autonomie**	Modérée	Modérée	**Modéré**	**Petit Etat Maritime à capacités limitées**
Guyana	Non	Indigentes	Très faibles	**Très faible, action locale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Limitées	**Faible autonomie**	Limitée	Limitée	**Faible**	**Petit Etat Maritime à très faibles capacités**
Suriname	Non	Très limitées	Faibles	**Faible, action locale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Limitées	**Faible autonomie**	Limitée	Limitée	**Faible**	**Petit Etat Maritime à très faibles capacités**
Haïti	Non	Très limitées	Indigentes	**Indigente**	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulle	**Dépendance totale**	Indigent	Indigent	**Faible**	**Petit Etat Maritime à très faibles capacités**
Belize	Non	Indigentes	Très faibles	**Indigente**	Dépendance totale	Forte dépendance	Limitées	**Faible autonomie**	Très limitée	Très limitée	**Faible**	**Petit Etat Maritime à très faibles capacités**
Trinidad et Tobago	Très limitées	Modérées	Satisfaisantes	**Moyenne, action sub- régionale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	**Autonomie limitée**	Modéré	Important	**Modéré**	**Très Petit Etat Maritime à capacités modérées**
Barbade	Non	Modérées	Satisfaisantes	**Moyenne, action sub- régionale**	Forte dépendance	Forte dépendance	Limitées	**Autonomie limitée**	Modérée	Important	**Modéré**	**Micro-Etat Maritime à capacités modérées**
Antigua et Barbuda	Non	Nulles	Indigentes	**Indigente**	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulle	**Dépendance totale**	Limitée	Indigente	**Indigent**	**Micro-Etat Maritime à très faibles capacités**
Saint-Vincent et les Grenadines	Non	Nulles	Indigentes	**Indigente**	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulle	**Dépendance totale**	Indigente	Indigente	**Indigent**	**Micro-Etat Maritime à très faibles capacités**
Sainte Lucie	Non	Nulles	Indigentes	**Indigente**	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulle	**Dépendance totale**	Indigente	Indigente	**Indigent**	**Micro-Etat Maritime à très faibles capacités**
Saint Kitts et Nevis	Non	Nulles	Indigentes	**Indigente**	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulle	**Dépendance totale**	Indigente	Indigente	**Indigent**	**Micro-Etat Maritime à très faibles capacités**
Grenade	Non	Nulles	Indigentes	**Indigente**	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulle	**Dépendance totale**	Indigente	Indigente	**Indigent**	**Micro-Etat Maritime à très faibles capacités**
Dominique	Non	Nulles	Indigentes	**Indigente**	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulle	**Dépendance totale**	**Indigent**	**Indigent**	**Indigent**	**Micro-Etat Maritime à très faibles capacités**

Tableau 12 - Classification des capacités maritimes des PMEM du grand bassin caraïbe (2020)

Réalisation Domergue, 2021

Sources : marines et gardes côtes de la région, observations et entretiens conduits auprès de partenaires étrangers et institutions internationales de rang mondial et régional (2019-2020)

Notre démarche d'analyse combine donc des paramètres quantitatifs exposés plus haut (Tableau 11) et des paramètres qualitatifs présentés ci-dessus (Tableau 12), tous replacés dans un contexte maritime. Cela nous permet de classer les « Petits » et « Micro-Etats » en utilisant des critères quantitatifs (démographie, PIB, superficie, …) en intégrant le critère de la puissance exercée (Guilbaud, 2016), c'est-à-dire la dimension capacitaire. Selon Serge Sur, la puissance peut se définir « comme une capacité : capacité de faire, capacité de faire faire, capacité d'empêcher de faire, capacité de refuser de faire » (Sur, 2011, p. 248). Il s'agit donc à la fois pour un État de « pouvoir garantir sa liberté d'action, et d'être capable de peser sur le comportement des autres dans le sens de ses intérêts » (Tannous et Pacreau, 2020). Or, les PMEM se trouvent face aux enjeux de sécurité maritime dans une situation de dépendance accrue vis-à-vis des *hégémons* régionaux. Un extrait du premier entretien conduit dans le cadre de cette thèse, avec les professeurs Mahon et Fanning de l'université des West Indies à la Barbade et de l'université Dalhousie au Canada, illustre cette situation :

> *Question* - Vous avez évoqué à plusieurs reprises la question récurrente du caractère transfrontalier des problématiques maritimes. En matière de moyens et d'infrastructures, les États de la région ont-ils la possibilité de prendre en charge la gestion de ces problématiques, de faire respecter leurs frontières maritimes, de contrôler les activités en mer ?
>
> *Réponse du Pr. Mahon et du Pr. Fanning* - Clairement non ! Les moyens d'action de l'État en mer de très nombreux États insulaires sont indigents, voire inexistants. D'où l'intensité des activités illicites et de la pêche illégale dans ce secteur des Caraïbes.
>
> *Question* - Par conséquent, les États ont-ils tenté de mettre en commun leurs moyens afin de renforcer leur efficacité en matière d'action de l'État en mer ?
>
> *Réponse du Pr. Mahon et du Pr. Fanning* - Certains oui, mais cela se fait très généralement en collaboration étroite avec les États-Unis, qui fournissent de l'aide financière, matérielle, et des formations. Cependant, ces aides sont orientées en fonction des problématiques liées à la question des trafics, c'est à dire directement liées aux questions de sécurité nationale des États-Unis.

b. … incitent les PMEM à tenter de s'agréger pour atteindre une masse critique.

Les carences capacitaires soulèvent des enjeux sécuritaires à plusieurs échelles. Dans le cas de certaines menaces, comme la lutte contre les trafics illicites internationaux, la pollution maritime ou la réponse humanitaire aux catastrophes naturelles, celles-ci ne peuvent être prises en compte par telle ou telle « puissance » maritime seule. Dans cette perspective, la prise en compte croissante des problématiques sécuritaires transnationales maritimes, en particulier depuis la fin des années 1990, a mis en évidence la nécessité de « transcender la maille et le prisme national pour penser davantage collectivement et de manière transdisciplinaire » (Pic, Lasserre, 2017) la sécurité régionale.

La littérature scientifique, en particulier en sciences politiques, montre que la préoccupation traditionnelle des petits Etats est la survie, le maintien de l'indépendance politique et l'intégrité territoriale (Tonra, 2002 ; Guilbaud, 2016). Or, François Doumenge souligne que « dans un monde « ordonné » où la hiérarchie des pôles dynamiques impulse et dirige les flux d'hommes, de produits et de services, les îles sont inéluctablement entraînées dans des relations gravitationnelles qui les amènent, soit à se regrouper solidement entre elles pour former de grands ensembles susceptibles de garder leur autonomie et leur personnalité face aux masses continentales, soit à entrer dans des réseaux de pouvoir continentaux à qui elles servent de relais ou de glacis » (Doumenge, 1985, p. 304). Ainsi, dans le cadre des institutions internationales de rang mondial, les petits et micro-Etats tendent à agir de concert afin d'avoir plus de poids dans les négociations diplomatiques[342] (Panke, 2012). A ce titre, la littérature tend à montrer « que les diplomaties des petits Etats se déploient de manière privilégiée dans un cadre multilatéral » (Guilbaud, 2016, p. 16), ce qui est confirmé par les observations empiriques, qui montrent que ces pratiques favorisent l'action collective dans le domaine maritime (Domergue, 2020). C'est le cas de l'Alliance des petits Etats insulaires (AOSIS) regroupant 44 Etats du monde entier, créée en réaction à l'insécurité engendrée par le changement climatique et la montée des eaux.

A un niveau régional, un haut responsable de l'Agence de lutte contre la criminalité organisée CARICOM-IMPACS rappelait de son côté la nécessité de « développer des réseaux pour

[342] « *Balancing* », selon le vocable des relations internationales.

combattre des réseaux » en privilégiant la proximité géographique[343]. Un constat fait dès les années 1950 dans les Antilles britanniques par les nouveaux PMEM, après l'effondrement de la Fédération des Indes Occidentales[344] et l'aboutissement du processus de décolonisation : en matière de sécurité, les réseaux de coopération et de formation policière et militaire se sont « fragmentés et atomisés » (Bowling, 2010) à l'échelle des Caraïbes, entraînant une forte dégradation des capacités des forces locales. Entre la fin des années 1970 et le début des années 1980, la dynamique commença à se renverser avec des initiatives visant à développer des coopérations et mutualisations de moyens entre Etats insulaires dans les caraïbes occidentales, aboutissant à la construction d'une architecture de coopération sécuritaire régionale. C'est cette architecture, et ses effets géographiques, que nous allons observer dans la troisième partie.

[343] Déclaration faite lors d'une intervention au cours du sommet international *Caribbean Basin Coastal Surveillance And Maritime Security Summit* à Bridgetown, mars 2019.

[344] Ephémère tentative d'intégration régionale politique britannique, qui visait à simplifier l'administration et les coûts de fonctionnement de leurs possessions insulaires caribéennes.

Conclusion du chapitre 5

Ainsi, nous pouvons constater que la plupart des Etats de l'espace étudié sont plus disposés à se tourner vers la coopération régionale en matière de sécurité maritime afin de sauvegarder leur souveraineté. Ce que Frédrik Söderbaum (2004) appelle le *sovereignty boosting regionalism* (Kacowicz et Press-Barnathan, 2016). Dans le cas de la Colombie, la coopération dans le domaine maritime avec son environnement immédiat est devenue un vecteur d'affirmation internationale hautement prioritaire pour le gouvernement colombien depuis une dizaine d'années. Pour les Etats les plus fragiles, à l'image de la plupart des PMEM de l'espace interaméricain, la priorité accordée à la coopération internationale semble davantage considérée comme une occasion de dépasser des carences individuelles en tentant de mutualiser des moyens. Dans une dynamique *bottom-up*, les Etats se regroupent en tissant des réseaux d'accords et de partenariat afin de réduire leur vulnérabilité, et de s'affirmer politiquement sur la scène régionale.

BILAN DE LA SECONDE PARTIE

Cette présentation a permis de mettre en évidence un grand nombre d'acteurs concernés par les enjeux de sécurité maritime. Si les acteurs de rang mondial définis dans le chapitre 3 (associations professionnelles, ONG, institutions internationales à vocation universelle, etc.) utilisent le niveau régional de gouvernance comme cadre privilégié de leur action, les Etats-Unis et les Européens s'investissent dans des structures collectives et des mécanismes à différents niveaux de gouvernance afin d'améliorer l'efficience de l'aide, la prévention des risques et des menaces, et de favoriser l'autonomisation des acteurs locaux. De leur côté, les Etats les plus fragiles semblent avoir pour objectif de s'agréger et de construire des synergies à un niveau régional pour réduire leur vulnérabilité et « exister sur la carte ». Ces dynamiques sont résumées dans la figure 55 ci-dessous.

Les chapitres suivants présenteront de manière plus détaillée les mécanismes de coopération régionaux et internationaux de rang mondial, en étudiant leurs effets sur l'intégration politique des acteurs et territoires concernés.

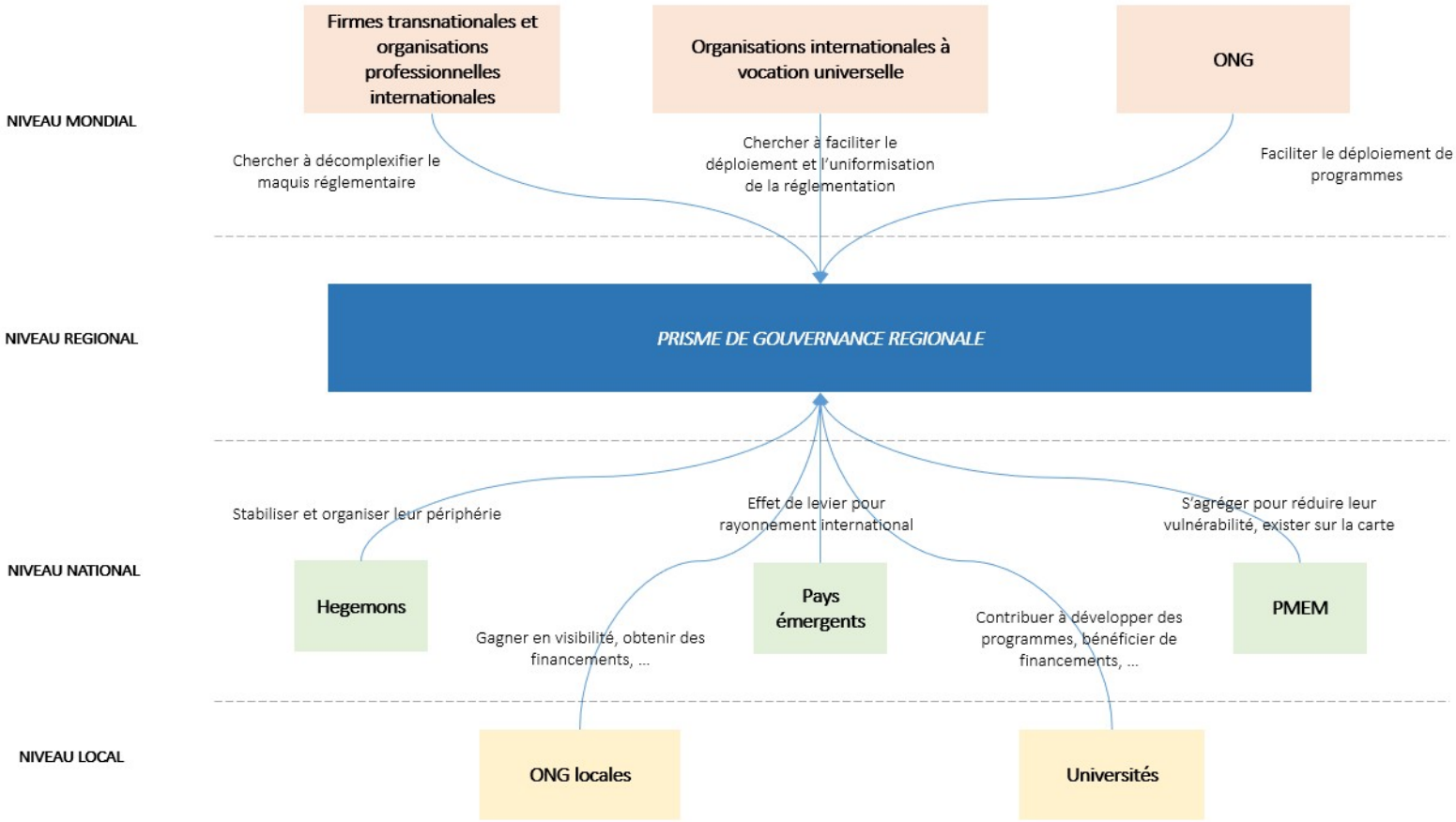


Figure 55 - Le prisme de gouvernance régionale, privilégié par de nombreux acteurs

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Source : Enquêtes et observations de terrain (2017-2021)



TROISIEME PARTIE

De la coopération à l'intégration ? Les enjeux géographiques d'une construction de la sécurité maritime régionale

Cette partie aura pour objectif d'observer les effets géographiques des stratégies de sécurisation sur la construction d'une sécurité maritime régionale.

Pour cela, nous montrerons d'abord que la politique régionaliste de certains Etats peut être le moteur d'un processus d'intégration régionale embryonnaire. Nous montrerons également que l'ampleur et l'évolution des problématiques maritimes sont des vecteurs de convergence politique des acteurs régionaux. Toutefois, les processus de rapprochement que l'on observe semblent surtout s'effectuer à l'échelle sub-régionale plutôt que régionale. Les explications sont nombreuses et complexes et seront présentées ici. Enfin, nous montrerons que, si ces problématiques sont des vecteurs de rapprochement, elles accentuent également les rapports de dépendance entre Etats de la région.

Chapitre 6 : Une coopération transcalaire favorisée par les régionalismes des acteurs de la sécurité maritime

Introduction au chapitre 6

Au cours de nos recherches, nous avons identifié plusieurs mécanismes de coopération dits « régionaux » en matière de sécurité maritime, mis en œuvre par des acteurs placés à plusieurs niveaux de gouvernance. Partant du postulat qu'il existe une région maritime interaméricaine observable à travers les prismes de la régionalisation du trafic maritime et d'enjeux communs de sécurité maritime divers dans un espace aux limites floues (cf. chapitres 1 et 2), nous constatons que les mécanismes de coopération se déploient à une échelle « macro- régionale » (à l'échelle approximative de la région maritime) et une « échelle « sous-régionale » (dans des groupes de pays voisins, à l'intérieur de la région maritime).

Concept central de la géographie, l'« échelle » est entendue en géographie humaine comme un « ordre de grandeur de l'espace étudié » (Palle, 2018). Mais d'un point de vue géopolitique, elle est aussi définie et utilisée comme « un prisme d'analyse et de référence » (Palle, 2018), défini par un ou plusieurs acteurs, afin de considérer et/ou traiter une problématique donnée, ou encore de mettre en application une politique. Les géographes considèrent depuis les années 1990 les échelles comme des constructions (Staeheli, 1994 ; Swyngedouw, 2004). Elles sont donc variables dans le temps et l'espace (Smith, 1992, 1995 ; Agnew, 1993, Howitt, 1993). Des chercheurs comme Sallie Marston ont ainsi mis en évidence qu'elles étaient avant tout des réalités produites par les représentations, mais aussi et surtout les pratiques des acteurs dans l'espace (Marston, 2000). En d'autres termes, ce sont des constructions sociales (Berger, Luckmann, 1967), éventuellement politiques, par nature subjectives (Delaney, Leitner, 1997) et particulièrement plastiques (Swyngedouw et Baeten, 2001), du point de vue spatial et du point de vue temporel (Smith, Dennis, 1987 ; Herod, 2001, 2003, 2010). A la lumière de ces réflexions, si les régionalismes des acteurs de la sécurité maritime se concrétisent par le déploiement de mécanismes de coopération à un niveau régional, nous allons voir que les échelles de ces régionalismes varient selon les acteurs.

1. La construction d'une architecture de coopération à plusieurs échelles

1.1. A l'échelle « macro-régionale », des mécanismes de coopération essentiellement déployés dans une dynamique *top-down*

a. De nombreux mécanismes impulsés par les *hegemons* états-unien et européen

Les organes régionaux de dialogue sécuritaire

En matière de sécurité maritime, deux importants forums de discussion dits « régionaux » se tiennent chaque année. Le premier est le Forum CABSEC/SAMSEC (*Caribbean Security Conference/South American Security Conference*). Révélateur de la croissance des enjeux de sécurité maritime et de leur caractère fédérateur, ce forum est depuis la fin de la décennie 2010 sous-titré « The Caribbean Basin Coastal Surveillance and Maritime Security Summit »[345] (édition 2019, hébergée par La Barbade), ou « Naval and Maritime Security Week[346] » (édition 2020, reportée en 2021, hébergée par la Jamaïque). Organisé par une société privée britannique installée à Londres, il a pour objectif de favoriser la rencontre régulière durant deux à trois jours des chefs d'État-major militaires, des responsables d'organisations spécialisées, d'acteurs économiques et d'ONG. Le nom de la conférence implique la participation d'États périphériques à l'espace interaméricain en Amérique du Sud (Chili, Brésil, etc.) ou du Nord (Canada). Des délégations de la France, du Royaume-Uni et des Pays-Bas, *via* leurs emprises territoriales dans les Caraïbes, sont également présentes et participent activement à toutes les tables rondes, au même titre que le Canada et des Etats-Unis. Les observations de terrain ont par exemple mis en évidence leur rôle moteur, tant dans l'animation des débats sur scène que lors des discussions en coulisses[347].

[345] Les chapitres suivants présenteront de manière plus détaillée les mécanismes de coopération régionaux et internationaux de rang mondial, en étudiant leurs effets sur l'intégration politique des acteurs et territoires concernés.

[346] Page de présentation de la Naval and Maritime Security Week

https://www.defenceiq.com/events-maritimesecurityweeklatam/

[347] Observations réalisées au cours des trois jours du forum CABSEC 2019, Bridgetown, La Barbade.

Malgré la présence d'acteurs divers issus d'Europe, d'Amérique du Nord et du Sud, les enquêtes conduites au cours du forum CABSEC/SAMSEC 2019 (Bridgetown) et 2021 (organisé par la Jamaïque, en ligne en raison des circonstances sanitaires), ont mis en évidence la forte prévalence des thématiques et problématiques spécifiquement consacrées à la Région Maritime Inter-Américaine (RMIA). La grande majorité des discussions conduites abordent ainsi la problématique des trafics illicites et celle des catastrophes naturelles au sein de cette région maritime. La plupart des cartes projetées et des interventions portent exclusivement sur l'espace interaméricain. Par ailleurs, malgré les origines géographiques diverses des participants, et bien que le terme SAMSEC laisse penser que sont abordées dans ces forums des problématiques de sécurité couvrant l'ensemble de l'Amérique du Sud, on constate que ceux-ci se tiennent exclusivement dans la région interaméricaine depuis leur création : Jamaïque en 2021, Colombie en 2020, La Barbade en 2019, Jamaïque en 2018, Panama en 2017, Colombie en 2016, Bahamas en 2015, la Barbade en 2014, Curaçao (Antilles néerlandaises) en 2013. Le Forum CANSEC (Caribbean Nations Security Conference), quant à lui, est organisé par le commandement continental américain SOUTHCOM et a un caractère plus technique. Seules les autorités militaires et politiques y participent.

S'ils n'ont pas pour objectif de prendre des décisions, ces forums présentent l'avantage de favoriser les échanges et le partage de vue des acteurs de la région, qu'ils soient militaires ou membres d'organisations/institutions régionales ou subrégionales civiles. Interrogés à ce sujet[348], les amiraux français Coupry et Crignola[349] ont confirmé l'utilité de ces conférences qui permettent, *a minima,* aux hautes autorités militaires et civiles « de rencontrer l'ensemble de [leurs] homologues en un lieu unique chaque année ».

Toutefois, nos observations réalisées sur le terrain et les entretiens conduits ont révélé le caractère très diplomatique de ces réunions. À l'exception des échanges bilatéraux qui peuvent y avoir lieu, les « sujets qui fâchent » sont traités de manière très consensuelle. Ainsi, ces forums ne doivent pas être compris comme de véritables organes opérationnels de planification et de prise de décision. Leur intérêt est ailleurs en favorisant notamment le dialogue multilatéral et multisectoriel (militaire / politique / ONG / acteurs privés) à l'échelle régionale.

[348] Entretiens conduits en juin et juillet 2019 à Paris et Fort de France.

[349] Respectivement Commandants Supérieurs des Forces armées françaises aux Antilles, de 2015 à 2017, et de 2017 à 2019

Le couple SOUTHCOM/JIATF-S, seule structure opérationnelle véritablement régionalisée en matière de gestion des menaces

Le Joint Interagency Task Force South (JIATF-S) installé à Key West, héritier de la South Florida Task Force fondée en 1981 à l'initiative de Ronald Reagan (Ordoñez Martinez, 2018), présente un intérêt particulier. D'abord, en articulant les actions de l'ensemble des agences états-uniennes compétentes pour les affaires de trafics illicites ; ensuite, et surtout, en offrant une structure de dialogue, de coopération et de coordination aux États qui souhaitent participer à son action. Ainsi, une vingtaine d'États[350] de la région Caraïbe, d'Amérique du Sud et d'Europe ont un officier de liaison et coopèrent concrètement sur le terrain (exercices conjoints, formations, échanges d'informations, actions coordonnées, etc.), afin d'améliorer la sécurité maritime dans la région, en luttant en particulier contre les trafics illicites. Nous relèverons toutefois que, comme pour les forums CABSEC et CANSEC, cette structure contrôlée par les Etats-Unis couvre un périmètre d'action qui dépasse largement le cadre du bassin maritime étudié (*cf.* Figure 56) : la participation du Canada, du Chili, du Brésil, du Pérou et de l'Espagne[351] donne à cette organisation une dimension que nous qualifierons de *sur-régionale*, sans nécessairement atteindre une échelle continentale. Cette sur-régionalité dans le cas de l'action du JIATF-S a deux causes principales : d'abord, elle est subordonnée au commandement géographique américain SOUTHCOM, qui dispose d'une aire de compétence continentale (Amérique du Sud, Amérique centrale et Caraïbes) ; ensuite, comme nous l'avons vu, l'extension géographique des flux illicites dépasse très largement les limites du bassin maritime étudié. À titre d'exemple, un produit stupéfiant peut avoir pour origine une vallée péruvienne, transiter par l'Équateur, la Colombie puis le Venezuela, puis être embarqué sur un *Go Fast* dans le sud des Caraïbes avant d'être transbordé en mer dans l'Atlantique à destination de l'Amérique du Nord ou de l'Europe (DNRED, 2018 ; UNODC, 2019). Ainsi, pour être efficace, cette organisation doit adopter une focale d'observation et d'analyse géographiquement élargie.

---

[350] États disposant d'un officier de liaison au sein de la JIATF-S : Argentine, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, République Dominicaine, Equateur, Salvador, France, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Pays Bas, Panama, Pérou, Espagne, Trinidad et Tobago, Royaume Uni.

[351] L'Espagne, à la différence de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni également parties prenantes du fonctionnement du JIATF-S, ne dispose plus de territoire outre-mer dans l'hémisphère occidental.

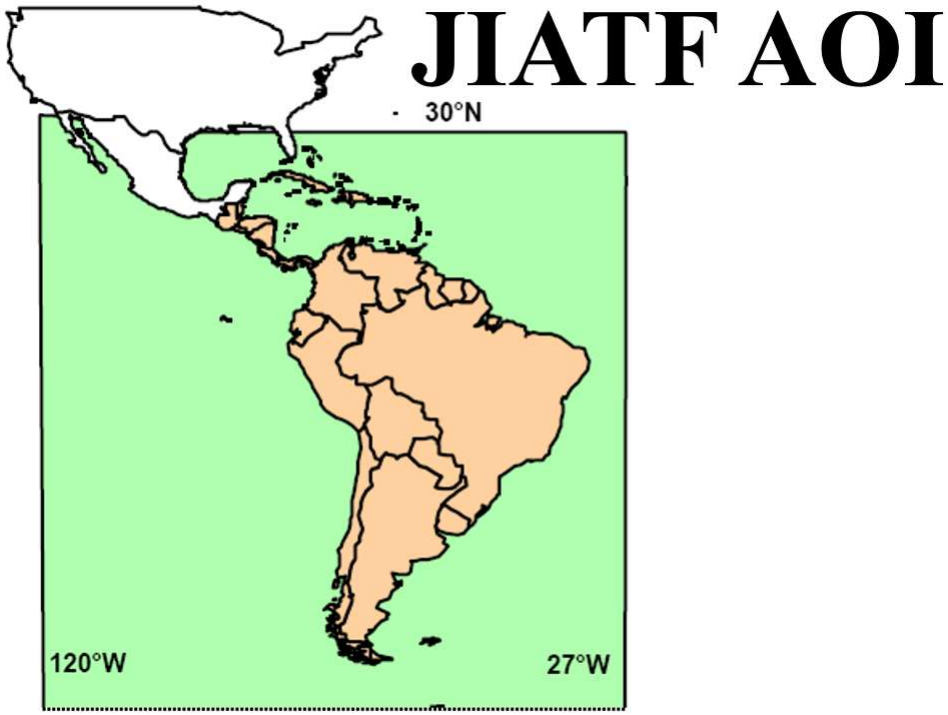
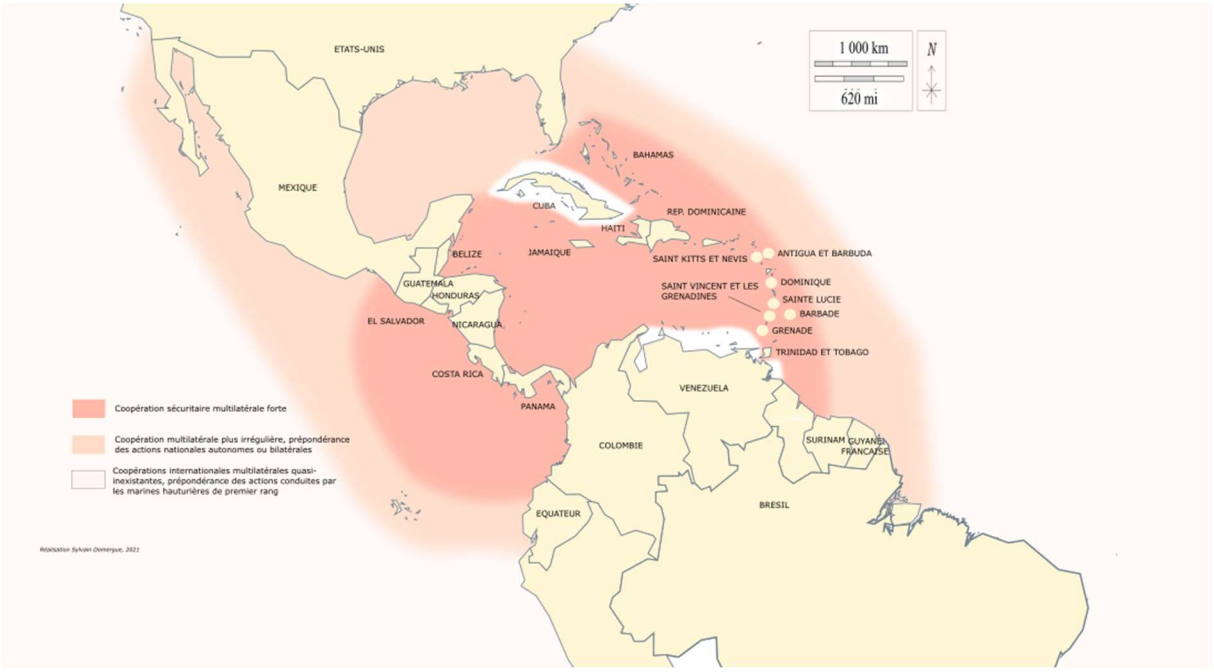


Figure 56 - AOI (Area of influence) du JIATF South, sous l'égide de Southcom

Source : document transmis par SOUTHCOM au cours des recherches réalisées pour cette thèse.

Néanmoins, l'analyse des pratiques de cette structure multinationale nous a permis de mettre en évidence une concentration spatiale des activités de coopération à l'échelle de l'espace interaméricain, et plus particulièrement du Sud de la *Wider Caribbean Region* (WCR) et ses approches pacifiques : les actions observées sont en effet moins denses à mesure que l'on s'en éloigne (*cf.* Carte 17).



Carte 17 - Une géographie différenciée de la coopération sécuritaire maritime multilatérale (lutte contre la criminalité maritime) dans l'interface interaméricaine.

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Sources : enquêtes auprès du JIATF-S, SOUTHCOM, des forces navales locales et observations de terrain (2017-2021)

Un officier de liaison en poste auprès du JIATF-S à Key West témoignait ainsi :

> « L'interface maritime, isthmique et insulaire et ses marges terrestres compris entre l'Amérique du sud et l'Amérique du nord, constitue incontestablement le « cœur » géographique de l'activité du JIATF-S et de SOUTHCOM qui le chapeautent. Et ce pour plusieurs raisons : d'abord parce que les principaux risques et menaces auxquels nous sommes confrontés se concentrent pour l'essentiel dans cet espace ; ensuite, parce que ce dernier constitue l'étranger proche et une vaste zone frontalière des Etats-Unis, qui arment et financent le JIATF-S. Les européens, qui participent activement à l'activité de SOUTHCOM par la mise à disposition de moyens, d'officiers de liaison et de moyens de renseignements, y trouvent aussi leur compte, leurs possessions ultramarines sur le continent américain étant toutes situées dans cet espace, à l'exception des îles britanniques de l'Atlantique sud »[352].

[352] Synthèse de plusieurs entretiens conduits à distance avec Miami et Key West.

b. Des mécanismes en construction, par convergence des initiatives top-down et bottom up

En matière de sécurité maritime, l'espace interaméricain est également animé par plusieurs mécanismes construits en commun par les Etats de la région et les organisations internationales de niveau mondial.

Environnement et sécurité maritime, les cas des programmes Wider Caribbean Region et North Est Pacific du PNUE

En 1976, à la demande des gouvernements de la région, consécutivement à la conférence de Stockholm et à la mise en œuvre du projet pilote en Méditerranée (cf. chapitre 3 section 2.2.), le PNUE a initié deux programmes de « Mer Régionales » : celui de la Grande Région Caraïbe (*Wider Caribbean Region)* et celui de la North East Pacific Region (NEP), avec le soutien de la Commission Economique pour l'Amérique Latine et les Caraïbes (CEPALC)[353].

Comme nous l'avons vu dans le chapitre 5, le PNUE s'est en partie appuyé sur l'existence de Grands Ecosystèmes Marins (GEM) pour l'élaboration de ces programmes. Mais ce n'est qu'un élément parmi d'autres. Le cas de la *Wider Caribbean Region* est particulièrement intéressant dans la mesure où, si elle s'appuie bien sur des critères océanographiques et géomorphologiques, elle repose surtout sur des critères politiques : « Comme on le sait, la couverture géographique des programmes individuels n'était pas définie en fonction des caractéristiques physiques et écologiques des océans, mais uniquement en fonction de la volonté d'un groupe d'États d'établir une collaboration » (Vallega, 2002, p. 933). C'est donc par une combinaison de critères - relative homogénéité environnementale, proximité et volonté régionaliste des Etats participants - que sont définis les périmètres des Mers Régionales. Bien que cette initiative ait été portée devant le PNUE c'est-à-dire par de nombreux Etats de la région, la Colombie s'est particulièrement illustrée dans la mise en œuvre du programme. Celui-ci s'est traduit par la construction d'une architecture de gouvernance à plusieurs niveaux.

A l'issue du sommet intergouvernemental de Montego Bay en 1981, un « Programme

[353] Organisation économique régionale des Nations Unies, fondée en 1948, et dont le siège est à Santiago du Chili.

Environnemental pour les Caraïbes » (CEP) fixant des objectifs généraux fut adopté comme plan d'action régional. La Convention régionale pour la « Protection et le développement de l'environnement marin de la Grande Région Caraïbe », dite « Convention de Carthagène », fut signée en 1983, et entra en vigueur en 1986. Ratifiée par 25 États de la région, elle doit « promouvoir la protection et le développement de l'environnement maritime régional, et fournir un cadre légal et institutionnel au Programme Environnemental pour les Caraïbes (CEP) »[354] (*cf.* Carte 18). Ce texte définit une « zone d'application de la Convention » précisément délimitée[355], concrétisant dans les Caraïbes un effort de régionalisation (au sens de « découpage de l'espace ») de l'espace maritime mondial par le PNUE (cf. Chapitre 3, section 2.2). Le centre institutionnel régional du CEP (UNEP-CAR/RCU[356]) est installé à Kingston, en Jamaïque.

Ses activités sont organisées autour de trois protocoles. Le premier concerne la lutte régionale contre le déballastage en mer (Protocol Concerning Co-operation in Combating Oil Spills in the Wider Caribbean Region, adopté et entré en vigueur en 1986[357]). Le second concerne les aires marines protégées et la protection de la faune (Protocol Concerning Specially Protected Areas and Wildlife (SPAW) in the Wider Caribbean Region, adopté en 1990[358] et entré en vigueur en 2000). Le troisième concerne la lutte contre la pollution marine d'origine terrestre (Protocol Concerning Pollution from Land-Based Sources and Activities, adopté en 1999 et entré en vigueur en 2010[359]). Afin de mettre en œuvre ces protocoles, le CEP dispose de quatre relais régionaux spécialisés (RAC) : le premier à Curaçao (Regional Marine Pollution Emergency Information and Training Centre for the Wider Caribbean, RAC REMPEITC Caribe), le second à la Guadeloupe (SPAW-RAC, spécialisé dans la protection de biodiversité

[354] Convention de Carthagène, consultable en ligne (http://cep.unep.org/cartagena-convention)

[355] L'article 2 de la Convention précise : « On entend par « zone d'application de la Convention » le milieu marin du golfe du Mexique, de la mer des Caraïbes et des zones de l'océan Atlantique qui lui sont adjacentes, au sud d'une limite constituée par la ligne des 30° de latitude nord et dans un rayon de 200 milles marins à partir des côtes atlantiques des Etats visés à l'article 25 de la présente Convention ».

[356] *Region Coordination Unit* pour les Caraïbes du Programme des Nations Unies pour l'Environnement

[357] *Protocol Concerning Co-operation in Combating Oil Spills in the Wider Caribbean Regio*n, consultable en ligne (http://cep.unep.org/cartagena-convention/oil-spills-protocol)

[358] *Protocol Concerning Specially Protected Areas and Wildlife (SPAW) in the Wider Caribbean Region*, consultable en ligne (http://cep.unep.org/cartagena-convention/spaw-protocol)

[359] *Protocol Concerning Pollution from Land-Based Sources and Activities*, consultable en ligne (http://cep.unep.org/cartagena-convention/lbs-protocol/protocol-concerning-pollution-from-land-based-sources-and-activities)

marine), le troisième à Cuba (CEEMCB, Centre of Engineering and Environmental Management of Coasts and Bays) et enfin l'Institut des affaires maritimes, basé à Trinidad et Tobago (*cf.* Carte 18 et Figure 57).



Carte 18 - Etats signataires de la Convention de Carthagène et aires maritimes affectées par cet accord.

Source : Cana Varona, 2016

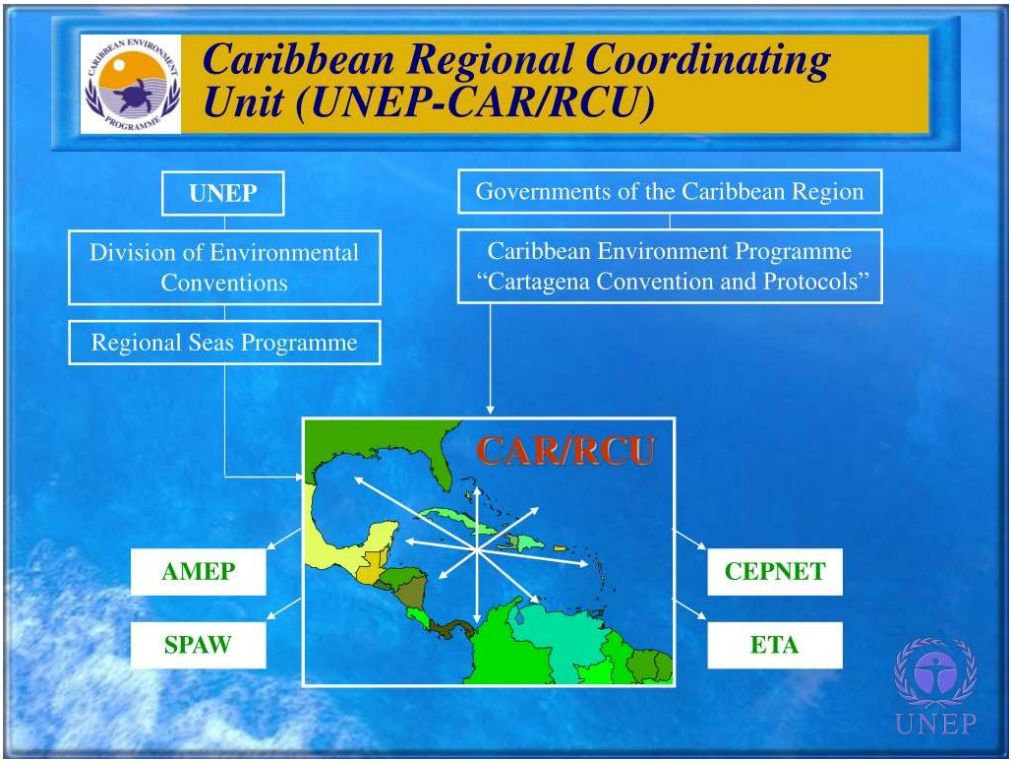


Figure 57 - Positionnement institutionnel de l'Unité Régionale de Coordination caribéenne (CAR-RCU), en charge de la gouvernance du programme de mer régional Wider Caribbean Region.

Source et réalisation : Luc Saint Pierre, CAR/RCU, 2019

Lexique : AMEP, Assessment and Management of Environmental Pollution Sub-Programme ; Specially Protected Areas and Wildlife ; CEPNET, système d'information et de management des resources marines et côtières ; ETA : Education, Training and Awarness.

De son côté, la North East Pacific Region (NEP) repose sur la Convention d'Antigua, signée en 2002 par la Colombie, le Costa Rica, le Salvador, le Guatemala, le Honduras, le Mexique, le Nicaragua et le Panama. Elle couvre une portion de l'océan s'étendant de la Basse Californie au nord de l'Equateur. Le PNUE est, là encore, à l'origine de ce programme, afin de pallier l'indigence des moyens et des ambitions de gouvernance maritime des nombreux petits Etats de la région confrontés à des risques et menaces grandissants. La consultation de la littérature grise de l'organisation montre que la pression environnementale exercée par l'augmentation du trafic maritime commercial entre l'Asie, les champs pétroliers d'Alaska et le canal de Panama, et la nécessaire coordination des moyens locaux afin de lutter contre les altérations environnementales côtières ont été les principaux arguments mis en avant pour soutenir la

création de ce programme[360]. Il propose un cadre légal, afin d'encourager des synergies de coopération internationale de niveau régional dans un espace très peuplé où les économies côtières sont très dépendantes des activités de pêche et, dans une moindre mesure, du tourisme.

Le processus de ratification fut long. Malgré le rôle moteur joué « par le haut », par le PNUE, et « par le bas », par certains Etats comme la Colombie ou le Costa Rica, il a en effet fallu attendre 2016 et l'adoption définitive de la Convention par les Parlements du Guatemala et du Panama pour que le programme entre en vigueur. Les problématiques de sous-développement, de sous-administration et de corruption endémique, combinées à des défis considérés comme plus urgents par les Etats, telle la persistance de la forte criminalité, expliquent en grande partie les retards pris par ce programme[361]. Il demeure embryonnaire et n'est, à ce stade, animé par aucune institution opérationnelle propre.

Criminalité et sécurité maritime, dans le cadre du programme Caribbean Forum against Maritime Crime de l'ONUDC

Tout comme l'OMI et le PNUE, l'ONUDC met en œuvre plusieurs programmes régionaux en collaboration avec les Etats afin de soutenir les administrations nationales dans leur lutte contre les menaces criminelles en mer (*cf.* Figure 58). Etabli depuis 2009 au Panama, le siège régional de l'ONUDC (UNODC ROPAN[362]) organise la coopération technique en matière de lutte contre le crime organisé pour l'Amérique Centrale et les Caraïbes. Essentiellement axé sur la lutte contre les trafics illicites, notamment de stupéfiants, il présente la caractéristique de couvrir toute la région maritime interaméricaine, en incluant les approches Atlantiques, le grand bassin caribéen et les approches Pacifiques. Sa juridiction s'appuie sur le constat d'une concentration « régionale » des flux illicites, que nous avons pu mettre en évidence dans le chapitre 2. Le siège régional se trouve à Panama, mais il dispose d'un programme spécifiquement maritime, hébergé dans les locaux du ministère de la défense de la République dominicaine. Cet organisme régional pilote plusieurs coopérations avec des pays

[360] Comptes rendus d'activité et documents cadres disponibles sur le site du programme : https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes/north-east-0

[361] Entretiens conduit avec des diplomates et une journaliste spécialisée dans les questions maritimes à Panama en septembre 2021 ; ainsi qu'avec une cadre du programme de Mer Régionale de l'UNEP en poste dans la région, et ayant requis l'anonymat.

[362] « *Regional Office in Panama* »

d'Amérique latine, ainsi qu'un programme spécifique de soutien à l'organisation sous-régionale CARICOM[363] dans le cadre de son mandat :

> « L'UNODC a pour mandat de fournir aux États membres une assistance technique dans la lutte contre la criminalité organisée. Plus précisément, l'UNODC ROPAN accorde une attention particulière aux besoins spécifiques et uniques de l'Amérique centrale, ainsi qu'à ceux des Caraïbes, afin de fournir une assistance technique cohérente et efficace pour relever les défis posés par ce fléau ».

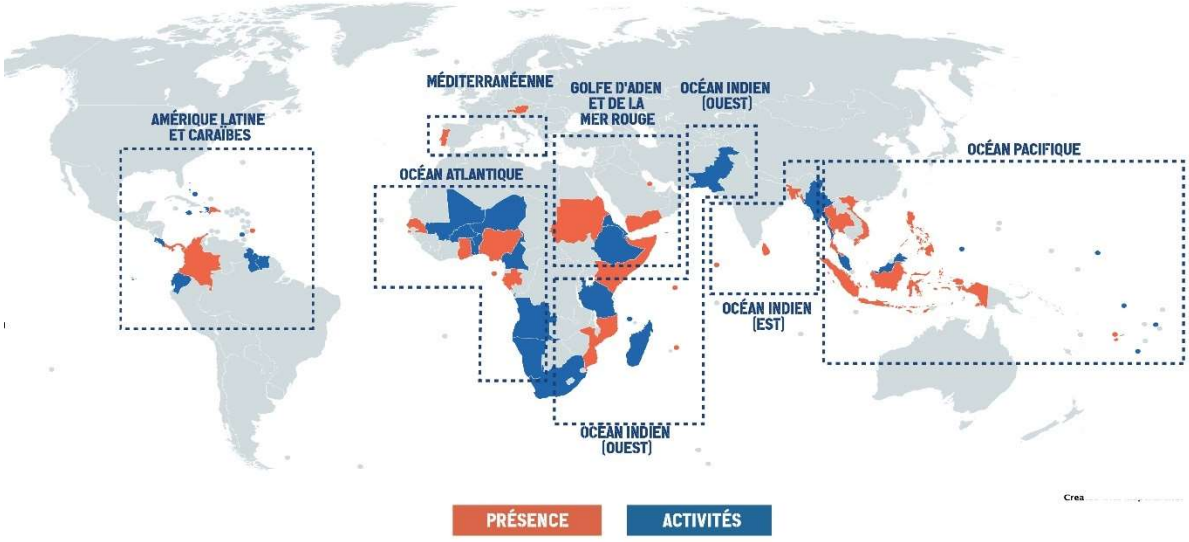


Figure 58 - Distribution régionale des activités de l'ONUDC

Source : ONUDC, 2021

En 2010, l'ONUDC a mis en œuvre un programme consacré à la criminalité maritime : le Global Maritime Crime Prévention. Le Forum des Caraïbes sur la criminalité maritime (CFMC), est le plus récent des cinq programmes existants dans le monde. S'inspirant du modèle développé dans l'océan Indien (IOFMC), il a été fondé en 2015. Sa création est justifiée par l'UNODC par le fait que « 90% de la surface de la région est occupée par la mer, et nécessite d'importants moyens de surveillance et de coordination »[364]. Son objectif est de fournir « un

[363] ONUDC, *UNODC Regional Programme 2014-2016 in support of the CARICOM Crime and Security Strategy*, https://www.unodc.org/ropan/en/unodc-regional-programme-2014-2016-in-support-of-the-caricom-crime-and-security-strategy.html

[364] Page de présentation du Forum des Caraïbes sur la criminalité maritime de l'ONUDC, consulté en juillet 2021, https://www.unodc.org/unodc/fr/piracy/latin-america-and-the-caribbean.html

cadre de coordination technique et politique pour lutter contre la criminalité maritime »[365]: les trafics de stupéfiants et la contrebande, les migrations illégales, la pêche illégale, ou le déversement illicite de déchets industriels, voire nucléaires, en mer. Essentiellement orienté vers les pays en développement, ce soutien se matérialise notamment par des aides à la maintenance des navires de police et des affaires maritimes, l'appui à des formations, la mise en commun d'initiatives diverses, l'amélioration des réseaux de coopération, l'aide au dépassement des différences nationales et la défragmentation politique et juridique de l'espace caribéen. Entrant dans le cadre de la politique d'organisation de leur périphérie, ce programme est principalement soutenu financièrement par les Etats-Unis et les Etats européens.

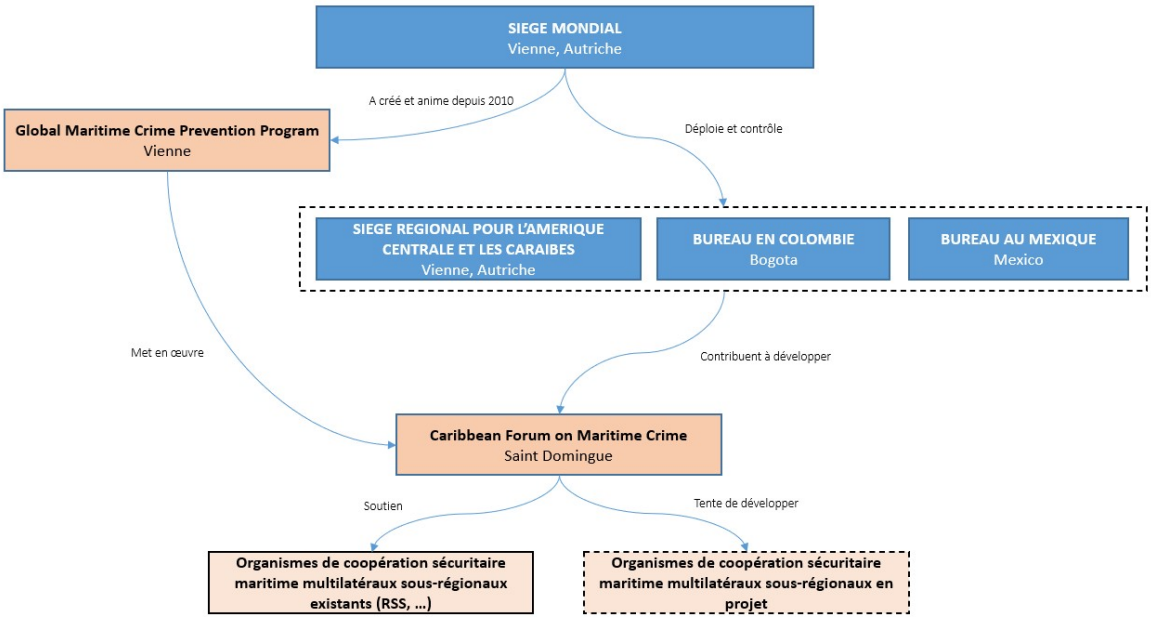


Figure 59 - Schéma de l'architecture institutionnelle de l'ONUDC et du Programme global de prévention du crime maritime dans la RMIA

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Source : ONUDC, enquêtes et observations de terrain (2017-2021).

[365] Idem

L'ONUDC, par l'intermédiaire de son programme maritime, joue ainsi un rôle important dans la promotion de la coopération régionale (*cf.* Figure 59). Le CFMC participe à la promotion de modèles de coopération intégrée existants dans l'ensemble de la RMIA, à l'image de la session qui s'est tenue en décembre 2020 pour présenter les systèmes de coopération sous-régionale du Regional Security System ou du Southern Triangle[366].

c. Une architecture institutionnelle de coopération construite « depuis le bas » limitée

Outre ces institutions et mécanismes soutenus par les organisations internationales de niveau mondial et des *hégémons* états-unien et européens, plusieurs organisations sont déployées dans une dynamique plus strictement *bottom up* par les Etats riverains. La plus ancienne, la Conférence douanière inter-Caraïbe (CID), en anglais la Caribbean Customs Law Enforcement Council (CCLEC), a été fondée au début des années 1970. La quasi-totalité des États de la région en sont membres, à l'exception de Cuba. Les Etats-Unis et les Etats européens y participent en tant que membres observateurs. Elle a pour principal objectif d'améliorer les échanges d'informations sur la contrebande, avec une spécialisation plus récente dans les activités criminelles liées aux trafics de stupéfiants. Son action est principalement orientée vers les États les moins développés, afin de les aider à « améliorer l'efficacité des administrations douanières des États membres ». Ses prérogatives et engagements sécuritaires demeurent toutefois limités et prennent surtout la forme d'échanges de renseignement douanier[367].

L'Association des Etats de la Caraïbe (AEC) a, en revanche, placé les enjeux maritimes au cœur de son action institutionnelle. La convention établissant l'AEC, signée à Carthagène en 1994, fixe dès l'article 3 la « consultation, la coopération et l'action concertée » (p.3) comme objectifs principaux de l'organisation. Cinq domaines de préoccupation sont identifiés par les Etats membres, dont deux à dimension sécuritaire maritime : la préservation et la défense de la mer des caraïbes et les risques naturels[368]. La volonté de préserver l'intégrité environnementale de

[366] ONUDC, Fifth Virtual Session on Regional Cooperation in the Caribbean, consulté en juillet 2021, https://www.unodc.org/ropan/en/fifth-virtual-session-on-regional-cooperation-in-the-caribbean.html

[367] Entretiens conduit avec un diplomate français.

[368] Présentation des missions de l'AEC, http://www.acs-aec.org/index.php?q=about-the-acs

la mer des Caraïbes repose sur la perception de l'objet maritime comme « patrimoine commun des peuples de la région »[369]. L'identification, dans les textes, d'une Zone de Coopération de la Grande Caraïbe appuyée sur les délimitations du bassin maritime témoigne de la reconnaissance de la valeur et du caractère commun de la mer pour les Etats membres. A ce titre, l'organisation dispose de deux commissions : la Commission de la mer, à vocation essentiellement environnementale, et la Commission des risques de catastrophes, toutes deux chargées de renforcer la coopération intergouvernementale dans ces domaines. Il est toutefois précisé dans les textes que l'organisation ne « vise pas à agir en tant qu'organe supranational »[370]. La lecture des comptes rendus d'activité des commissions souligne en effet le caractère consultatif des Commissions internes, l'essentiel de leur action consistant à promouvoir la coordination de travaux d'expertise et d'animation d'un réseau de dialogue entre acteurs étatiques et non-étatiques[371]. Dans une étude récente, Michel Desse et Romain Legé montrent ainsi que l'AEC ne joue qu'un rôle mineur dans le déploiement de la Planification Spatiale Marine en matière de protection environnementale (cf. *infra* Chapitre 5, section 1.1), à la différence des ONG, des Etats et des Organisations intergouvernementales sous-régionales (Desse et Legé, 2019). Au niveau inférieur, plusieurs organisations subrégionales politiquement structurées et géographiquement contigües, sont en effet capables de porter des politiques sécuritaires communes.

1.2. Une diversité des situations « sous-régionales »

a. Des mécanismes développés « depuis le bas » ? les exemples du *Regional Security System* et le *Caribbean Disaster Emergency Management Agency*

Bien que leurs priorités soient économiques, les organisations politiques subrégionales de l'espace interaméricain possèdent des organes politiques susceptibles de développer une coopération sécuritaire (Morris, 1994). Ainsi, l'Organisation des États de la Caraïbe occidentale (OECS) et la Communauté Caribéenne (ou Marché commun des Caraïbes) (CARICOM) possèdent des bureaux, commissions ou administrations internes spécialisées dans les questions

[369] *Ibid.*

[370] Compte rendu de la sous-commission juridique de la Commission de la mer, 13 mai 2015.

[371] Comptes rendus de réunions, consultés sur le site Internet de l'organisation.

maritimes. Ces entités politiques sous-régionales se sont initialement développées grâce au rapprochement d'Etats connaissant une relative homogénéité de situation (Taglioni, 1997), à savoir des îles partageant une forte proximité culturelle, étant pour la plupart d'anciennes colonies britanniques. Elles se sont peu à peu ouvertes à d'autres Etats non-membres, comme la République dominicaine, le Suriname et Haïti, qui partagent la même vulnérabilité face à des risques et menaces perçus comme communs. Ces organisations structurent et soutiennent politiquement deux organismes sécuritaires subrégionaux : le Regional Security System (RSS), et la Caribbean Disaster Emergency Management Agency (CDEMA).

Le Regional Security System

Le Regional Security System (RSS), installé à la Barbade, coordonne l'action sécuritaire de plusieurs États. Créé en 1982 par un protocole d'accord d'assistance mutuelle entre les membres de l'OECS[372], il répondait à la volonté des Etats membres de mutualiser leurs forces afin de mieux assurer la sécurité de leurs territoires insulaires et maritimes. En apparence issue d'une initiative *bottom up* des Etats membres de l'OECS, cette coopération sécuritaire est en réalité née sous l'impulsion des États-Unis dans une période d'instabilité politique des petites Antilles au cours de la décennie allant des années 1970 au début des années 1980. Le RSS avait en effet initialement pour but de protéger les institutions démocratiques des pays des Petites Antilles face aux risques de subversion ou d'invasion étrangère[373]. Sa première action fut ainsi de soutenir l'opération des Etats-Unis sur l'île de Grenade en 1983. Son rôle a ensuite été élargi à la lutte contre le trafic de stupéfiants, à la protection des zones de pêche, à la lutte contre l'immigration, etc.[374] (Morris, 1994), avec une forte domination des préoccupations maritimes[375], comme en témoigne l'article 4.1 du traité de 1996 précisant ses missions :

> Les objectifs et les fonctions du Système sont de promouvoir la coopération entre les

[372] Antigua et Barbuda, La Barbade, Dominique, Grenade, Saint Kitts et Nevis, Sainte Lucie, Saint Vincent et les Grenadines.

[373] Rapport du Sénat, *Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes*, déposé le 8 juin 2005, http://www.senat.fr/rap/l04-373/l04-3731.html

[374] Présentation des opérations du RSS, consulté en juillet 2021, https://www.rss.org.bb/operations/

[375] Observation non participante et entretiens conduits avec des officiers d'Etats-majors au Quartier Général du RSS (*Paragon Centre*) à Bridgetown au printemps 2019.

> États membres dans la prévention et l'interdiction du trafic de stupéfiants illégaux, dans les situations d'urgence nationale, la recherche et le sauvetage, le contrôle de l'immigration, la protection de la pêche, le contrôle des douanes, les tâches de police maritime, les catastrophes naturelles et autres, la lutte contre la pollution, la lutte contre les menaces à la sécurité nationale, la prévention de la contrebande et la protection des installations au large et des zones économiques exclusives[376].

Ce traité signé en mars 1996 donne au protocole d'accord de 1982 un statut juridique sur la scène internationale et prévoit une assistance matérielle et une coopération opérationnelle entre les États membres, notamment dans le domaine maritime. Il donne ainsi la possibilité aux États-parties d'entrer dans les eaux territoriales des autres signataires, à la condition d'avoir embarqué un officier de l'État concerné. Aujourd'hui, il facilite l'interopérabilité et les actions de formation, il favorise la coordination opérationnelle lors d'actions conjointes ponctuelles et localisées, et améliore dans une certaine mesure le partage du renseignement[377] [378]. Le CDEMA est son équivalent pour les catastrophes naturelles.

La Caribbean Disaster Emergency Management Agency

La Caribbean Disaster Emergency Management Agency (CDEMA) est une agence inter-gouvernementale dépendant directement de la Communauté Caribéenne (CARICOM) (*cf.* Figure 60). Créée en 1991, sa fonction principale est « d'apporter une réponse immédiate et coordonnée à tout événement désastreux affectant tout État membre de la CARICOM[379], dès lors que cet État requiert une telle assistance »[380].

[376] RSS, présentation générale et textes fondateurs onglet « *Treaties* », page 4, https://www.rss.org.bb/about-us/.

[377] Renseignement collecté dans le cadre d'une coopération avec le JIATF-S par exemple.

[378] Entretiens conduits à la Barbade au printemps 2019, analysés, enrichis et mis en perspective au cours d'autres entretiens auprès de divers interlocuteurs militaires européens et sud et nord-américains de haut niveau.

[379] Au nombre de 18, ils comprennent : Anguilla, Antigua et Barbuda, les Bahamas, la Barbade, Bélize, la Dominique, Grenade, le Guyana, Haïti, la Jamaïque, Montserrat, Saint Kitts et Nevis, Sainte Lucie, Saint Vincent et les Grenadines, le Suriname, Trinidad et Tobago, Turk and Caicos, et les îles Vierges britanniques.

[380] Extrait de la page de présentation du CDEMA, consultée en juillet 2021, https://www.cdema.org/about-us/what-is-cdema



Figure 60 - Etats membres du CDEMA

Source : CDEMA, 2021

Son champ d'action est donc essentiellement humanitaire et vise à apporter une aide en cas de catastrophe sanitaire, naturelle ou technologique. L'essentiel de son activité de ces dernières années a consisté à coordonner la réponse humanitaire des membres de la CARICOM à des catastrophes climatiques de type cyclonique. Elle possède à ce titre un Mécanisme Régional de Réponse (RRM), qui est un réseau de coopération de plusieurs administrations nationales et intergouvernementales (*cf.* Figure 61).

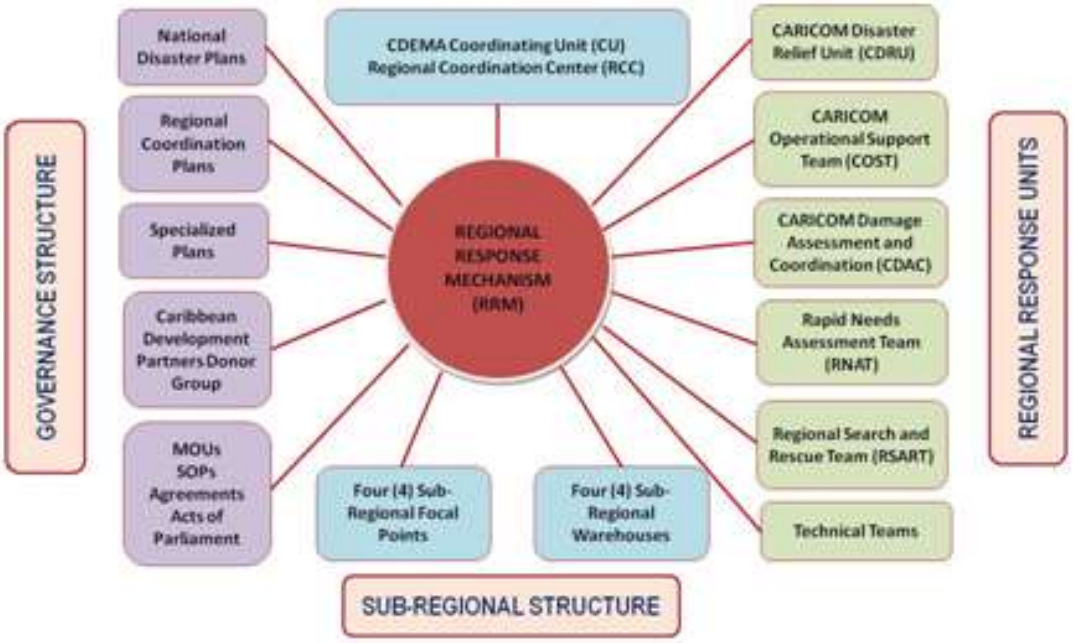


Figure 61 - Le Regional response mechanism mis en œuvre par le CDEMA

CDEMA, 2021

L'action de cette organisation s'inscrit dans espace divisé en quatre sous-régions, placées chacune sous la responsabilité d'un Etat *leader*. L'ensemble du RRM est coordonné par le Centre de Coordination Régionale (RCC) localisé dans le quartier général de l'organisation à La Barbade (*cf.* Figure 62).

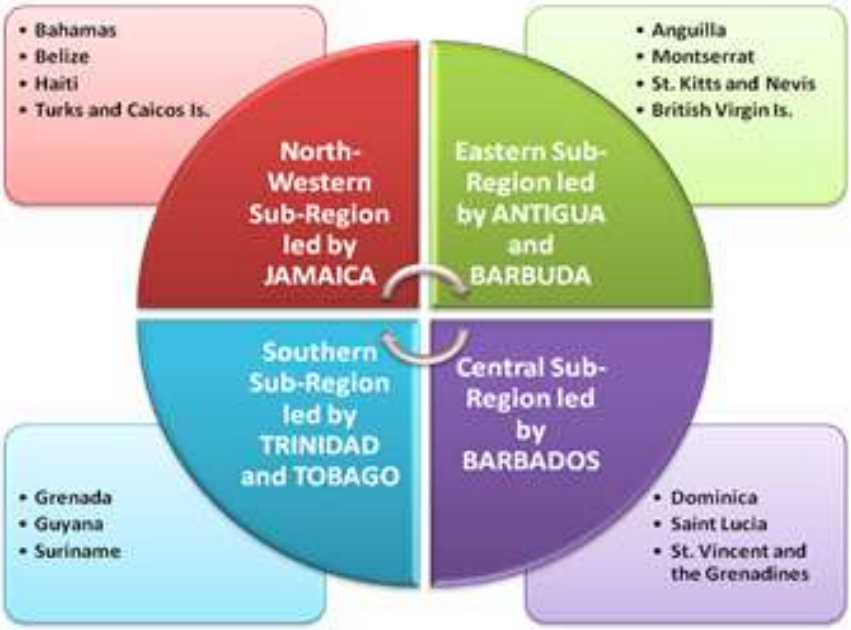


Figure 62 - La coordination interne sous-régionale du CDEMA

CDEMA, 2021

Rencontré en mars 2019 dans le cadre de cette étude, le Général commandant en chef des forces néerlandaises dans la région caraïbe soulignait que ces instances régionales ou sous-régionales de coopération comme le CDEMA ou la CARICOM étaient essentielles pour les Etats européens et nord-américains « car ils peuvent, ou sont en mesure, de nous permettre de faciliter l'identification des interlocuteurs pertinents et nous « éduquer » également plus régulièrement aux problématiques et mécanismes de coopération locaux. La clarification de tout cela est capital, car n'oubliez pas que nous sommes du personnel militaire qui est en rotation permanente[381], et qui a donc besoin de trouver des réponses très rapidement et facilement ».

La CARICOM est une des organisations politiques régionales qui a déployé l'architecture et les accords de coopération maritime mutualisée les plus avancées de la grande région caraïbe. Outre le CDEMA, la signature en 2010 du CARICOM Maritime and Airspace Security Cooperation témoigne de la volonté des Etats membres de renforcer les mécanismes de coopération existants afin de lutter contre les menaces maritimes, et ainsi venir soutenir le fragile équilibre de ces Etats insulaires et continentaux en développement[382][383]. Notons également, à la marge des enjeux maritimes, que cette organisation sous-régionale a également contribué à développer la Caribbean Catastrophe Risk Insurance Facility Segregated Portfolio Company (CRRIF), largement financée par la Banque mondiale, l'Union Européenne et plusieurs gouvernements. Ces initiatives témoignent d'une volonté de mettre en commun des moyens et des ressources en favorisant la coopération régionale, afin de réduire collectivement la vulnérabilité des Etats-membres (*cf.* Figure 63).

[381] En moyenne 2 à 3 ans sur un poste pour un officier.

[382] Discours d'ouverture de la session annuelle du Maritime and Air Domain Awarness and Maritime Security, Trinidad et Tobago, 2010 ; https://caricom.org/ladies-and-gentlemen-i-begin-by-thanking-all-state-parties-including-the-joint-working-group-for-their-efforts-in-ensuring-that-todays-high-level-security-cooperation-dialogue-has-become-a-r/

[383] Ambassade des Etats-Unis à Trinidad et Tobago, *Joint Action Statement: Caribbean-United States Security Cooperation Dialogue*, publié le 20 octobre 2016, consulté en Juillet 2021, https://tt.usembassy.gov/joint-action-statement-caribbean-united-states-security-cooperation-dialogue/

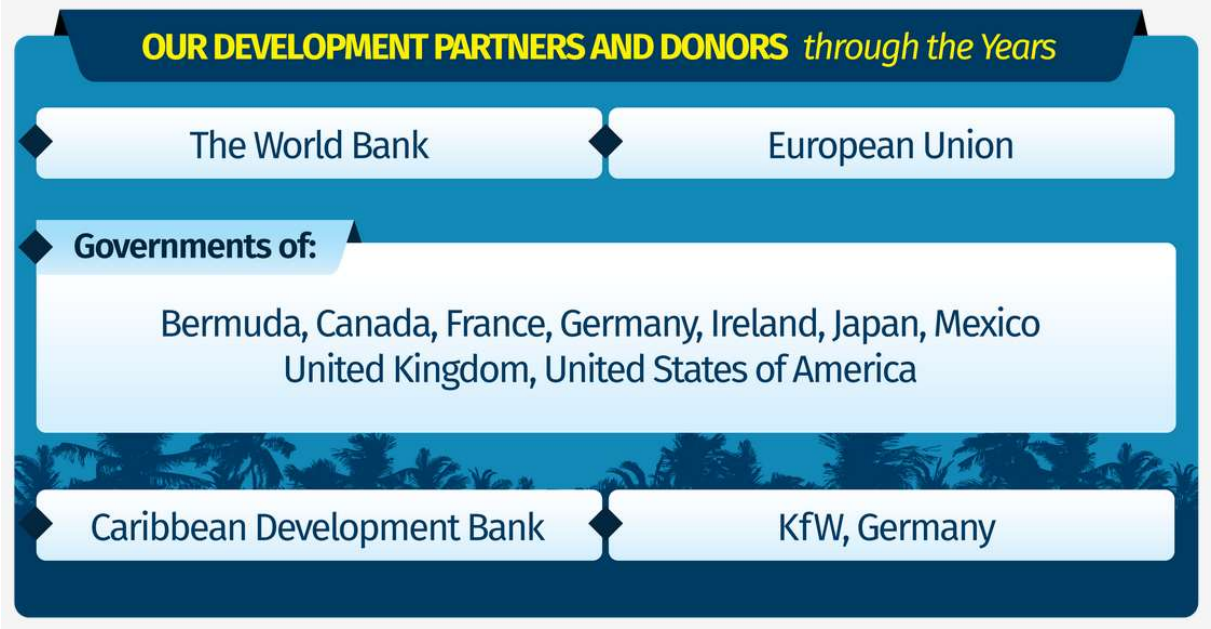


Figure 63 - Les principaux partenaires de la Caribbean Catastrophe Risk Insurance Facility Segregated Portfolio Company (CRRIF)

Source : CRRIF 2020

Des initiatives intergouvernementales moins efficientes dans le reste de l'espace étudié

D'autres initiatives intergouvernementales existent dans la région maritime, notamment en Amérique centrale. Le cas de la coopération trilatérale du « Triangle Sud » entre la Colombie, le Panama et le Costa Rica a déjà été évoqué, bien qu'il soit encore à ce stade en cours de constitution (cf. Chapitre 5.1). Un organe sous-régional de dialogue, la Central American Security Conference (CENTSEC) a également été mis en œuvre. A l'instar du forum CABSEC, déployé à l'échelle régionale, elle permet aux Etats participants de disposer d'un forum annuel d'échange et de discussion sur l'assistance conjointe et la collaboration face aux catastrophes naturelles, sur les programmes d'aide humanitaire ou encore sur la lutte contre les flux illicites en mer[384]. Parrainée financièrement et politiquement par Washington, qui en assure la coordination et la promotion, cette conférence annuelle se tient chaque année en Amérique Centrale. Elle regroupe un noyau dur de partenaires centraméricains des Etats-Unis comprenant le Guatemala, le Honduras, le Costa Rica, le Panama, Bélize et le Salvador, auquel s'ajoutent régulièrement d'autres représentants de pays proches, en particulier le Mexique et la Colombie,

[384] Entretien avec un officier de liaison centraméricain, printemps 2021

ainsi que la République dominicaine lors de certaines éditions[385] [386] [387]. La participation du Nicaragua est discontinue, à cause des tensions politiques régulières entre Managua et les autres membres de ce forum. Ces initiatives sont toutefois relativement peu avancées, faute de moyens et de volonté politique de structurer une coopération institutionnalisée.

D'autres initiatives centraméricaines dans le domaine maritime viennent des Etats *via* des organisations intergouvernementales sous-régionales, notamment le COCATRAM (Comision Centramericana de Transporte Maritimo) regroupant le Salvador, le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua, le Costa Rica et le Panama, qui est associé au Réseau régional de coopération opérationnelle des autorités maritimes d'Amérique centrale et de la République dominicaine (ROCRAM-CA). Dépendant du Système d'Intégration Centraméricain (SICA), le COCATRAM est toutefois très peu actif en matière de sécurité maritime, même si la documentation grise que nous avons consultée montre une progressive montée en puissance de mécanismes de coopération en matière de sécurité environnementale en mer et de lutte contre la pollution active[388]. Le SICA a, quant à lui, également développé un organisme semblable au CDEMA dans la Caraïbes. Dénommé CEPREDENAC (Centro de Coordinación para la Prevención de los Desastres en América Central y República Dominicana), il doit coordonner les moyens des Etats membres et des différents organismes associés en réponse à une situation de crise post-catastrophe. Des contraintes de temps et de financement n'ont pas permis d'approfondir l'étude de cet organisme. Toutefois, le directeur régional de Direction générale européenne pour la protection civile et les opérations d'aide humanitaire de la Commission européenne, que nous avons rencontré à Panama en septembre 2021, témoignait d'une montée en puissance de ces entités de coopération régionale depuis quelques années[389].

---

[385] SOUTHCOM, *2018 Central American Security Conference focuses on threat networks, regional collaboration,* publié le 10 mai 2018, consulté en juillet 2021,

https://www.southcom.mil/MEDIA/NEWS-ARTICLES/Article/1517636/2018-central-american-security-conference-focuses-on-threat-networks-regional-c/

[386] Dialogo, *Panama Combats Narcotrafficking Head-on,* publié le 12 juillet 2021,

https://dialogo-americas.com/articles/panama-combats-narcotrafficking-head-on/

[387] SOUTHCOM, session du forum CENTSEC 2021, au Panama, publié le 24 juin 2021,

https://www.southcom.mil/MEDIA/IMAGERY/igphoto/2002749876/

[388] Présentation du mécanisme COCATRAM, consulté en juillet 2021, http://www.cocatram.org.ni/cbreve.html

[389] Entretien réalisé au siège régional de l'organisation à Panama City, en septembre 2021

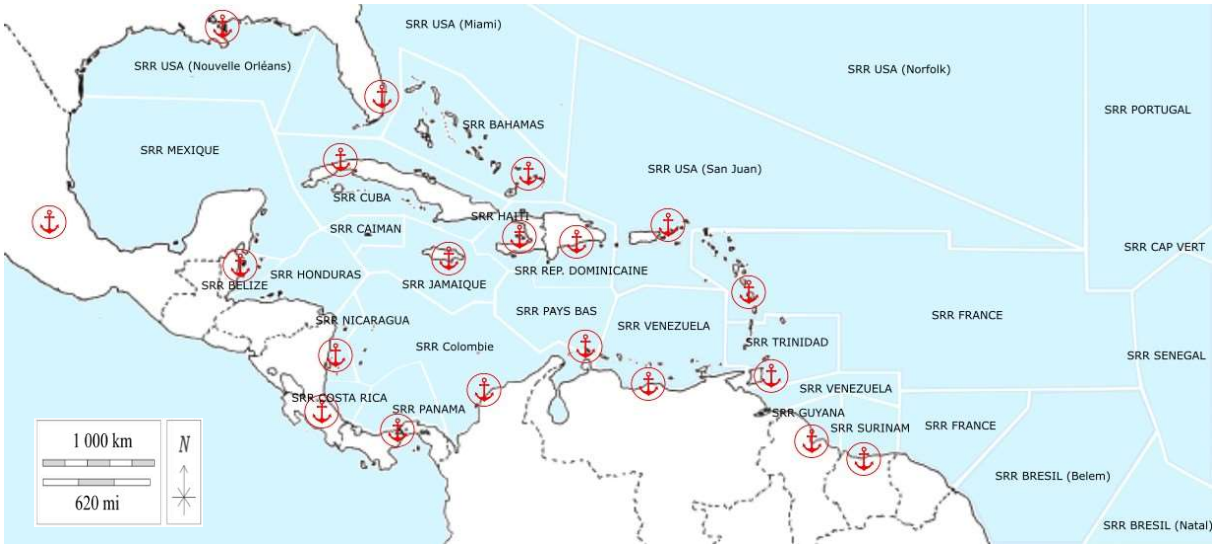
b. La mise en application de mécanismes de coopération par combinaison d'initiatives *top down* et *bottom up* à une échelle sous-régionale : l'exemple du réseau de *Search and Rescue Region*.

D'autres mécanismes de coopération sous-régionaux sont déployés « depuis le haut », en application des conventions internationales en matière de sauvetage et de lutte contre la pollution maritime active.

L'adoption par l'OMI de la convention Search and Rescue (SAR) de Hambourg 1979 fut une révolution en matière de sauvetage en mer. Jusqu'alors, seule l'obligation de prêter assistance aux navires ou personnes en détresse était alors consacrée par l'usage et certains traités internationaux, comme la Convention SOLAS de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Aucune législation internationale relative à l'organisation des opérations de recherche et de sauvetage, en particulier la coordination des moyens disponibles, n'était prévue au niveau mondial[390]. La convention SAR de 1979 introduit donc trois réformes majeures : le découpage de l'espace maritime mondial en Search and Rescue Region (SRR) (1). Celles-ci sont de taille variable, mais toutes pilotées depuis la terre par un centre de coordination régional (2) (Maritime Regional Coordination Center, MRCC). Enfin, la convention SAR, et l'OMI en charge de son application, imposent une uniformisation des procédures à appliquer dans l'ensemble des MRCC de chaque SRR (3), centralisées dans une documentation unique, dite « IAMSAR » (Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautique et maritimes).

Cette réforme uniformise donc à l'échelle de l'océan mondial les règles SAR et contraint l'ensemble des acteurs, à commencer par les Etats, à coopérer pour assurer leur mise en application concrète dans les divisions régionales de l'espace maritime. Cette convention fixe un cahier des charges précis, détaillant ce que doit pouvoir faire un MRCC. Cette situation a donc limité le nombre de pays en mesure d'accueillir ces centres de coordination, et ainsi permis de définir des zones SRR autour de ceux-ci (*cf. C*arte 19).

[390] OMI, *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR)*, consulté en juillet 2021, https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx



Carte 19 - Zones de responsabilité maritime (Search and Rescue Region, SRR) dans la Wider Caribbean Region

Réalisation Domergue (2021), à partir de la base de données SAR Contacts et des recherches conduites au MRCC Fort de France

Lecture : le document cartographie les SRR, dont chaque MRCC (en rouge sur la carte) a la responsabilité de la coordination des moyens maritimes et éventuellement aériens pour lutter contre la pollution en mer, et assurer la sécurité du trafic maritime.
Chaque centre « régional » s'appuie parfois sur les moyens de plusieurs Etats. A titre d'exemple le MRCC de Trinidad peut mobiliser les moyens navals des stations de la Barbade, de Grenade, et de Saint Vincent les Grenadines. De son côté le MRCC de Fort de France coordonne les gardes côtes d'Antigua, de la Dominique, de Sainte Lucie, ainsi que les moyens britanniques et hollandais présents sur zone.

Une SRR peut disposer de plusieurs MRCC, en particulier à proximité des espaces maritimes très fréquentés[391]. L'espace interaméricain possède en revanche plusieurs SRR à MRCC unique regroupant plusieurs Etats. C'est le cas de la SRR « France » couvrant le nord de l'arc antillais et s'étendant au large dans l'Atlantique. Cette zone de responsabilité comprend Montserrat, Saint Kitts, Antigua, la Dominique et Sainte Lucie. Le MRCC installé à Fort de France doit coordonner les moyens disponibles dans ce secteur. A ce titre, la procédure IAMSAR prévoit l'identification d'un point de contact unique par pays (Central Alerting Post, CAP), chargé de la mobilisation aux échelons national et local des administrations et unités concernées[392].

[391] C'est ainsi l'exemple du cas de la France métropolitaine, qui dispose de six MRCC, dénommés « CROSS » pour *Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage* : le long de la façade atlantique, les CROSS de Gris-Nez (Manche Est – Pas de Calais), Jobourg (Manche centrale), Corsen (Manche Ouest – Mer d'Iroise), Etel (Golde de Gascogne). D'autre part, le long de la façade méditerranéenne, les CROSS La Garde (Méditerranée Nord-Ouest) et « Med » (Corse).

[392] A partir des observations et entretiens conduits au MRCC Fort de France en juillet 2019

Les SRR sont donc un échelon essentiel de la gouvernance de la sécurité maritime en matière de recherche et sauvetage à la suite d'une fortune de mer ou d'un évènement météorologique. Ils agissent également dans le domaine de la sécurité environnementale grâce à la surveillance de la pollution maritime volontaire des navires en transit.

Pour des raisons opérationnelles, leur maillage territorial ne couvre qu'une partie de la région maritime étudiée. Les institutions régionales de l'OMI pour la région caribéenne ne jouent qu'un rôle mineur dans la coordination de ces SRR au niveau régional, avec l'organisation de conférences ou de sessions de formations ponctuelles. Les MRCC interagissent donc de manière privilégiée avec l'OMI au niveau mondial, pour mettre en application les normes et réglementations internationales. Les observations et entretiens conduits sur le terrain ont toutefois mis en évidence des interactions régulières avec les organisations sous-régionales, afin de palier une carence momentanée des moyens nationaux disponibles. A titre d'exemple, le MRCC Fort de France fait ponctuellement appel au Regional Security System (RSS) de la CARICOM afin de bénéficier de « l'éclairage »[393] d'un avion de surveillance, basé à Trinidad et Tobago[394].

Ainsi, les régionalismes des différents acteurs de la sécurité maritime contribuent à la construction d'une architecture de coopération dont les mécanismes sont placés à différents niveaux de gouvernance (*cf.* Figure 64).

[393] Terme opérationnel désignant la fourniture de renseignements de terrain par observation et/ou collectes de données par voie aérienne en prévision ou en soutien d'une action.

[394] A partir des observations et entretiens conduits au MRCC Fort de France en juillet 2019

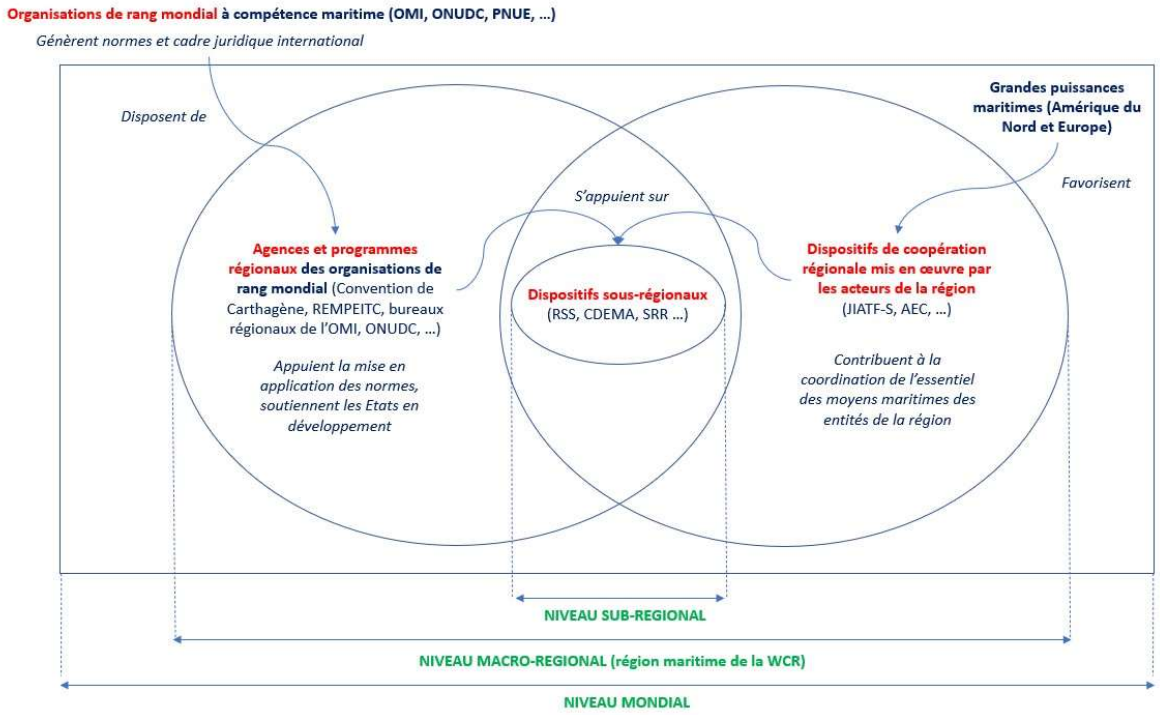


Figure 64 - Schéma simplifié de l'emboîtement des dispositifs de coopération d'ordre maritime dans la Grande Région Caraïbe (Wider Caribbean Region, WCR).

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Les critères de construction des échelles de la gouvernance de la sécurité maritime sont variables. A l'échelle dite « régionale », c'est souvent celui de la cohérence[395] qui est le plus souvent mobilisé : cohérence économique, politique, culturelle, ou encore environnementale (Swyngedouw, 2004). Mais c'est aussi affaire de représentation. Loin d'être étanche, nous allons voir que chaque niveau est en interaction constante avec les autres pour prendre des décisions. Introduit par Gary Marks et Liesbet Hooghes, le concept de gouvernance multiniveaux s'est affirmé dans la littérature scientifique pour désigner ce type de processus décisionnel et de coopération politique.

[395] Issu du vocabulaire des sciences physiques, la cohérence peut désigner une liaison étroite, une adhérence mutuelle entre éléments composant un tout (CNTRL, 2012). Selon une lecture géographique, Nathalie Bertrand et Véronique Peyrache-Gadeau la définissent comme une « intégration, une superposition des relations de proximité spatiale et organisée » (Bertrand et Peyrache-Gadeau, 2009, p.90).

2. Le déploiement de mécanismes de coopération multiniveaux

2.1. La construction d'une gouvernance multiniveaux de la sécurité maritime dans l'espace interaméricain ?

a. Un système de négociation continue entre niveaux ?

Défini comme un « système de négociation continue entre les gouvernements nichés à divers niveaux territoriaux » (Marks, 1993, p. 391), la gouvernance multiniveaux contribue à expliquer « la dispersion de l'autorité d'un gouvernement central à la fois verticalement vers des acteurs situés à d'autres niveaux territoriaux, et horizontalement vers des acteurs non étatiques » (Bache et Flinders, 2004, p. 96).

Autrement dit, dans cette situation, aucun niveau, ni aucun type d'acteur n'aurait l'exclusivité dans l'élaboration de politiques et dans la prise de décision[396]. Selon la théorie de la gouvernance multiniveaux, les processus décisionnels mobiliseraient au contraire toutes les strates territoriales, du local au mondial, comprenant tous les échelons intermédiaires et formant ainsi un réseau de coopération dynamique et complexe (Hooghes et Marks, 2003 ; Mamadouh et Van der Wusten, 2009). Développée à partir de l'étude de l'UE, cette théorie présente l'intérêt d'expliquer l'affirmation des niveaux supranationaux (institutions internationales) et locaux (collectivités territoriales, société civile, autres acteurs non-institutionnels) dans l'élaboration de politiques macro-régionales au détriment des acteurs gouvernementaux étatiques (niveau national) qui voient leur autorité et leur champ de compétence relativement réduits dans le processus (Hooghes et Marks, 2003).

L'analyse des mécanismes de coopération multiniveaux en matière de sécurité maritime dans la région maritime interaméricaine confirme l'existence continue de ces interactions transcalaires, c'est-à-dire intéressant toutes les échelles géographiques (Raffestin, 1984), ou plus précisément la manière dont les phénomènes s'influencent les uns les autres en traversant

[396] « *Policy making* », tel que cette notion apparaît dans la littérature anglo-saxonne, en particulier celle traitant de la gouvernance maritime

les échelles (November, 2013 ; Djament-Tran, 2015, Reghezza-Zitt, 2016).

b. Optimiser la mise en œuvre de procédures coordonnées face à des menaces complexes et transnationales par des interactions transcalaires continues : l'exemple de la lutte contre la criminalité maritime.

Comme nous l'avons vu dans le chapitre 3, les Etats européens et les Etats-Unis déploient d'importants moyens et de nombreux accords régionaux avec différents partenaires pour lutter contre les trafics illicites dont ils sont les principaux destinataires. La plupart des Etats de la région mettent également en œuvre différentes actions de lutte, dans la mesure de leurs moyens nationaux (chapitre 4), en collaboration et avec l'aide d'institutions spécialisées de niveaux mondial (chapitre 5), régional et sous-régional (cf. *infra* chapitre 6, section 1). L'analyse fine des mécanismes de coopération développés montre l'importance de la coopération transcalaire entre les niveaux mondial, régional, sous-régional, national et local.

Nos enquêtes et observations de terrain ont permis d'analyser dans le détail ces interactions transcalaires. Comme nous l'avons démontré plus haut, il est admis par l'ensemble des acteurs qu'aucune menace maritime ne peut être efficacement traitée par un État seul, quels que soient ses moyens et sa puissance structurelle[397]. La figure 65 présente donc graphiquement les dynamiques collaboratives entre niveaux de gouvernance mises en œuvre afin de lutter contre les flux et trafics illégaux dans l'espace maritime étudié.

Aucun niveau, en raison de l'ampleur des menaces, de leur géographie et de la fragmentation politique des espaces maritimes, ne peut avoir l'exclusivité dans le déploiement d'actions de lutte. En effet, si le niveau de gouvernance régional semble privilégié par les acteurs pour planifier des stratégies, organiser la mise en commun des moyens et limiter les risques de conflits opérationnels entre acteurs, l'échelle subrégionale semble mieux adaptée pour la gestion de certaines problématiques plus spécialisées et/ou plus concentrées géographiquement. L'existence d'organismes subrégionaux comme le RSS n'est donc en rien contradictoire avec

[397] Définie par Susan Strange comme la capacité « de façonner et de déterminer les structures de l'économie politique globale au sein desquelles les autres acteurs doivent opérer » (Strange, 1994, p.24-25), autrement dit de fixer, d'orienter l'agenda politique international.

des dispositifs utilisés à une échelle plus large, comme le JIATF-S. De la même façon, le niveau de gouvernance mondial ne saurait être exclu du processus, comme lieu de négociation et d'élaboration continue du droit international, pas plus que les Etats et administrations locales, qui élaborent leurs stratégies de défense, et mettent sur pied les moyens opérationnels. Au contraire, ces niveaux de gouvernance et les organismes qui s'y trouvent sont pleinement complémentaires voire imbriqués dans un tout par la force et la régularité de leurs interactions. La dispersion partielle à différents niveaux des responsabilités des procédures décisionnelles génère des interdépendances entre acteurs. Ces échelles dialoguent - elles « interagissent » (Miller, 1994) -, lors de la mise en œuvre de certaines actions, comme l'illustre la lutte contre les trafics. Une situation que l'on retrouve quasiment à l'identique dans le déploiement de mécanismes de prévention et de gestion des catastrophes naturelles.

Toutefois, malgré l'affirmation de ces organisations régionales et sous-régionales, les acteurs gouvernementaux étatiques (niveau national) conservent une autorité et des compétences primordiales dans le processus de gouvernance de la sécurité maritime.

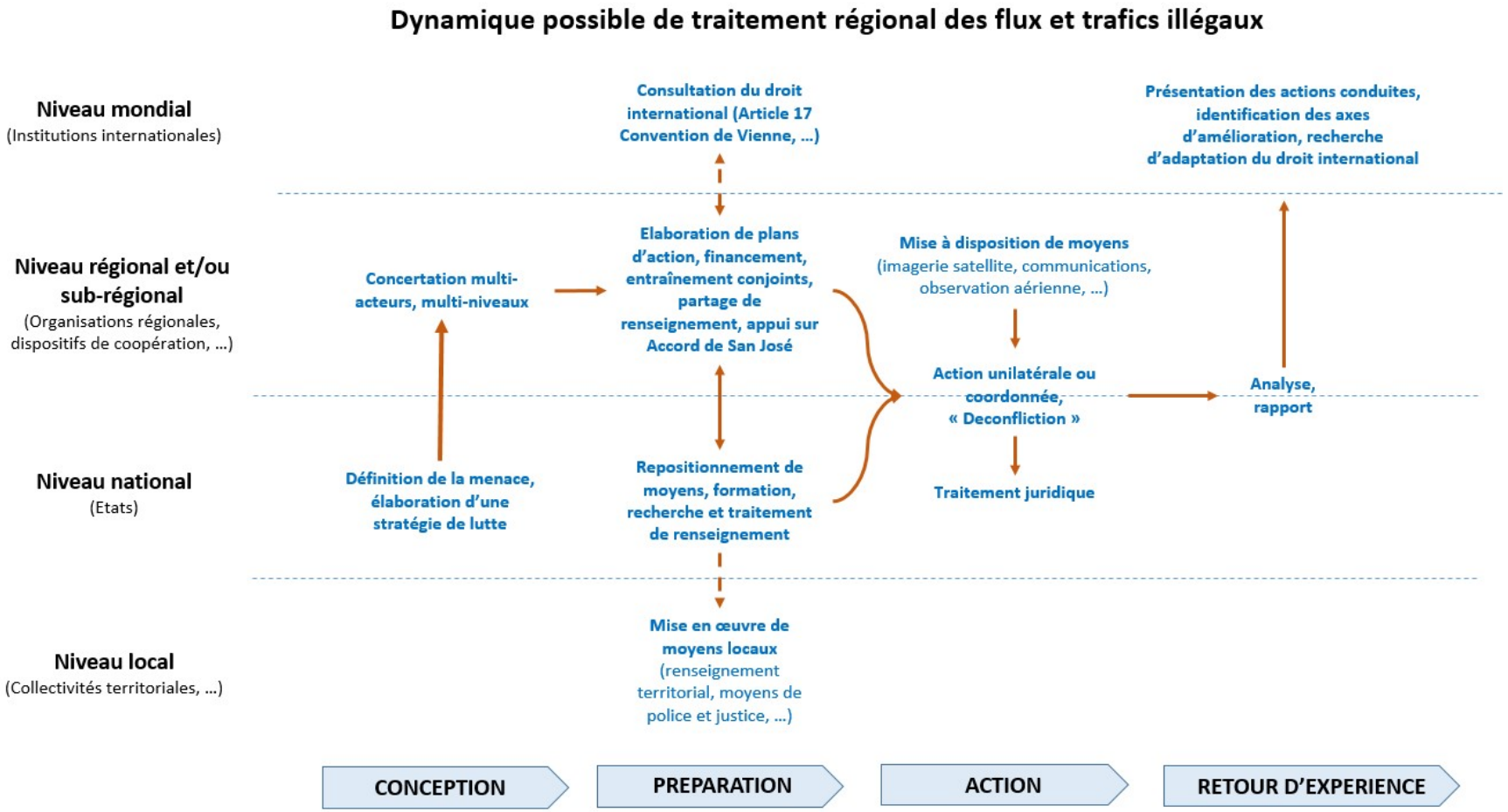


Figure 65 - Illustration d'un processus d'action régional transcalaire tel qu'observé lors des enquêtes conduites

Un processus similaire peut s'appliquer pour la gestion post-catastrophe d'un événement climatique majeur (Domergue, 2020)

2.2. Un enchevêtrement de coopérations multi-acteurs et transcalaire de la sécurité maritime facilitée par le prisme régional

a. Un processus décisionnel peu dispersé : gouvernance multiniveau, ou coopération enchevêtrée ?

Une analyse fine de ces mécanismes de coopération met en évidence que ces interactions ne se traduisent pas systématiquement par la mise en œuvre d'un processus décisionnel multiniveaux. Le tableau 13 présente de façon synthétique les principaux mécanismes de coopération internationaux actifs en matière de sécurité maritime dans l'espace étudié, et montre la faible distribution du pouvoir décisionnel à plusieurs niveaux de gouvernance[398] : malgré le caractère régional ou sub-régional de ces mécanismes de coopération, l'analyse de leur fonctionnement montre que les Etats demeurent, dans la plupart des situations, au cœur du processus décisionnel.

[398] Démarche inspirée des travaux de Camille Escudé **(**Camille Escudé-Joffres, « Coopération politique et intégration régionale en Arctique : naissance, développement et critique d'une région », Belgeo [En ligne], 4 | 2020, mis en ligne le 9 novembre 2020. URL : http://journals.openedition.org/belgeo/43757)

Tableau 13 - Tableau des principales organisations internationales de coopération en matière de sécurité maritime dans l'espace étudié

Type	Nom	Objectifs en matière de sécurité maritime	Siège	Participants/Membres en 2020/21	Date de création	Aire de compétence	Niveau décisionnel prépondérant
Forum	CENTSEC	Favoriser l'intégration sub-régionale en matière de coopération sécuritaire maritime	Différent chaque année	Etats-Unis, Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Panama. Le Mexique, la Colombie et la République dominicaine comme observateurs.	2011	Amérique centrale	Régional, National
	CANSEC	Favoriser l'intégration sur-régionale en matière de coopération sécuritaire maritime	Différent chaque année	Tous pays d'Amérique du Nord et Sud, à l'exception du Venezuela et de Cuba + France, Pays Bas et Royaume Uni	2012	Sur-régionale (hémisphère occidental)	Régional, National
	CABSEC - SAMSEC	Favoriser l'intégration régionale en matière de coopération sécuritaire maritime	Différent chaque année	Tous pays d'Amérique du Nord et Sud, à l'exception du Venezuela et de Cuba + France, Pays Bas et Royaume Uni	2013	Régional (CABSEC) et Amérique du sud (SAMSEC)	Régional, National
	CFMC	Favoriser l'*empowerment* sécuritaire et juridique des Etats et institutions	Saint Domingue (RD)	Tous pays riverains de la RMIA	2015	Régional (RMIA)	Régional
	CCLEC	Favoriser la coopération juridique et technique en matière de trafics transfrontaliers	Castries (SL)	Tous pays riverains de la WCR + France, Etats-Unis, Pays Bas et Royaume Uni (observateurs)	1989	Régional (WCR)	Régional, national
Mécanisme de coopération	RSS (dépendant de l'OECS et CARICOM)	Lutte contre l'insécurité en mer, en lien avec d'autres agences sous-régionales de lutte contre la criminalité (CARICOM Impacs notamment)	Bridgetown (BRB)	Antigua et Barbuda, la Barbade, Dominique, Grenade, Saint Kitts et Nevis, Sainte Lucie, Saint Vincent et les Grenadines	1982	Sous-régional (Antilles)	Sous-régional

	CDEMA (dépendant de la CARICOM)	Soutien opérationnel et coordination de l'aide post-catastrophe, dont moyens maritimes	Bridgetown (BRB)	Anguilla, Antigua et Barbuda, Iles Cayman, Bahamas, Barbade, Belize, Dominique, Grenade, Guyana, Haïti, Jamaïque, Montserrat, Saint Kitts et Nevis, Sainte Lucie, Saint Vincent et les Grenadines, Sint Maarten, Suriname, Trinidad et Tobago, Turks et Caicos, Iles Vierges britanniques	1991	Sous-régional (Caraïbes)	Sous-régional
	CEPREDENAC (dépendant du SICA)	Coordination de l'aide post-catastrophe, dont moyens maritimes	Guatemala City (GUA)	Costa Rica, Panama, République Dominicaine, Salvador, Nicaragua, Honduras, Guatemala	1993	Sous-régional (Amérique centrale)	Sous-régional, national
	JIATF-S	Coordonner les moyens nationaux en matière de lutte contre les trafics	Key West (USA)	Argentine, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, République Dominicaine, Equateur, Salvador, France, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Pays Bas, Panama, Pérou, Espagne, Trinidad et Tobago, Royaume Uni.	1989[399], 1993[400], 1997[401]	En théorie, sur-régionale (hémisphère occidental), plutôt régional (RMIA) en pratique	Régional, national
	MoU Vina del Mar	Uniformiser et coordonner l'application des mécanismes de sécurité et sûreté maritime (PsC)	Buenos Aires (ARG)	Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Cuba, République Dominicaine, Equateur, Guatemala, Honduras, Mexique, Panama, Pérou, Uruguay, Venezuela	1992	Sur-régional (Amérique latine)	National

[399] Loi de 1989 (*National Defense Authorization Act FY 1989*) désignant le Département de la Défense comme agence principale chargée de la détection et de la supervision des programmes ciblant le narcotrafic aérien et maritime.

[400] Création de *Task Force* à compétence géographique, dont le JIATF-S alors implanté à Panama.

[401] Inclusion dans l'aire de compétence du JIATF-S des Caraïbes, des eaux proches de l'Amérique du Sud, ainsi qu'une partie de l'Atlantique. Déplacement du centre à Key West achevé en 1999.

	MoU Caraïbes	Uniformiser et coordonner l'application des mécanismes de sécurité et sûreté maritime (PsC)	Kingston (JAM)	Anguilla (UK), Antigua and Barbuda, Aruba (Pays-Bas), Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes (UK), Iles vierges britanniques (UK), Iles Caïman (UK), Curaçao (Pays-Bas), Cuba, Dominique, Grenade, Guyana, Jamaïque, Montserrat (UK), Pays-Bas, Saint Kitts et Nevis, Sainte Lucie, Saint Vincent et les Grenadines, Suriname, Trinidad et Tobago Turks and Caicos (UK); France (Membre associé)	1996	Régional (WCR)	National
	CAR/RCU – Programme de mer régionale WCR	Assurer la gouvernance du programme de mer régionale WCR et favoriser l'intégration régionale en termes de mise en application de la réglementation environnementale internationale	Kingston (JAM)	Tous pays riverains de la WCR, sauf Honduras, Haïti et Suriname	1986	Régional (WCR)	Régional, national
	RAC-REMPEITC	Assister le développement de mécanismes coopératifs de protection de l'environnement marin (pollution maritime liée au trafic)	Curaçao (PB)	Tous pays riverains de la WCR, sauf Honduras, Haïti et Suriname	1995	Régional (WCR)	National

	Programme de mer régionale NEP	Favoriser l'intégration régionale en matière de mise en application de la réglementation environnementale internationale et aide au développement de mécanismes coopératifs de protection de l'environnement marin (pollution maritime liée au trafic)	En cours de développement	Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Colombia y México	2002 (entré en vigueur en 2016)	Sous-régional (Triangle Pacifique nord-oriental)	National

Cela se vérifie par exemple dans le cas des *Memorandum of Understanding* en matière de contrôle de l'Etat du port (MoU PsC) : bien que mis en œuvre à un niveau régional intermédiaire, entre les niveaux national et mondial afin d'uniformiser les pratiques et coordonner les procédures sécuritaires, l'échelon décisionnel demeure solidement ancré au niveau des Etats. Les interlocuteurs interrogés, placés à différents niveaux de gouvernance[402], l'ont confirmé, la coordination du contrôle international de la sécurité des navires nécessite bien de nombreuses interactions entre niveaux de gouvernance. Au niveau mondial d'abord, où est élaborée la réglementation. Au niveau régional, ensuite, où sont centralisées et préparées les procédures de coordination. Aux niveaux national et local enfin, où sont adaptées les réglementations et mis en œuvre les moyens. Mais la décision de créer ou non des corps d'inspecteurs compétents et disposant de moyens suffisants, de mettre en application ou non des contrôles, de retenir ou non un navire, de partager ou non des informations avec les autres niveaux de gouvernance relèvent des seuls Etats et de leurs administrations nationales[403]. Une analyse confirmée par Michael Roe dans ses travaux sur l'étude de la gouvernance du transport maritime, dans lesquels il confirme que « l'État-nation reste au centre de l'élaboration des politiques maritimes, constituant l'élément juridictionnel le plus important et jouant un rôle clé au sein de l'Organisation maritime internationale, l'OCDE et de nombreux autres organes d'élaboration des politiques » (Roe, 2016, p.11).

Cela montre que nous avons moins à faire à un processus de négociation continue qu'à un processus de collaboration continue qui doit permettre d'optimiser les politiques et stratégies de sécurité maritime. Le décisionnaire final est le plus souvent l'Etat, au niveau national, mais la collaboration entre celui-ci et d'autres niveaux de gouvernance situés en amont ou en aval demeure incontournable. Ainsi, l'enchevêtrement dense de mécanismes de coopération nécessaires à la gouvernance de la sécurité maritime, érige le niveau régional au rang de plate-forme de décloisonnement multiniveaux et multi-acteurs. La gouvernance de la sécurité

[402] M. Colin Young, *Regional Maritime Advisor* de l'Organisation Maritime Internationale pour les Caraïbes (niveau régional, plusieurs entretiens entre 2018 et 2021), Mme Jodi Barrow, Secrétaire Générale du *PsC MoU Caraïbes* (niveau régional, entretien en Août 2021), un ancien inspecteur des affaires maritimes (niveau national, plusieurs entretiens entre 2018 et 2021) ainsi que deux hauts fonctionnaires de l'Organisation Maritime Internationale à Londres (niveau mondial, plusieurs entretiens entre 2018 et 2021).

[403] A l'exception notable du cas de l'Union européenne, où sécurité maritime (*safety*) est une compétence communautaire depuis 1996 et l'adoption de la directive européenne 1995/21/CE, conférant ainsi aux institutions de niveau régional un droit de regard et de coercition sur les Etats membres et leurs administrations (cf. *infra* note de bas de page 251, chapitre 5 section 2.2).

environnementale maritime au sein du CAR-RCU[404] en est une illustration flagrante.

b. Faciliter la coopération entre acteurs multiples nichés à différents niveaux : l'exemple de la gouvernance sécuritaire environnementale maritime du CAR-RCU et des risques naturels majeurs

Comme nous l'avons vu, l'architecture institutionnelle du CAR-RCU est divisée en trois *Regional Activity Centers* répartis en divers points de la WCR. Si l'action du RAC SPAW (dédié à la protection de la biodiversité) et du CEEMCB (Centre of Engineering and Environmental Management of Coasts and Bays, dédié à la protection des littoraux) concerne la gouvernance environnementale des espaces maritimes, compris au sens large et donc situés à la marge de notre sujet de recherche, celle du RAC REMPEITC[405] relève directement de la sécurité maritime. Fondé en 1995, ses missions principales sont l'aide à l'élaboration de plans de prévention des risques et de lutte contre les catastrophes technologiques en mer des différents Etats membres. Il est notamment chargé du partage de renseignement régional, de la coordination de la lutte et de la formation contre la pollution maritime active (volontaire, par déballastage notamment). Il propose des formations multilatérales, un support technique et une expertise. Il diffuse de l'information vers le grand public dans l'ensemble de la *Wider Caribbean Region*[406]. Installé à Curaçao, il dispose d'un centre de renseignement régional fusionnant les informations fournies par les Etats riverains du grand espace maritime caribéen.

Ses compétences et son insertion dans le dispositif régional du PNUE illustrent l'articulation mondial/régional mise en œuvre par les Nations Unies (niveau mondial). Celle-ci est acceptée, construite et adaptée par les acteurs du grand bassin maritime caribéen dans le cadre de la Convention de Carthagène et des protocoles liés à celle-ci (niveau régional), au profit des Etats (niveau national) et de leurs administrations (niveau national et local). Comme on peut le voir sur la figure 66, le processus de décision fait intervenir l'ensemble des parties en créant des interactions entre un niveau décisionnel régional (COP) et des structures plus techniques et/ou

[404] Pour rappel : Unité de coordination régionale du PNUE, dans le cadre de son programme de mer régionale *Wider Caribbean Region* (WCR)

[405] Pour rappel : *Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre*

[406] Mission du RAC REMPEITC, http://www.racrempeitc.org/mission-vision-values

sous-régionales, voire locales (expertises).

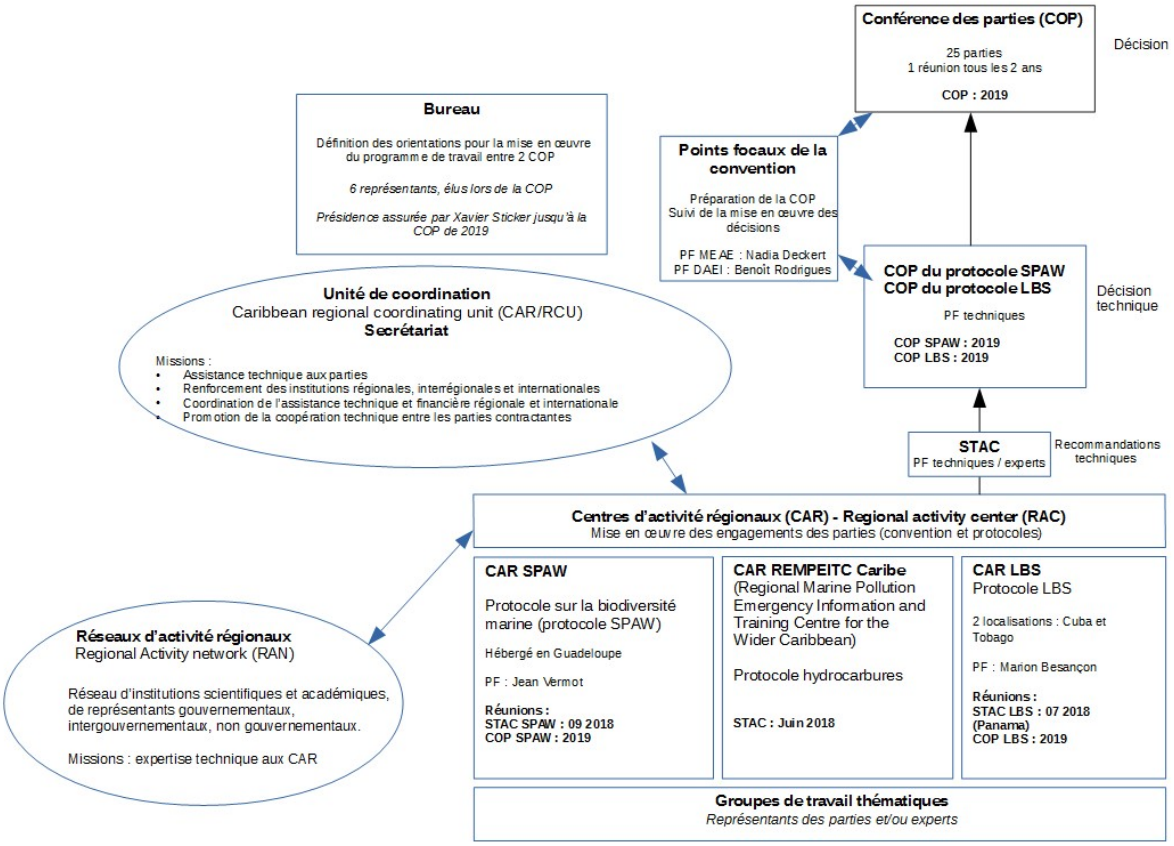


Figure 66 - Modalités de gestion et prise de décision de la Convention de Carthagène en 2019[407]

Source : site Internet du site institutionnel français Milieu Marin, dépendant du Ministère de la transition écologique et solidaire, 2019.

Qu'il s'agisse de *Wider Caribbean Region, North East Pacific,* ou de tous les autres programmes de Mer Régionale dans le monde, ceux-ci présentent la caractéristique fondamentale de constituer un cadre légal et institutionnel qui met en réseau une diversité d'acteurs ayant différents statuts, dans différents domaines, possédant diverses compétences et placés à différents niveaux. Au niveau mondial, l'OMI et le PNUE collaborent par exemple de manière très étroite dans le fonctionnement du RAC REMPEITC, intégré dans la chaîne institutionnelle du CEP, donc dans l'action régionale du PNUE. La très riche littérature grise

[407] Fonctionnement détaillé de la Convention de Carthagène et du RCU et des RCA qui lui sont liés sur la rubrique idoine du site Milieumarinfrance.fr

(https://www.milieumarinfrance.fr/Nos-rubriques/Cadre-reglementaire/Conventions-des-mers-regionales/Convention-de-Carthagene)

produite par l'organisation - disponible en ligne - témoigne de cette forte imbrication entre les deux organismes des Nations Unies, de nombreux consultants et fonctionnaires de l'OMI occupant des postes à responsabilités au sein du RAC REMPEITEC. Celui-ci et, plus largement, le programme CAR-RCU, créent également des synergies de coopération entre les institutions politiques régionales et sous régionales - les Etats, Universités, et ONG locales, régionales, et/ou mondiales - comme le met en évidence la figure 67.

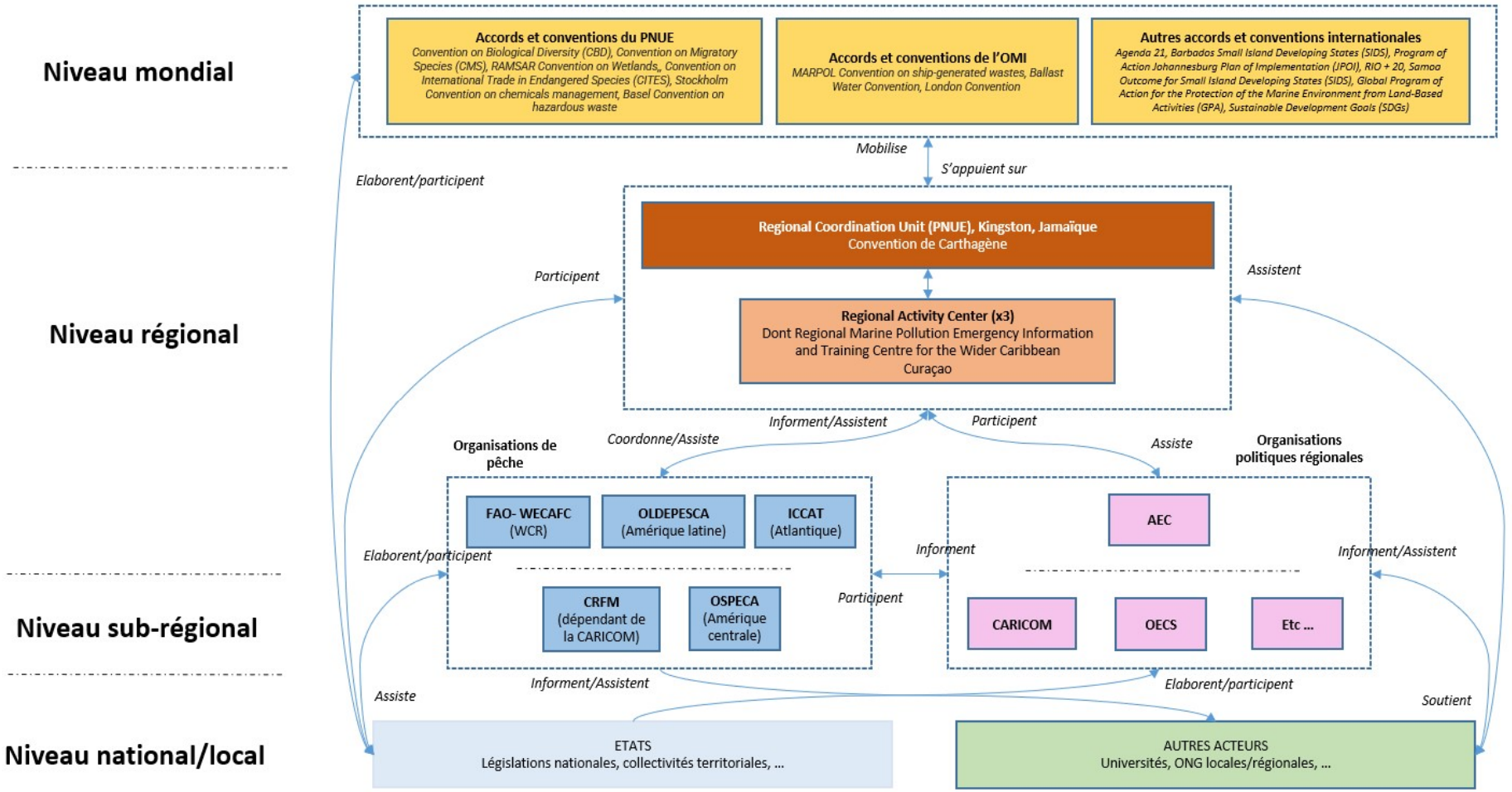


Figure 67 - Mise en synergie d'une multitude d'acteurs nichés à différents niveaux de gouvernance par le CAR/RCU

Réalisation Sylvain Domergue, 2021 ; source : enquêtes et observations de terrain (2017-2021)

Conclusion du chapitre 6

Comme le soulignent Judith Van Leeuwen et Katrine Soma, la régionalisation (comprise ici au sens de découpage de l'espace) modifie la distribution du processus décisionnel en matière de gouvernance maritime, car la maille territoriale nationale et les niveaux politiques nationaux sont contestés au profit de l'échelle et du niveau régional (Soma et al., 2015 ; Van Leeuwen, 2015). Ce constat, fait dans le cadre d'une étude portant sur l'Union européenne, ne se vérifie pas intégralement dans l'espace interaméricain. Toutefois, nous avons pu montrer que le déploiement de mécanismes transcalaires de coopération[408] en matière de sécurité maritime met en évidence le développement de synergies de plus en plus fortes et enchevêtrées entre acteurs de compétences diverses et placés à des niveaux différents de gouvernance. Le niveau régional y occupe une place essentielle pour faciliter le traitement d'un risque ou d'une menace transnationale, pour dépasser les contraintes liées à la fragmentation politique de l'espace maritime, pour mutualiser des moyens, pour réduire les risques de *conflictions*[409], et surtout pour asseoir « autour d'une même table »[410] des acteurs traitant des problématiques différentes à des niveaux différents. Le niveau régional est donc une plateforme privilégiée de coopération pour les différents acteurs de différents niveaux, qui choisissent parfois d'y déconcentrer certaines compétences décisionnelles.

[408] « Qui intéresse toutes les échelles géographiques » (Raffestin, 1984, p.154), ou plus exactement, dans le cas présent, qui traversent les échelles (November, 2013 ; Djament-Tran, 2015, Reghezza-Zitt, 2016)

[409] Terme employé aujourd'hui massivement dans les milieux diplomatiques et surtout militaires, désignant la coordination entre plusieurs chaînes de commandement visant à réduire les risques de dégâts occasionnés par les actions respectives de chacune, parfois redondantes, et susceptibles de perturber le bon déroulement de l'action engagée, voire de causer des accidents opérationnels.

[410] Expression reprise à un Amiral européen en poste dans les Caraïbes, entretien réalisé en mars 2019 au cours du forum CABSEC.

Chapitre 7 : L'émergence d'une région de sécurité maritime, fruit des pratiques de coopération ?

Introduction au chapitre 7

L'étude des mécanismes transcalaires de coopération invite à conclure que les régionalismes sécuritaires déployés par les acteurs clés de la gouvernance régionale contribuent à construire une intégration régionale autour des enjeux maritimes, comme le soulignent Yann Richard et Cristina d'Alessandro (2018, p. 165) :

> « Il y a certainement un lien étroit entre la gouvernance et l'intégration macro régionale, car une bonne gouvernance (une gouvernance intégrée) ne peut en principe que renforcer l'intégration. Sur le plan théorique, on peut en effet admettre que le tissage de relations horizontales directes entre des acteurs situés dans des territoires voisins - à travers les frontières des États par exemple - contribue à l'augmentation des interactions entre ces territoires, à l'émergence de comportements, de normes et de représentations communes, et *in fine* à la construction d'espaces régionaux fonctionnels intégrés... ».

Si, à la différence de la science politique, il est considéré en géographie que l'intégration régionale ne « consiste pas à construire des institutions supranationales mais plutôt à développer des pratiques politiques à un niveau régional » (Escudé, 2020, p. 245), cette étude tend à démontrer que les mécanismes de coopération renforcent la complémentarité et favorisent une convergence normative et opérationnelle dans un espace maritime transnational complexe. Aussi, on peut s'interroger sur la possibilité que l'accroissement de ces interactions soit un vecteur d'intégration régionale.

1. De la coopération à l'intégration

1.1. L'intégration régionale selon le constructivisme social

a. L'intégration sous le prisme fonctionnaliste et intergouvernementaliste : une approche essentiellement institutionnelle

Le concept d'intégration est traditionnellement étudié par la science politique dans sa dimension institutionnelle. Elle est définie par Karl Deutsch comme « l'obtention, au sein d'un territoire, d'un sens de la communauté, d'institutions et de pratiques suffisamment fortes et diffusées pour assurer, pendant un long moment, des attentes de changement pacifique parmi (la) population » (Deutsch, 1957, p.5). Ernst Haas la définit, de son côté, comme « la tendance vers la création volontaire d'unités politiques plus larges, chacune évitant consciemment le recours à la force dans ses relations avec les autres unités participantes » (Hass, 1970, p. 608). Il définit également l'intégration comme un « processus », et non un état, « par lequel des acteurs politiques de nationalité différente sont amenés à transférer leurs allégeances, attentes, et activités politiques vers un centre nouveau dont les institutions ont, ou cherchent à avoir, compétence sur les Etats nationaux préexistants » (Haas, 1970, p. 16). Ces approches privilégient donc un regard administratif et technique.

Comme le soulignent Virginie Mamadouh et Herman Van Der Wusten, elles ont longtemps été concentrées sur la compréhension du « pourquoi » de l'intégration, au détriment du « comment » (Mamadouh et Van Der Wusten, 2009, p. 290). Les principales théories portent l'attention sur les paramètres et les acteurs décisifs dans le processus de construction institutionnel supranational (*cf.* Tableau 14 ci-dessous) (Dario Battistella, Jérémie Cornut et Elie Baranets, 2019 ; Mamadouh et Van Der Wusten, 2009). Ainsi, pour la science politique, la dimension spatiale de l'intégration (ses limites géographiques, le comportement des acteurs dans l'espace, …) est souvent reléguée à une place secondaire, voire est absente de l'analyse. Des approches plus récentes de l'intégration replacent néanmoins l'espace au cœur de la réflexion.

Théorie	Porté par	Acteur(s) décisif(s) de l'intégration	Facteurs d'intégration	Manifestations de l'intégration	Limites
Fonctionnalisme	David Mitrany (1943)	**Sociétés civiles nationales**	**Les nécessités techniques (et non politiques) d'une société complexe favorisent la coopération.** **Approche donc « bottom-up » : les nécessités de base entraînent la création d'institutions au sommet pour satisfaire ces nécessités.** Les besoins humains sont à la base de toutes les relations sociales : « Si les gens applaudissent les déclarations de droits, ils n'en appellent pas moins d'abord à la satisfaction de leurs besoins » (Mitrany, 1943, p.56) « Une société mondiale est bien davantage susceptible de résulter des interactions ayant lieu sur une place de marché que des pactes signés dans les chancelleries » (Mitrany, 1943, p.25)	**L'intégration se manifeste par la mise sur pied d'organisations internationales techniques et spécialisées** (telles l'OIT, OMM, … pour le niveau mondial). Elles remplissent des fonctions de bien-être sociétal sans empiéter sur la souveraineté des Etats, à la différence des grands édifices internationaux telles la SDN ou l'ONU, assimilés par Mitrany à une forme d'Etat central.	Mitrany était hostile à l'idée d'une fédération européenne synonyme d'entité supranationale. N'expliquerait pas l'émergence de l'UE, et négligerait le rôle de la politique.
Néo-fonctionnalisme	Ernst Haas (1958)	**Elites, au sein des instances supranationales** (Acteurs communautaires dans le cas de l'UE)	**L'intégration s'explique par la convergence des élites économiques nationales et technocratiques supranationales** **Une approche « top down »**, qui insiste sur le **rôle des élites dans la mise en place de processus de coopération** : intégration par **socialisation des élites**, d'abord par la sphère économique. L'intégration économique est la première étape d'une évolution susceptible d'aboutir « à une nouvelle communauté politique se surimposant aux communautés préexistantes » (Haas, 1968, p.16). Importance de l'architecture institutionnelle supranationale (« cheville ouvrière »), sans laquelle le processus d'intégration ne pourrait se concrétiser.	**L'intégration est vue non pas comme un état, mais comme un processus.** L'intégration arrive progressivement à son terme car l'évolution de l'intégration économique crée les conditions d'émergence d'une « communauté politique nouvelle réunissant les nations préexistantes qui se sont rejointes sur la base d'une nouvelle conscience nationale » (Haas, 1968, p.48) : effet d'engrenage progressif et automatique, dit « *spill-over* », synonyme de politisation graduelle. Application par méthode Monnet, résumée par Schuman : l'Europe se fera « par des réalisations concrètes créant d'abord une solidarité de fait » (Schuman, 1950, cité par Gerbet, de la Serre et Nafilyan, 1998, p.54-56).	N'expliquerait par les *spill-back* de certains Etats (France de De Gaulle, Brexit, …)
Néo-réalisme (intergouvernementalisme)	Stanley Hoffmann (1966)	**Etats** (gouvernements)	**Dynamique « top down » : l'intégration est redevable à la volonté et au pouvoir des gouvernements nationaux de mettre en commun certains pans de leur souveraineté.** Autrement dit, les organisations internationales sont constituées et évoluent conformément aux intérêts des Etats membres.	**L'intégration se renforce par la croissance des prérogatives des institutions supranationales, à mesure que les Etats leur en concèdent volontairement.** **Les interactions intergouvernementales sont beaucoup plus fortes et significatives que la socialisation communautaire des élites**. Le comportement des élites politiques et administratives sont davantage structurés par leurs mandats nationaux.	N'expliquerait pas l'autonomie des institutions européennes (Commission, Parlement, Cour de Justice) Ne prendrait pas suffisamment en compte les effets de la construction identitaire supranationale, ni le rôle des interactions sociales entre élites comme moteur de l'intégration.
Intergouvernementalisme libéral	Andrew Moravcsik (1998)	**Action combinée Etats** (gouvernements) **et société civile**	**L'intégration est la résultante de l'interaction entre deux dynamiques « top down » et « bottom up »** : d'un côté, la pression exercée par les acteurs de la société civile sur leurs gouvernements respectifs, les chargeant d'agir en leur nom par la création d'institutions centrales. D'autre part, l'intérêt des gouvernements de favoriser la création de telles institutions, celles-ci leur conférant davantage de marge de manœuvre dans leur rapport avec leurs propres sociétés civiles.	**La vitesse et le contenu de l'intégration est déterminée par les résultats des négociations mutuelles** entre gouvernements nationaux, et entre ces gouvernements et les divers acteurs composant la société civile prenant part au processus.	

Tableau 14 - Synthèse des principales théories de sciences politiques portant sur les configurations d'acteurs significatifs en matière d'intégration

Réalisation Sylvain Domergue, 2021, à partir de Battistella, Cornut et Baranets (2019), et Mamadouh et Van Der Wusten (2009)

b. Replacer les représentations et les pratiques spatiales au centre de la réflexion : l'apport du constructivisme social et de la *New regionalism approach*

Dès les années 1980, le courant de la « *New Regional Geography* » portée par John Agnew, Anssi Paasi, Bjorn Hettne, Frederik Söderbaum ou encore Iver Brynidl Neumann, préconise d'observer l'intégration régionale à travers le prisme de l'espace géographique, en critiquant la tendance qui consiste à naturaliser la région, à la concevoir comme un donné à prendre pour argent comptant (*cf*. Introduction). La région est plutôt une construction sociale qui peut se faire ou se défaire (Agnew, 1987, 1989, 2014 ; Paasi, 1986) et qui peut être institutionnalisée selon au moins deux dynamiques. D'une part, elle est construite de manière performative[411] par le discours d'acteurs politiques (*region builders)* qui en imaginent et en promeuvent l'idée et les délimitations sur la base de critères historiques, économiques ou culturels (Neumann, 1994). D'autre part, elle est construite par les pratiques spatiales : à cet égard, Anssi Paasi suggère l'idée qu'une région pourrait se formaliser et se construire par l'intégration progressive des infrastructures, des systèmes de transport et des formes de mobilité actives dans un espace donné (Paasi, 1991). Selon cette idée, l'émergence d'une région dépendrait donc de son niveau d'intégration.

Dans les années 1990, Björn Hettne et Fredrik Söderbaum, spécialistes d'économie politique internationale et de relations internationales, se sont intéressés à cette approche constructiviste. Ils ont défini des degrés de « régionalité », c'est-à-dire des degrés de l'intégration régionale ou de la *regionness* en observant les comportements de tous les acteurs dans l'espace, donc la formation de régions fonctionnelles construites par les pratiques sociales, autant que par les institutions publiques. Dans leurs travaux les plus récents, ils définissent cinq degrés d'intégration par ordre croissant d'intensité (Hettne et Söderbaum, 2000 ; Söderbaum, 2013) :

- 1. *L'espace régional* (*Regional space*) : les sociétés vivent sur un espace dont ils partagent une perception territoriale commune, même approximative (ex : « L'Europe, de l'Atlantique à l'Oural »), contrôlant un certain nombre de ressources naturelles, et unies par un certain degré de partage de valeurs sociales et par des liens culturels forgés par l'histoire (ex : « l'Amérique latine »).

[411] Qui se réalise par le fait même de son énonciation (CNRTL, 2012)

- 2. *Le complexe régional (Regional complex)* : émergence de liens d'interdépendance entre acteurs d'un territoire, toujours dans le cadre d'un espace perçu comme commun, sans que cela remette en question le risque de conflictualité entre ces mêmes acteurs (ex : Europe du XIXe siècle qui, malgré les puissants conflits internationaux qui l'ont animée, a maintenu un certain « concert des Nations »).

- 3. *La société régionale* (*Regional society)* : degré considéré comme « crucial » par les auteurs (Hettne et Söderbaum, 2000, p.18) pour le développement et l'intensification de l'intégration. Il se caractérise par l'apparition à différents niveaux sociétaux d'acteurs non-étatiques qui transcendent les espaces nationaux, devenant ainsi les précurseurs de relations intégrées plus abouties : les marchés, les activités commerciales privées, les firmes transnationales, les réseaux professionnels transnationaux, les ONG et les organisations sociales ou socio-politiques, développant des réseaux sur la base de liens professionnels, idéologiques, ethniques ou religieux, et contribuant à « la formation d'une économie régionale transnationale et d'une société civile régionale » (*Idem*).

- 4. *La communauté régionale* (*Regional community*) : la région devient un « sujet actif », comprenant une identité distincte, des capacités d'action institutionnalisées ou informelles, et des structures de décision en lien avec une société civile plus ou moins bien établie, transcendant les vieilles frontières nationales.

- 5. *La région-État (Region-state)* : degré le plus élevé de l'intégration régionale, la région-État est une évolution volontaire d'un groupe de communautés nationales souveraines vers une nouvelle entité politique, où la souveraineté est fusionnée dans l'intérêt commun de ses membres. L'autorité, le pouvoir et la prise de décision ne sont pas centralisés, mais décentralisés aux niveaux local, micro-régional et macro-régional. Si l'on se fonde sur le travail de ces auteurs, on peut estimer qu'aucune partie du monde n'a encore atteint ce degré d'intégration.

Selon cette approche, l'intégration est comprise comme un *processus* au cours duquel une portion d'espace est, peu à peu, remplie par assez de « substance économique, institutionnelle,

politique, culturelle, et finalement identitaire pour devenir un système distinct des autres et être perçue comme tel » (Richard, 2018, p. 185). S'il ne s'agit pas ici d'étudier l'intégration régionale de manière holistique, mais seulement sectorielle, de quelle manière peut-elle se manifester dans le domaine sécuritaire ?

1.2. Le complexe de sécurité régional : faire « reposer la sécurité (maritime) de tous sur la responsabilité de chacun » ?

a. La coopération transcalaire crée une situation « d'interdépendance complexe »

Déjà en 1957, Karl Deutsch, en parlant de *« communautés de sécurité »*, évoquait l'idée que des États pouvaient renoncer à l'usage de la force dans leurs relations et s'identifier les uns aux autres, faisant reposer leur sécurité sur la responsabilité de tous. Dans les années 1970, les politistes Robert Keohane et Joseph Nye rompaient avec le stato-centrisme ambiant en développant le concept *d'interdépendance complexe*, renvoyant à l'idée que « tout acteur est sensible et vulnérable aux comportements des autres acteurs du système, et réciproquement » (Leron, 2019)[412]. Selon eux, « l'attractivité du recours à la violence à des buts politiques diminue au fur et à mesure qu'augmente l'interdépendance » (De Wilde, cité par Battistella, 2006, p. 198). En adoptant une approche résolument orientée vers l'étude des faits sociaux, politiques et économiques, ils ont mis en évidence la nécessité « d'adopter une analyse multiscalaire, voire transcalaire[413] des ensembles régionaux et macrorégionaux, qui sont des systèmes dynamiques impossibles à appréhender dans des représentations simples, c'est à dire à une seule échelle » (Richard et D'Alessandro, 2018 p.164).

Dans la première édition d'un de ses ouvrages majeurs - *People, States and Fear*, publié en 1983 -, Barry Buzan introduisait le concept de « complexe de sécurité », désignant une portion

[412] INA, La revue des Médias, Nicolas Leron, *Le premier Joseph Nye,* publié en ligne le 4 mars 2019, https://larevuedesmedias.ina.fr/le-premier-joseph-nye

[413] Dans cette étude, la démarche multiscalaire nous permet d'appréhender les phénomènes sécuritaires maritimes à différentes échelles (ex : analyse des dynamiques et effets du narcotrafic ou des risques naturels majeurs et leur traitement par les acteurs de la sécurité à l'échelle locale, régionale, mondiale). La démarche transcalaire est, de son côté, employée pour étudier l'influence des échelles les unes sur les autres (ex : l'analyse de la conception de protocoles standardisés de recherche et sauvetage en mer à une échelle mondiale, et ses incidences sur le développement de mécanismes de coopération spécifiques à l'échelle régionale et locale).

d'espace au sein de laquelle des pays voisins développeraient des relations conflictuelles ou de coopération dans plusieurs domaines (militaire, économique, politique, sociétal et/ou environnemental). En allant ainsi au-delà de l'idée plus générale d' « interdépendance complexe » de Joseph Nye et Robert Keohane, Barry Buzan, Arnold Wolfers et Jaap De Wilde affinent en 1998 le concept de complexe de sécurité en le définissant comme « un ensemble d'unités dont les processus majeurs de sécuritisation, désécuritisation ou les deux sont si interreliés que leurs problématiques de sécurité ne peuvent raisonnablement pas être analysés indépendamment les uns des autres » (Buzan *et al*, 1998, p. 201)[414]. Le système international pourrait ainsi être divisé en unités régionales aux contours flous et mouvants, au sein desquelles les interactions sécuritaires peuvent être conflictuelles ou coopératives.

Dans la continuité des travaux des constructivistes de la génération de Buzan, Wolfers et De Wilde, de nombreux auteurs ont approfondi cette lecture régionale des conflictualités en définissant des « configurations conflictuelles régionales », des « complexes conflictuels régionaux » ou encore des « formations conflictuelles régionales », en montrant que les conflits et les mécanismes de coopération en matière de sécurité ne peuvent plus être appréhendés uniquement dans le cadre national et qu'ils ont parfois tendance à se renforcer mutuellement dans une même « région » (Wallensteen et Sollenberg, 1998 ; Rubin *et al*, 2001 ; Studdard, 2004 ; Weis, 2009). Un des apports principaux de la théorie des complexes de sécurité et des réflexions qui en ont découlé est l'idée que l'interdépendance sécuritaire serait plus intense entre les acteurs au sein d'une même partie du monde qu'entre des acteurs situés dans des parties différentes du monde.

b. Le complexe de sécurité régional maritime, levier d'intégration régionale ?

Le concept de complexe de sécurité régional renvoie indirectement au thème de l'intégration régionale (comme processus), en adoptant un point de vue plus étroit que celui de Björn Hettne et Fredrik Söderbaum : la sécurité est utilisée comme valeur centrale de l'analyse

[414] Notons que cette définition diffère de celle initialement avancée par Buzan en 1983 dans son ouvrage *People, States and Fear*, où le complexe de sécurité n'était observé que sous le prisme étatique : *« a group of states whose primary security concerns link together sufficiently closely that their national securities cannot realistically be considered apart from one another »* (Buzan, 1983, p. 190). La définition de 1998 introduit et insiste également sur le rôle central des processus de sécuritisation et désécuritisation, autrement dit de la construction et de perception politique d'une menace sécuritaire par le discours.

proposée par Buzan, tandis que Hettne et Söderbaum proposent une lecture théorique bien plus large, observant le comportement social et spatial d'un grand nombre d'acteurs et agissant dans différents domaines. Bien que complémentaires, les travaux de Buzan proposent une lecture divergente sur un point important : selon lui, la conscience d'appartenir à une communauté culturelle n'est pas nécessaire pour faire émerger une intégration régionale dans le domaine sécuritaire. Il se trouve que la région maritime interaméricaine étudiée est loin d'être culturellement uniforme, mais que les sociétés riveraines du Grand Bassin Caraïbe ont une perception commune, même approximative, de l'objet maritime caribéen.

La théorie des complexes de sécurité régionaux, ici appliquée au domaine maritime, est utile dans le cadre de notre approche géographique de l'intégration régionale, car elle redonne à la proximité géographique un rôle central dans l'analyse des mécanismes de coopération ou de conflictualité entre acteurs, comme le souligne Sihem Djebbi :

> « [Cette théorie] considère que le niveau systémique d'analyse de la sécurité internationale, qui se focalise sur quelques puissances majeures, ne suffit pas à rendre compte des problématiques sécuritaires les plus urgentes et importantes des États. En effet, leurs problèmes de sécurité les plus basiques dépendent davantage de leur voisinage immédiat que de superpuissances distantes. Les principales hypothèses de la théorie des complexes de sécurité soulignent que la sécurité s'inscrit dans des régions géographiquement et socialement construites, et que les problématiques de sécurité perdent de leur pertinence à mesure que la distance croît » (Djebbi, 2010, p. 2).

Ainsi, selon la théorie de Barry Buzan, et au regard des observations que nous avons faites sur le terrain, le partage de problématiques sécuritaires communes dans le contexte géographique maritime crée les conditions d'un renforcement substantiel des interactions politiques par le biais de la « sécuritisation » ou de la « désécuritisation » de risques et menaces.

La littérature scientifique récente souligne toutefois que les concepts de *communauté de sécurité* de Karl Deutsch et de *complexe de sécurité* de Buzan ne sont pas suffisants pour étudier un potentiel processus d'intégration régionale dans le domaine de la sécurité maritime (Bueger, 2014). Emmanuel Adler et Michael Barnett soulignent en effet que l'approche deutschienne

considère l'Etat comme acteur primaire, voire unique, de la sécurité (Adler et Barnett, 2006). Ainsi, la conflictualité n'est observée que dans les rapports entre Etat-nations. Buzan, Waever et De Wilde embrassent un champ bien plus vaste impliquant des acteurs bien plus nombreux, mais ils limitent leur analyse à la communauté de perception d'enjeux sécuritaires. Adler et Barnett invitent donc à aller au-delà du discours et à confronter ces concepts aux faits empiriques.

Aussi, comme le souligne Emanuel Adler, une « communauté » de sécurité doit être considérée comme une « communauté de pratiques » (Adler, 2008). De la même façon, Sebastian Oberthür et Thomas Gehring estiment que ce qu'ils appellent un « régime complexe de coopération » est aussi et surtout « produit et reproduit au travers de pratiques » (Oberthür et Gerhing, 2011, p.47). Selon le sociologue suisse Etienne Wenger, une « communauté de pratiques » s'identifie à l'existence et à la combinaison « d'un répertoire partagé », d'une « entreprise partagée » et d'un « engagement mutuel ». Comme le souligne Christian Bueger dans son analyse des mécanismes de coopération de sécurité maritime en Afrique, « le répertoire partagé est constitué de tous les outils que la communauté utilise dans ses pratiques. Il peut s'agir de divers artefacts, tels que des documents de réunion, des bases de données ou de communication, mais aussi d'outils symboliques, tels que des représentations, des concepts ou un code de langage commun » (Bueger, 2013, p. 302). « L'entreprise partagée » est la définition d'un projet commun, plus ou moins important et plus ou moins ambitieux, consistant à identifier des objectifs, des standards d'évaluation, des procédures de collaboration, voire la construction d'institutions communes. Enfin, « l'engagement mutuel » se réfère à la manifestation d'interactions, communications, délibérations, voire actions conjointes entre les membres de la communauté étudiée. En substance, nous pouvons considérer que cette approche et cette grille de lecture permettent d'identifier une « communauté de pratique » à partir de trois éléments : l'existence d'un ou plusieurs projets communs (1, « l'entreprise partagée ») générant des interactions mesurables qualitativement[415] et quantitativement[416] dans le temps[417] et l'espace[418]

[415] Sont-elles « de façade » ? Concrètes ?

[416] Sont-elles importantes en nombre ?

[417] Sont-elles durables ?

[418] Dans quelle portion d'espace se déploient-elles ?

(2, « l'engagement mutuel »), notamment par l'observation et l'étude de « l'empreinte[419] » de ces interactions (3, le « répertoire commun »).

Partant donc de ces réflexions, l'intégration régionale est entendue dans cette étude selon le point de vue constructiviste, à savoir un *processus* de renforcement des liens et de réduction des différences entre unités territoriales contigües (cf. Figure 68 ci-dessous). Dans une perspective sécuritaire, ici sous le prisme maritime, nous considérons qu'elle s'exprime notamment sous la forme d'une réduction des effets-frontières (Mareï et Richard, 2020) sous l'effet du renforcement des interactions entre acteurs. Un effet-frontière, ou effet barrière, est le plus souvent entendu en géographie comme une rupture entre deux territoires, réseaux ou encore systèmes distincts. Cette rupture, dans le domaine sécuritaire, peut se matérialiser par l'absence de flux ou d'interactions (absence d'échanges de données, absence de partage de retours d'expérience, etc.), ou l'incompatibilité entre systèmes de pratiques, de normes, de procédures (absence d'accords de coopération judiciaires, protocoles d'interventions différents, etc.). La densification qualitative et quantitative des interactions de coopération sécuritaire contribuerait ainsi proportionnellement à réduire les différences entre unités territoriales, selon des degrés plus ou moins avancés.

[419] Production administrative, réunions réalisées, normes adoptées, institutions déployées, etc.

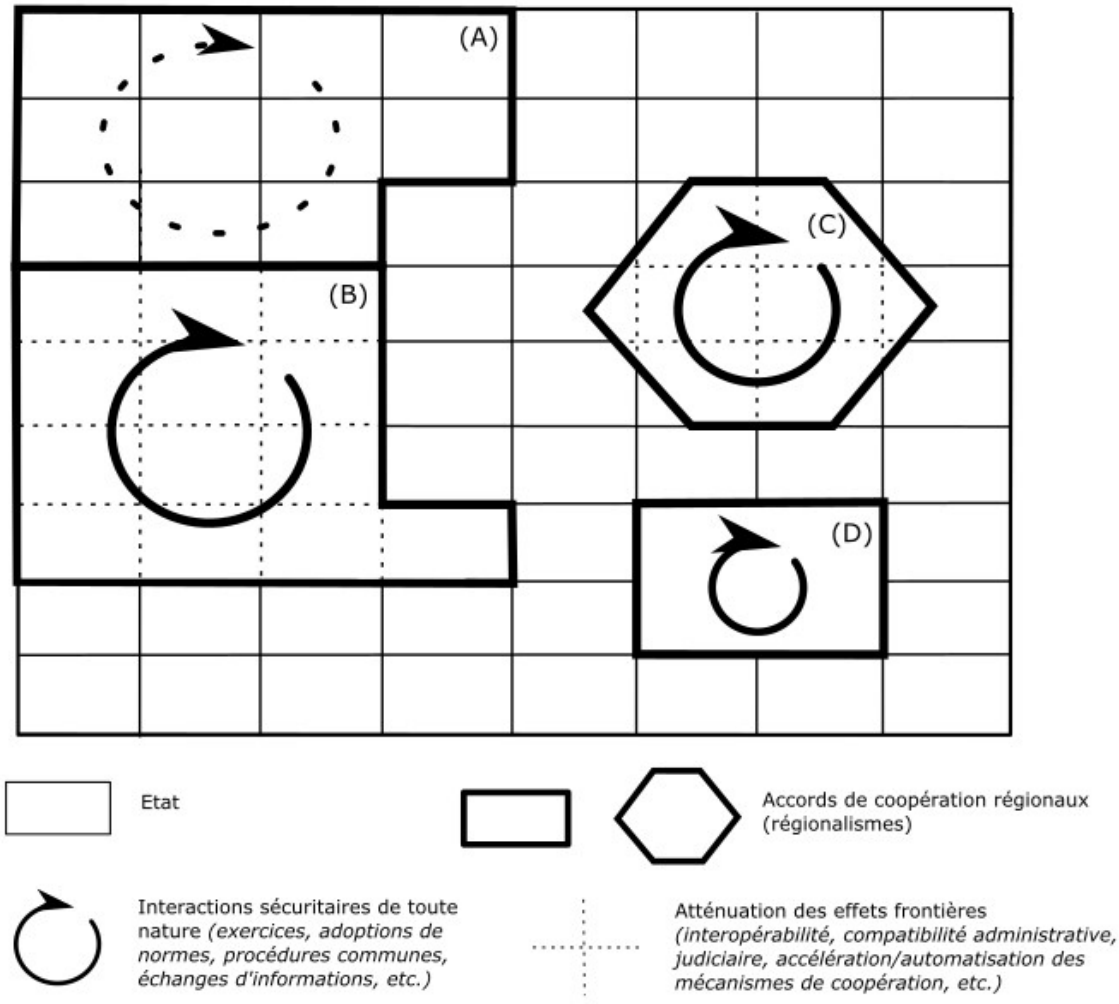


Figure 68 - L'intégration régionale en matière de sécurité maritime : une diminution des effets frontières

Réalisation Sylvain Domergue (2021), à partir d'un schéma et modèle théorique élaboré par Yann Richard et Nora Mareï (2020).

Lecture : dans le cas (A), existence d'un accord de coopération régionale entre Etats (régionalisme), mais sans régionalisation effective des interactions sécuritaires (pas de coopération observée). Il n'y a donc pas d'atténuation des effets frontières, donc pas d'intégration régionale selon une lecture géographique, dans une perspective constructiviste.

Dans le cas (B), existence d'un accord de coopération régionale entre Etats (régionalisme), et régionalisation effective des interactions sécuritaires (ex : échanges réguliers d'informations, renforcement de l'interopérabilité, adoption de procédures administratives communes, mise en commun de moyens, etc.). Un processus d'intégration est donc en cours.

Dans le cas (C), la situation serait identique au cas (B), mais en situation transfrontalière : l'accord de coopération régionale ne concerne qu'une partie des territoires des parties prenantes. Il y aurait toutefois régionalisation des interactions sécuritaires, donc un processus d'intégration régionale en cours.

Dans le cas (D), le renforcement des interactions a atteint une telle densité que les territoires concernés sont

considérés comme intégrés (totale interopérabilité, fusion des mécanismes décisionnels et des moyens disponibles, défragmentation politique et judiciaire de l'espace, etc.).

Un petit nombre de chercheurs se sont ainsi interrogés sur les possibilités d'application de ce concept de complexe de sécurité régional au domaine maritime, tels Christian Bueger pour les mers africaines (2013), Nitika Srivastava pour l'océan Indien (2016) ou encore Pauline Pic pour l'Arctique (2018). Qu'en est-il pour l'espace maritime interaméricain ?

2. Les effets géographiques de la coopération : une atténuation des effets frontières

2.1. L'affirmation de mécanismes de mutualisation de l'espace maritime sous le prisme sécuritaire …

a. Une mutualisation de moyens, transferts de compétences et spatialisation des responsabilités à l'échelle de la région.

Comme l'a mis en évidence l'analyse de l'architecture de gouvernance multiniveaux de la sécurité maritime (*cf.* Chapitre 6 section 1), la coopération internationale a rendu possible plusieurs initiatives reposant sur la mutualisation des moyens pour le contrôle de l'espace maritime.

Dans la lutte contre les trafics illicites, dans l'intervention d'urgence et dans l'assistance post-catastrophe, les autorités états-uniennes, françaises et néerlandaises ont réparti des aires géographiques de responsabilités sous la dénomination de *Task Force Group*[420]. La création du TFG 4.4, placé sous responsabilité néerlandaise, est antérieure à la création du TFG 4.6 sous responsabilité française. Celui-ci, mis en place en 2008 après le retour de la France dans le commandement intégré de l'OTAN, est théoriquement superposé à « l'aire d'influence » des Pays-Bas (*cf.* Figures 69 et 70). Dans les faits, l'analyse des pratiques des acteurs, observée directement au cours des enquêtes de terrain, a mis en lumière une orientation des actions néerlandaises vers le centre et plus marginalement vers le nord des Caraïbes, tandis que les forces françaises sont davantage engagées dans la portion occidentale et dans l'océan Atlantique. Cette spécialisation géographique répond à une volonté des parties prenantes d'optimiser l'emploi des forces et d'éviter les risques de *confliction* (cf. définition *infra*

[420] Ministère des armées, FAA : rencontre internationale sur la lutte contre le narcotrafic dans la zone Caraïbe, publié le 18 septembre 2014,

https://www.defense.gouv.fr/fre/operations/territoire-national/forces-de-souverainete/forces-armees-aux-antilles/breves/faa-rencontre-internationale-sur-la-lutte-contre-le-narcotrafic-dans-la-zone-caraibe

Chapitre 6). Elle implique des interactions particulièrement denses et continues en matière de partage d'informations et de coordination des moyens déployés, dont nous avons constaté l'intensité au cours de nos missions de recherche sur le terrain.

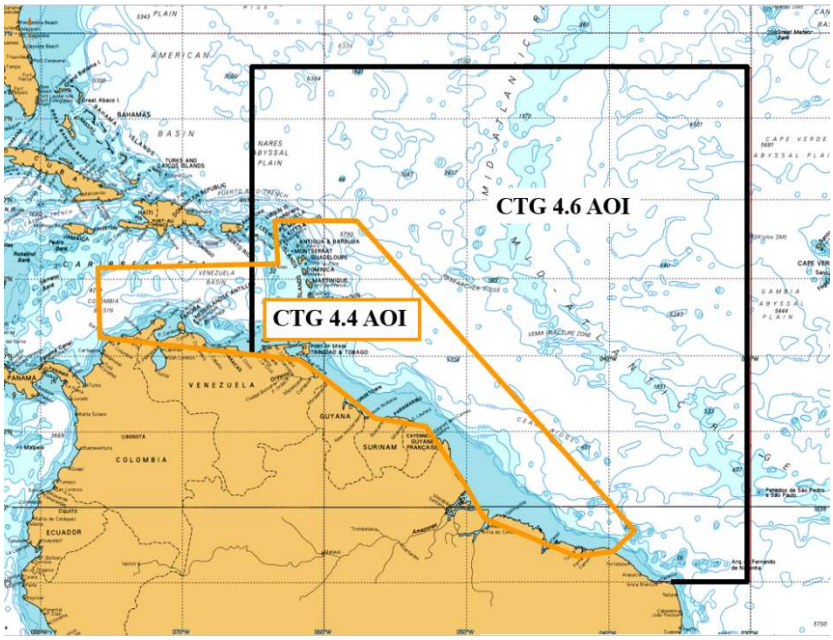


Figure 69 - « Aire d'influence » de la France, selon l'organisation de l'espace par SOUTHCOM AOI (Area of influence) du JIATF South, sous l'égide de Southcom

Source : document transmis par SOUTHCOM au cours des recherches réalisées pour cette thèse.



Figure 70 - Zone de responsabilité permanente et autres aires de responsabilité de la France dans la WCR

Source : Forces armées aux Antilles, 2011

Ce découpage de l'espace et ces transferts partiels de responsabilité se retrouvent dans le cas du *Regional Security System*, les Etats membres transférant une partie de leurs compétences opérationnelles aux institutions de l'organisation ainsi créées, c'est-à-dire à un niveau de gouvernance supranational. Comme nous l'avons vu, les *Search and Rescue Regions* regroupant les moyens de plusieurs Etats nécessitent la coordination des forces de sécurité et administrations civiles, ainsi que le transfert de certaines compétences décisionnelles aux institutions régionales établies par des accords internationaux. Ces mécanismes de coopération nécessitent le déploiement et le partage d'infrastructures et d'administrations communes, à l'image du *Paragon Center,* qui regroupe les infrastructures et personnels multinationaux du *RSS* à proximité immédiate de l'aéroport de Bridgetown sur l'île de La Barbade. Ces mécanismes et la mutualisation partielle des moyens, qu'ils soient mis en œuvre « par le haut » ou « par le bas », impliquent donc l'adoption de normes et de procédures communes et l'uniformisation progressive des pratiques.

b. Une uniformisation des normes et procédures

Cette situation est particulièrement visible dans la coopération en matière de prévention de la pollution volontaire et de sauvetage en mer (*Search and Rescue*), où l'interdépendance est forte entre des acteurs placés à différents niveaux de gouvernance, comme le montre la figure 71. L'adoption et la mise en œuvre des normes et procédures internationales décidées au niveau mondial impliquent une mise en réseau d'acteurs nombreux et de fortes interactions afin de s'assurer de la fluidité et du caractère opérationnel de ces mécanismes de coopération intégrés.

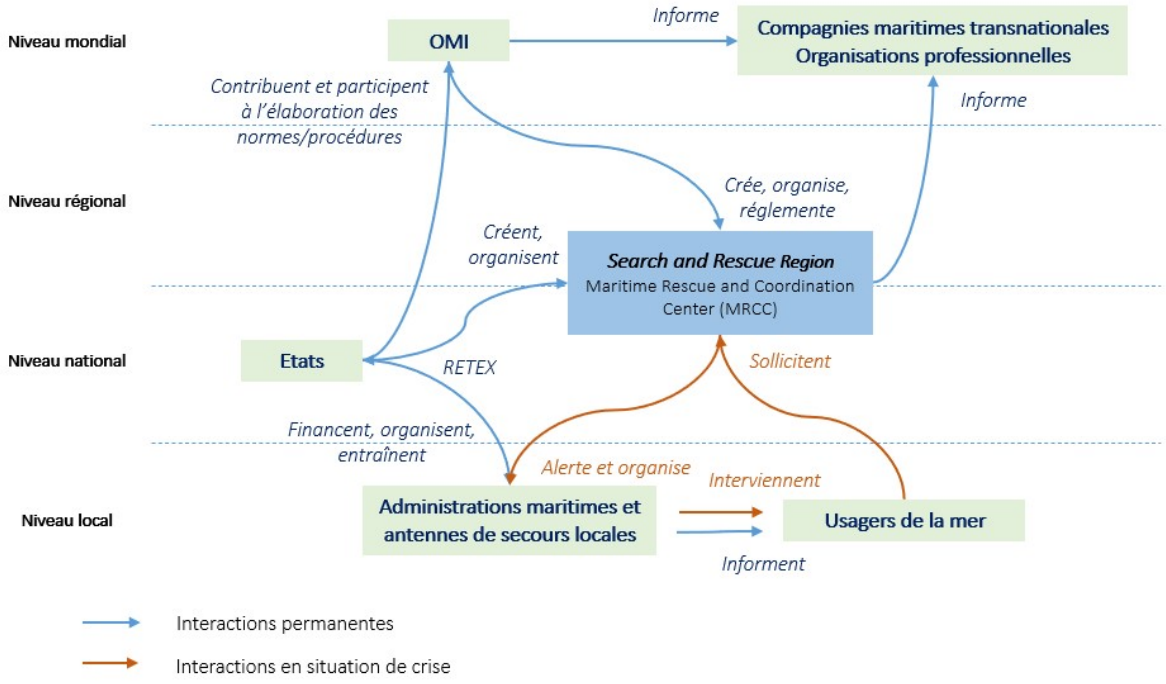


Figure 71 - Représentation schématique de l'interdépendance multiniveau en matière de recherche et sauvetage.

Réalisation Sylvain Domergue, 2021

Sources : enquêtes et observations de terrain, 2017-2021

Une convergence des pratiques qui se retrouve dans la lutte contre les menaces maritimes, est pilotée au niveau supra-régional par SOUTHCOM et le JIATF-S. Comme nous l'avons évoqué plus haut, les échanges continus d'informations et la coordination des moyens impliquent le partage de procédures communes et l'adoption de langages opérationnels et de moyens de communication intégrés. La multiplication du nombre d'officiers de liaison depuis la création du centre de Key West en 1999 et la réalisation régulière d'exercices communs renforcent cette interopérabilité, réduisant ainsi les différences entre acteurs. Les Etats-Unis organisent et financent ainsi chaque année un important exercice multinational regroupant de nombreuses forces de sécurité et administrations de la Région Maritime Interaméricaine (RMIA). Baptisé *Tradewins,* il vise à « renforcer les capacités des pays partenaires interarmées, interalliés et inter-institutions en vue d'accroître la coopération régionale dans le cadre d'opérations de sécurité multinationales complexes, ainsi que d'opérations d'aide humanitaire et de réaction aux

catastrophes »[421]. Les enquêtes de terrain nous ont permis de participer à la préparation de l'exercice *Tradewins 2019*, au cours de laquelle nous avons observé une forte convergence des pratiques et l'utilisation d'un langage opérationnel commun à l'ensemble des participants.

En ce qui concerne la sécurité de la navigation, nos entretiens avec le représentant régional de l'OMI[422] pour les Caraïbes et l'Amérique latine et avec la secrétaire générale du *Caribbean MoU on Port State Control*[423] (cf. *infra* Chapitre 5.2) ont également mis en évidence une nette atténuation des effets frontières. Les MoU (ici le MoU Amérique latine – Viña del Mar et celui des Caraïbes) ont en effet permis, depuis leur adoption, de sensibles harmonisations des normes et procédures d'inspection entre Etats de la région maritime. Les échanges inter-administratifs régionaux, y compris entre des Etats qui avaient jusqu'à présent peu de relations commerciales et politiques, se sont également densifiés et régularisés. La création d'un secrétariat commun aux membres du même MoU, les interactions régulières assorties d'échanges d'informations et la création d'une base de données commune font avancer l'intégration. Toutefois, celle-ci n'advient pas exactement à l'échelle de la région maritime (*cf.* Carte 20 ci-dessous).

[421] Ministère des armées, FAA : rencontre internationale sur la lutte contre le narcotrafic dans la zone Caraïbe, publié le 18 septembre 2014,

https://www.defense.gouv.fr/fre/operations/territoire-national/forces-de-souverainete/forces-armees-aux-antilles/breves/faa-rencontre-internationale-sur-la-lutte-contre-le-narcotrafic-dans-la-zone-caraibe

[422] M. Colin Young, en poste au siège régional de l'OMI à Port of Spain, Trinidad et Tobago. Plusieurs entretiens conduits entre 2017 et 2021.

[423] Mme Jodi Munn-Barrow, en poste au siège régional du MoU à Kingston, Jamaïque. Entretiens conduits en 2021.



Carte 20 - Une coexistence de deux mécanismes de coopération administrative en matière de sécurité de la navigation (Contrôle de l'Etat du port) au sein de la RMIA

Réalisation Sylvain Domergue

Source : OMI 2021

Les Etats membres des différents MoU et signataires des différentes conventions internationales adoptées sous l'égide de l'OMI afférant au contrôle de l'Etat du port tendent à adopter et mettre en pratique des règles et procédures communes. Toutefois, les enquêtes de terrain ont mis en évidence la persistance de paramètres de proximité culturelle, linguistique et historique expliquant la coexistence de ces deux protocoles d'accords régionaux. Néanmoins, ces effets de silos tentent à s'atténuer, avec l'intégration de Cuba, des possessions néerlandaises et françaises au sein du MoU Caraïbe, jusqu'ici demeuré exclusivement composé d'Etats membres et d'administrations de langue anglaise.

Les efforts menés par les institutions du CAR/RCU (l'unité de coordination du programme de Mer Régionale du PNUE) dans la lutte contre les menaces et risques environnementaux en mer participent également à l'uniformisation des réglementations nationales et des procédures des administrations locales, afin de les mettre en conformité avec les réglementations élaborées au niveau mondial. Les archives du RAC-REMPEITC[424] (le centre d'activité régional en charge

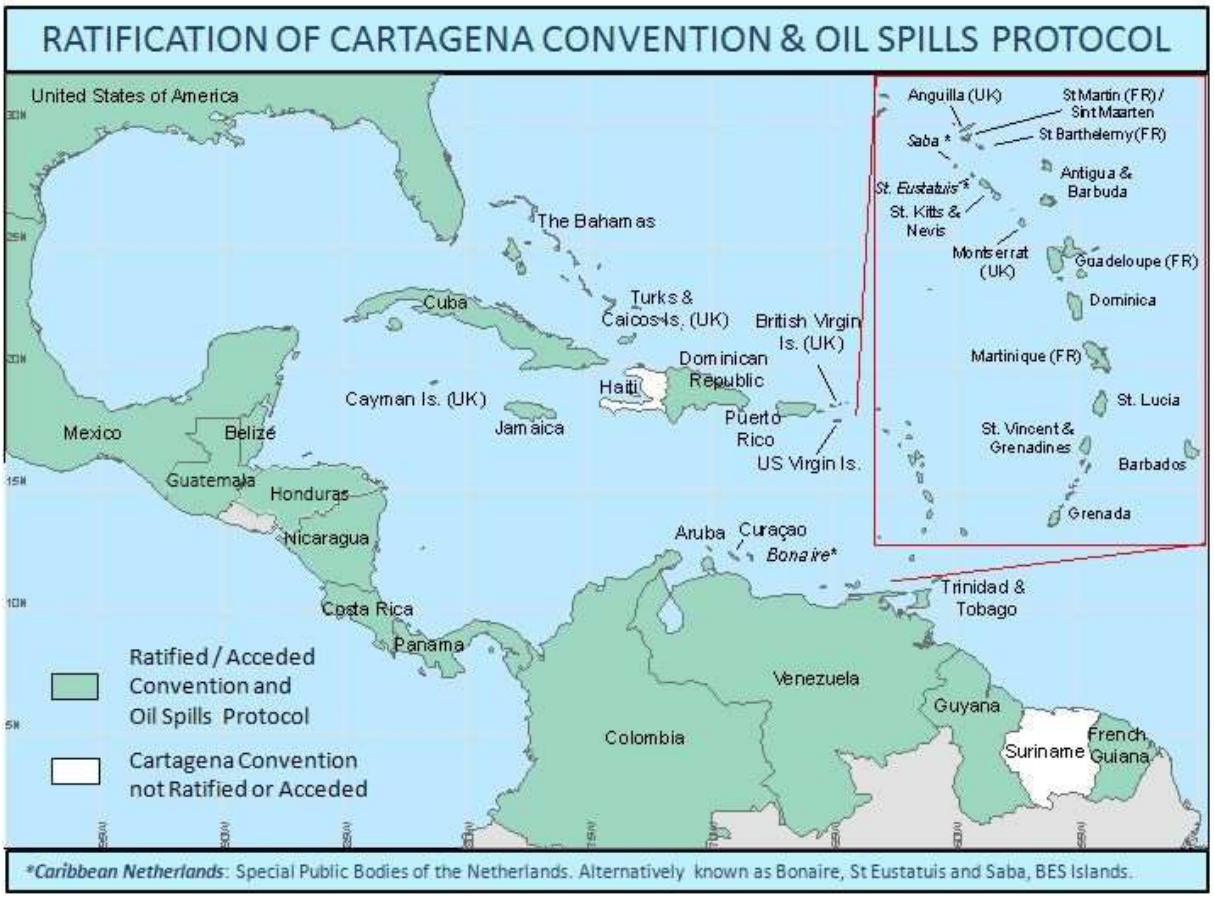
[424] Exemple des activités conduites par l'organisation pour l'année 2019 :

http://www.racrempeitc.org/activities-archive?year=2019

de la lutte anti-pollution) rendent compte des nombreuses initiatives visant à faire converger les pratiques : la consultation de la littérature grise produite par l'organisation mentionne ainsi une demi-douzaine d'activités par an pour soutenir la mise en application des réglementations internationales[425]. Elles ont également vocation à faciliter les synergies entre acteurs riverains à l'image des *Oil Spill Response Equipement, Simulation Exercicses and Co-Ordination* (OPRC) dont l'objectif est d'améliorer la capacité d'Etats voisins à agir de manière coordonnée contre une catastrophe industrielle en mer (déballastage massif, naufrage, fuite majeure d'une installation pétrolière *off-shore*, etc.). Ces OPRC témoignent du degré d'avancement de l'intégration régionale, dans le cadre de l'accord de Carthagène et des institutions régionales du CAR/RCU, en matière de sécurité maritime dans le domaine environnemental : les Etats membres (carte 21 ci-dessous) élaborent et mettent à jour régulièrement une définition commune des risques et des secteurs géographiques en mer particulièrement vulnérables, un plan régional définissant des procédures de réaction coordonnées en fonction du type d'incident détecté, une répartition des responsabilités, l'identification d'une chaîne de commandement, ainsi que des mécanismes de formation et de répartition des coûts de fonctionnement et d'intervention en cas de catastrophe environnementale[426].

[425] Telle la Convention MARPOL

[426] Plan OPRC pour les Caraïbes, 2012, http://www.racrempeitc.org/sites/default/files/Caribbean%20Island%20OPRC%20Plan%202012.pdf



Carte 21 - Etats signataires du sous-protocole de la Convention de Carthagène sur les déversements de pétrole

Source : CAR/RCU, 2020

A l'exception d'une chute d'activité visible entre 2020 et 2021, liée à la crise sanitaire mondiale, les bilans annuels d'activité[427] du RAC/REMPEITC attestent de la convergence élevée des pratiques des administrations en charge de la lutte contre la pollution volontaire en mer à l'échelle de la région. Comme l'indique le plan sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC[428]) pour les Caraïbes, la juridiction et l'activité de l'organisation couvrent « l'ensemble des Zones Economiques Exclusives » (Plan OPRC, page 2) des Etats signataires, *ainsi que les eaux territoriales* des Etats membres sous réserve d'accord préalable. Elle contribue donc à défragmenter politiquement et juridiquement

[427] Archives des activités du RAC/REMPEITC, http://racrempeitc.org/activities-archive

[428] Sigle issu de l'anglais *Oil Pollution Prepardedness, Response and Co-operation*, reprenant le titre de la convention internationale du même nom adoptée au niveau mondial à l'OMI en 1990 et entrée en vigueur en 1995. Le plan OPRC Caraïbe et le RAC/REMPEITEC sous l'égide du CAR/RCU en sont la traduction régionale dans cet espace maritime.

l'espace maritime régional.

2.2. … génère une dynamique de défragmentation politique et juridique de l'espace maritime …

a. Une défragmentation politique et juridique engagée par la densification du réseau d'accords bilatéraux initialement impulsé par l'*hégémon* états-unien …

Les chapitres 2, 3 et 4 ont permis de démontrer que la fragmentation politique de l'espace maritime caribéen soulevait des problématiques opérationnelles en termes de déploiement rapide de l'aide internationale post-catastrophe. Les entretiens réalisés dans les Caraïbes occidentales nous ont permis de distinguer des exemples récents de situations où l'assistance internationale par voie maritime a été retardée, faute d'accord officiel des autorités locales. Un haut responsable militaire français nous donnait ainsi l'exemple de la Dominique, ravagée en 2017 par l'ouragan Maria, où le déploiement de l'aide internationale avait dû attendre la demande officielle d'assistance du gouvernement local, injoignable durant plusieurs heures à cause d'une rupture des communications provoquées par l'aléa[429]. La lutte contre les trafics illicites en mer soulève les mêmes défis, lors de la poursuite des navires suspects[430]. L'article 17 de la Convention des Nations Unies contre les trafics illicites de narcotiques, drogues et substances psychotiques, signée à Vienne en 1988 (dite « Convention de Vienne »)[431] oblige les Etats parties à coopérer « dans toute la mesure du possible en vue de mettre fin au trafic illicite par mer ». Mais il encadre également strictement les conditions de poursuite et d'interception d'un navire en haute mer. Parallèlement, la Convention de Montego Bay établit des règles précises pour le partage des compétences des Etats en mer dans les eaux contigües et dans les eaux territoriales (*cf*. Figure 72 ci-dessous).

[429] Entretien conduit à Fort de France, Juillet 2019.

[430] Entretiens conduits avec des amiraux de l'*US Navy* et de l'*US Coast Guard* en marge du forum CABSEC, printemps 2019

[431] L'article 17 de cette convention fixe les règles internationales et conditions d'intervention encadrant les actions de lutte contre ces trafics en mer.

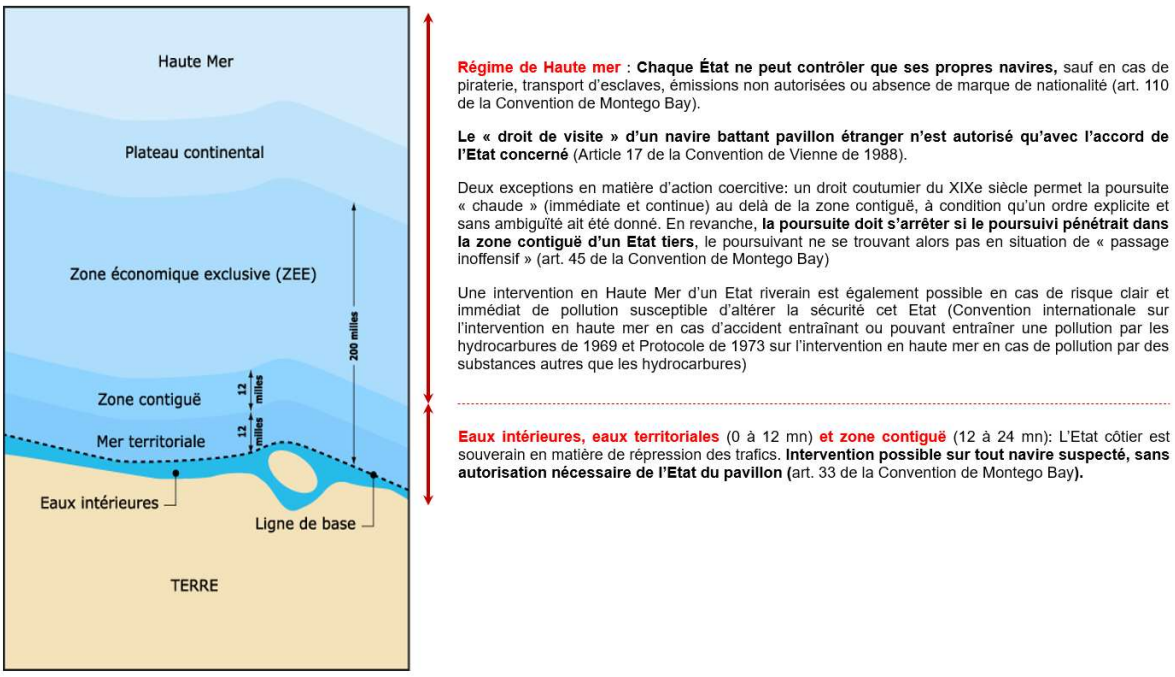


Figure 72 - Schéma de synthèse du droit de la mer en matière de lutte contre les stupéfiants et de prévention des risques de pollution

Réalisation Sylvain Domergue (2021). Sources : Beurier (2013) et Boré Eveno (2017)

La structuration d'un réseau inter-étatique de collaboration sécuritaire, en particulier contre les trafics illicites et les migrations illégales, implique donc la signature d'accords de coopération.

Ainsi, devant la nécessité urgente d'accélérer la coopération maritime et de simplifier les procédures de poursuite et d'intervention transfrontalières, un faisceau d'accords bilatéraux a été mis en place dès 1996 par les Etats-Unis et plusieurs petits Etats de la région. Ces accords doivent permettre de contourner les principaux obstacles liés à la souveraineté territoriale des Etats côtiers (Bellayer-Roille, 2014) et se déclinent en plusieurs accords :

- Les *Shiprider agreements*, autorisant un navire états-unien à contrôler les eaux territoriales d'un autre Etat, dont un agent est présent à bord. Les Etats-Unis ont signé des accords de ce type avec les Bahamas, Haïti, la Jamaïque, la République dominicaine, la Barbade, les Antilles néerlandaises, Grenade, les îles Vierges britanniques, Sainte-Lucie, Saint-Vincent et les Grenadines, Trinidad et Tobago, le Belize, le Costa Rica, Panama, le Suriname et le Guyana.

- Les *Hot pursuit agreements*, autorisant un navire états-unien à poursuivre un navire suspect dans les eaux territoriales d'un Etat signataire de l'accord, *sans qu'un agent de cet Etat soit présent à bord.* Les Etats-Unis ont signé des accords de ce type avec Haïti, la Jamaïque, la République dominicaine, Antigua et Barbuda, la Barbade, les Antilles néerlandaises, Grenade, les îles Vierges britanniques, Sainte-Lucie, Trinidad et Tobago, le Belize, le Costa Rica, Panama, le Suriname et le Venezuela.

- Les accords *Entry to investigate*, autorisant des patrouilles dans les eaux territoriales des Etats signataires *sans qu'un agent de cet Etat soit présent à bord.* Les Etats-Unis ont signé des accords de ce type avec Haïti, la République dominicaine, Antigua et Barbuda, les Antilles néerlandaises, Sainte-Lucie, la Barbade, le Belize, Grenade, et Saint Vincent et les Grenadines.

Ces régionalismes états-uniens se doublent souvent d'autres accords bilatéraux de coopération plus approfondis, à l'image du *Salas Becker Agreement* signé entre Washington et Panama en février 2002, complété par un *addendum* en mai 2004[432]. Cet accord donne le droit aux *US Coast Guard* et à l'*US Navy* d'aborder tout navire battant pavillon panaméen dans les eaux nationales et internationales dans le cadre de toute action de lutte contre le trafic de stupéfiants, d'armes de destruction massive ou des activités terroristes. Ces enchevêtrements d'accords bilatéraux sont doublés, à partir de la décennie 2000, par des dispositifs multilatéraux.

b. … puis amplifiée par le déploiement d'accords multilatéraux

Afin de simplifier et d'uniformiser les procédures pour le plus grand nombre possible d'Etats, le Costa Rica, les Etats-Unis, la France, le Guatemala, Haïti, le Honduras, le Nicaragua, les Pays-Bas et la République dominicaine ont signé le 10 avril 2003 à San José au Costa Rica un accord facilitant la coopération transfrontalière en matière de répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes[433].

[432] *Journal of commerce online*, *Panama to let US board registred ships,* publié le 11 mai 2004, consulté en août 2021, https://www.joc.com/maritime-news/panama-let-us-board-registered-ships_20040511.html

[433] Texte du traité disponible à l'adresse suivante : https://2009-2017.state.gov/s/l/2005/87198.htm

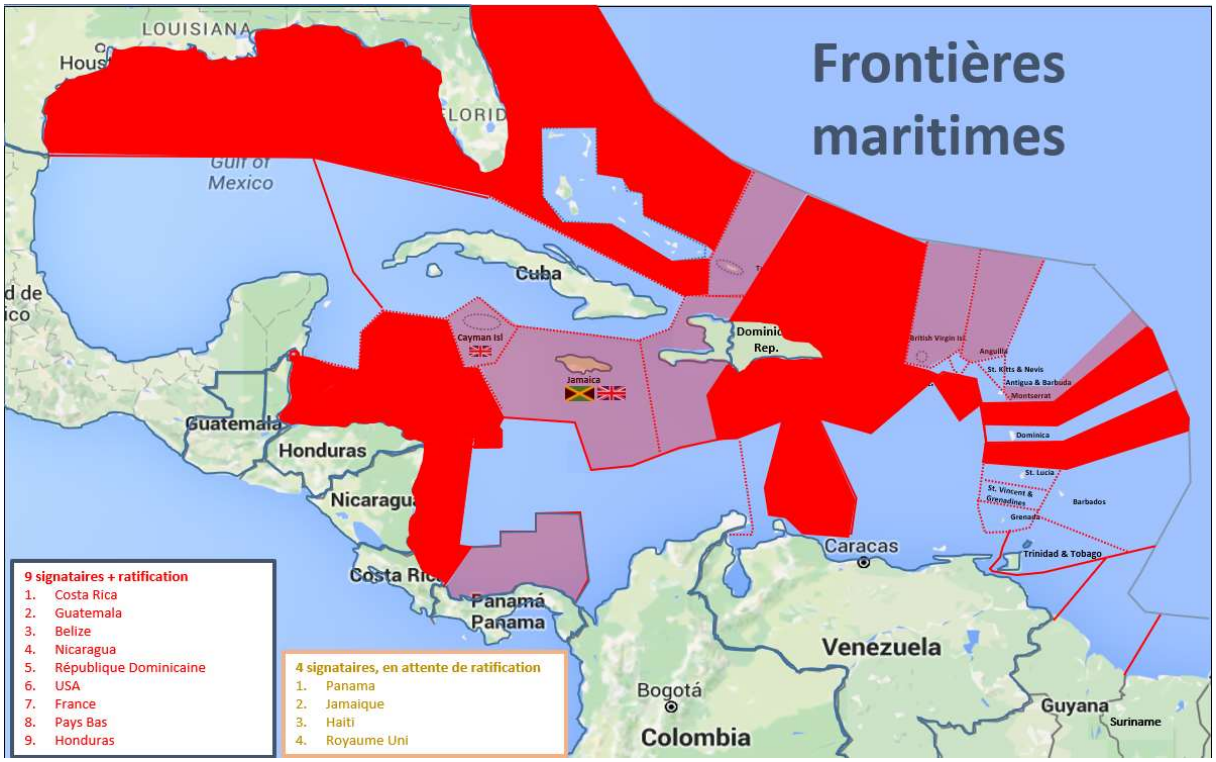
Entré en vigueur en 2008, cet accord régional dit de « San José », aussi appelé « accord d'Aruba » ou « Caribbean Regional Maritime Agreement » (désigné par le sigle « CRA » dans la littérature anglo-saxonne), constitue une avancée importante en matière de défragmentation de l'espace maritime régional[434]. Il améliore les dispositifs collaboratifs bilatéraux en vigueur en permettant « une accélération des procédures d'autorisation d'entrée dans les eaux territoriales, les ports et les aéroports pour les bâtiments et aéronefs ainsi que pour les agents des autres parties, une amélioration de la coordination entre services répressifs, une coopération renforcée en matière de formation » (Rapport du sénat français, 2005, p.11)[435].

L'accord de San José permet ainsi de procéder à des actions d'interdiction en mer en se dispensant de l'accord des différentes chancelleries, à condition que les navires contrôlés battent pavillon d'un des pays signataires (*cf.* Cartes 22 et 23 ci-dessous). Surtout, il facilite considérablement la poursuite entre pays aux eaux contiguës grâce à son article 8 qui autorise l'entrée, les patrouilles et les actions répressives (poursuite, contrôle, arrestation) dans les eaux des Etats partenaires, dont un agent doit toutefois être présent à bord.

Ces accords et mécanismes contribuent à renforcer l'intégration régionale en uniformisant les procédures et en activant une dynamique de défragmentation des espaces maritimes, bien qu'elle demeure incomplète.

[434] Archives du département d'Etat des Etats-Unis, *Maritime and air counter narcotics agreement in Caribbean*, publié en 2005, consulté en juin 2020, https://2009-2017.state.gov/s/l/2005/87198.htm

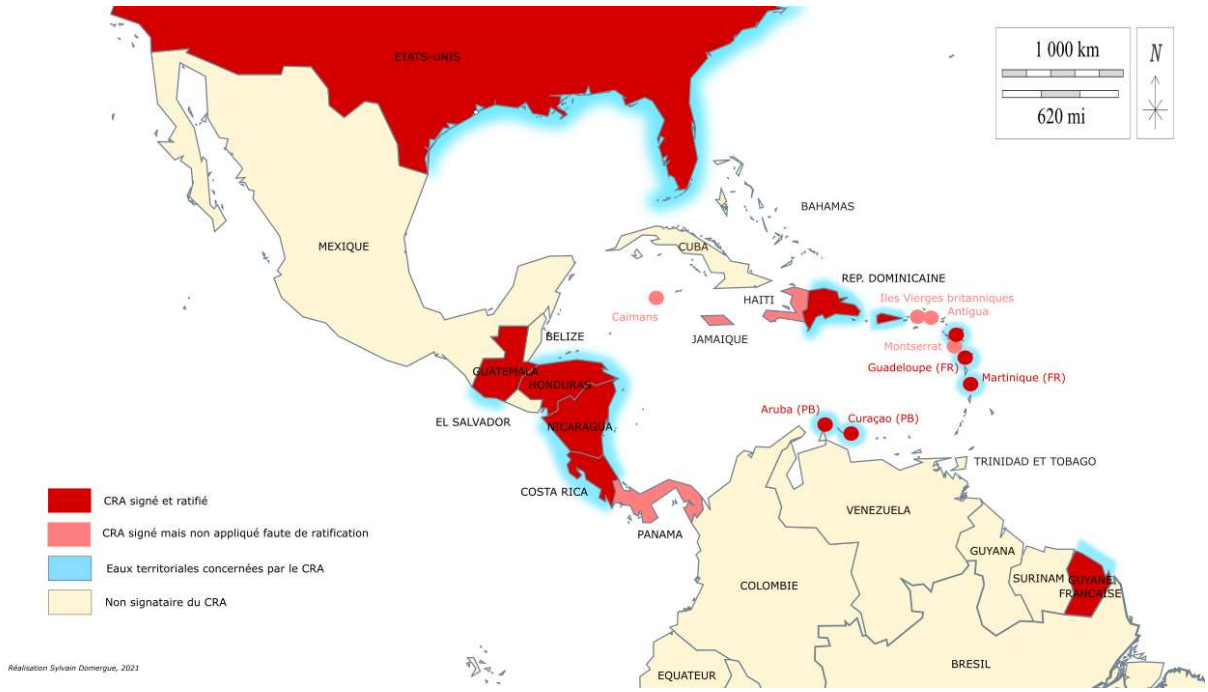
[435] Rapport du Sénat, *Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbe*s, déposé le 8 juin 2005, https://www.senat.fr/rap/l04-373/l04-373_mono.html



Carte 22 - Représentation géographique de l'accord de San José, issu d'une présentation Powerpoint diffusée par l'OEA en 2018.

Source : OEA, 2018

Cette carte, présente de nombreux biais de lecture. Outre son titre approximatif, elle laisse entendre que les ZEE des Etats signataires sont concernées par l'accord de San José (CRA), ce qui n'est pas le cas. Issu d'un document produit par l'Organisation des Etats Américains destiné à être lu par les Etats membres, il vise explicitement à promouvoir l'intérêt de cet accord, en exagérant son incidence géographique. Il cherche également à exacerber l'enjeu de la discontinuité de sa mise en application, en pointant les contraintes générées par l'absence de signature ou de ratification de certains partenaires. Ce document ne traduit donc pas fidèlement la réalité des faits. Nous en proposons donc une représentation plus fine ci-dessous.



Carte 23 - Représentation géographique de l'accord de San José, corrigée

Source : OEA, 2018, FAA, 2019, State Department, 2020, enquêtes conduites sur le terrain (2017-2021)

2.3. … qui tend à favoriser l'émergence d'une région de sécurité maritime, fruit de l'enchevêtrement et la juxtaposition de mécanismes de coopération

a. Une région de sécurité maritime ?

Dans le premier chapitre de cette étude, nous avons proposé d'identifier une région maritime à partir de l'observation d'une « aire géographique organisée par les interactions et les liens entre territoires, acteurs, échelles autour d'un bassin maritime » (Mareï, 2018). Dans cette démarche, la région se donnait à voir par simple observation de la concentration régionale des flux maritimes (chapitre 1), mais également des risques et des menaces maritimes (chapitre 2). Ce prisme de lecture permettait donc de distinguer une région maritime, aux contours flous. Nous avons également pu mettre en évidence dans la seconde partie le fait que les Etats et les acteurs de la sécurité de niveau mondial, en particulier les organisations intergouvernementales à vocation universelle, privilégient un niveau intermédiaire entre local et mondial, afin de

mettre en œuvre une gouvernance sécuritaire des espaces maritimes (chapitres 3, 4 et 5). Or, la gouvernance de la sécurité maritime, déployée sous l'influence des régionalismes d'acteurs placés à différents niveaux (chapitre 6), révèle une superposition et un enchevêtrement de mécanismes de coopération maritime. Cette observation empirique fait écho à l'approche constructiviste de la construction régionale, qui pose que « les régions sont le produit des réseaux, interactions, juxtapositions et articulations de la myriade de connexions à travers lesquelles tous les phénomènes sociaux sont vécus » (Allen *et al*, 1998, p.50).

Nous ne prétendons pas ici identifier une grande région caribéenne selon une lecture holistique. Mais nous considérons qu'il est possible d'affirmer qu'un processus intégration régionale est en marche dans le domaine de la sécurité maritime. Aussi, dans l'hypothèse où une région serait « issue d'un ensemble de pratiques, de discours, de relations et de réseaux traversant les frontières et les échelles, et qui peuvent avoir des origines diverses dans le temps et l'espace mais qui sont assemblées et connectées dans des contextes politiques donnés » (Paasi, 2010, p. 4, dont la pensée est ici synthétisée par Camille Escudé, 2021), la gouvernance de la sécurité maritime ferait émerger et donnerait à voir en fin de compte une région de sécurité maritime (RSM). Celle-ci serait approximativement délimitée par le grand bassin caribéen et ses approches océaniques, où s'enchevêtrent de nombreuses dynamiques de coopération sécuritaire multi-sectorielles. Sa définition géographique s'appuierait sur celle de la « région maritime » proposée par Nora Mareï en 2018[436], mais en s'intéressant ici au seul prisme sécuritaire. Nous proposons donc de la définir comme une aire géographique maritime organisée par des interactions et des liens d'ordre sécuritaire à plusieurs échelles entre territoires et acteurs riverains. Celle-ci serait le produit de cette superposition et de l'enchevêtrement transcalaire d'accords, de réseaux et de pratiques dans le domaine de la sécurité maritime, générant des dynamiques d'intégration sécuritaire plus ou moins avancées dans l'espace interaméricain depuis qu'elles sont apparues dans les années 1970 et 1980.

Dans son étude sur la construction régionale en Arctique, Camille Escudé identifie deux types de dynamiques eu égard à l'émergence d'une région. Dans le premier cas, la région émerge par

[436] Pour rappel : « aire géographique organisée par les interactions et les liens entre territoires, acteurs, échelles autour d'un bassin maritime »

agrégation verticale de territoires. Elle est donc constituée d'un assemblage d'unités territoriales plus petites. Dans le second cas, elle émerge par l'intersection horizontale, faite de superpositions de niveaux (Escudé, 2021) (*cf.* Figure 73).

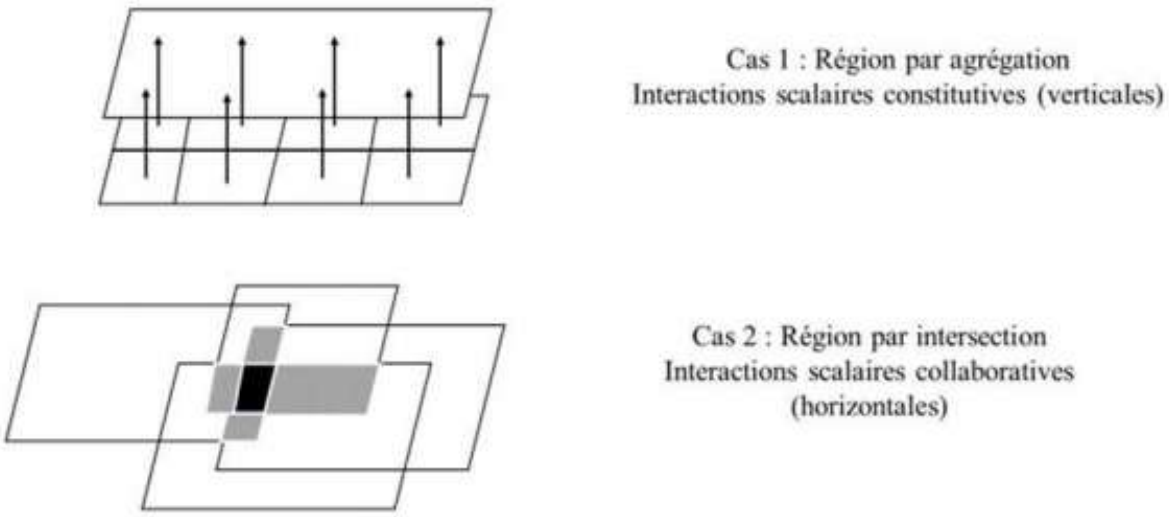


Figure 73 - Essai de typologie de construction politique régionale, proposé par Camille Escudé

Source : Camille Escudé, *Belgeo*, 2021

Nous considérons, dans notre cas d'étude, que la construction régionale de la sécurité maritime émerge par combinaison des deux modèles : la superposition de mécanismes de coopération internationale dans le domaine de la sécurité maritime, placés verticalement et horizontalement à des niveaux de gouvernance différents, favorise la concentration régionale des interactions sécuritaires au sein d'un espace dont le grand bassin caribéen et ses approches océaniques constituent le cœur (*cf.* Figure 74).

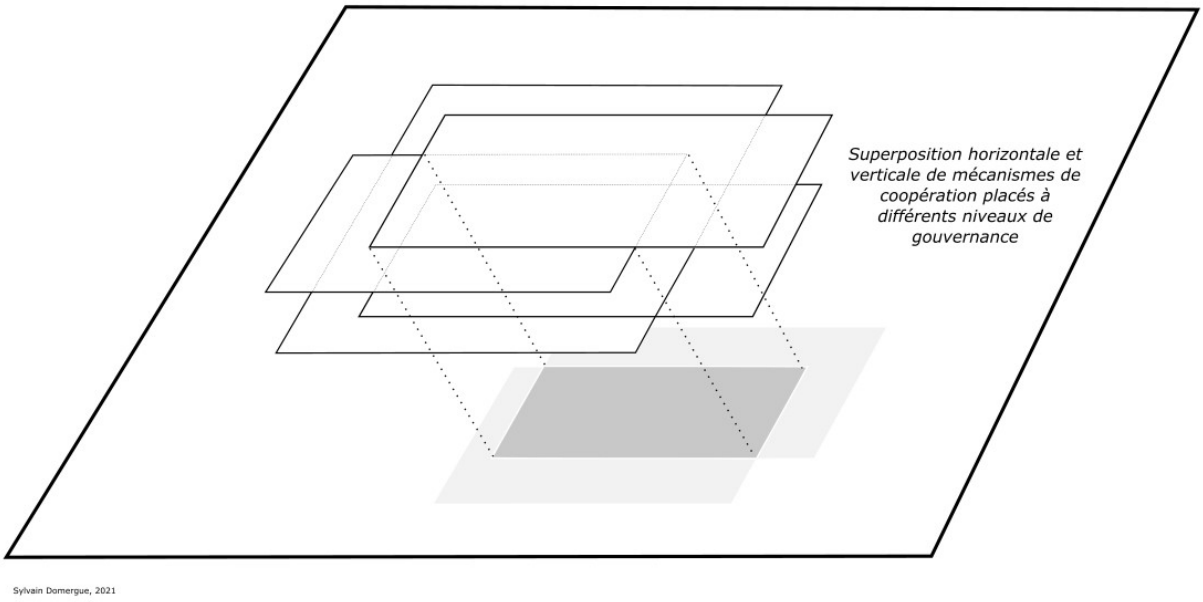


Figure 74 - Une construction régionale par superposition horizontale et verticale des mécanismes de gouvernance de la sécurité maritime

Réalisation : Sylvain Domergue, 2021

b. Des degrés variables d'intégration

A l'instar des échelles, qui sont « produites, existent et peuvent être détruites ou transformées dans les pratiques et les luttes sociales et politiques » (Paasi, 2004, p. 542), les régions sont le « fruit de structures et de discours changeants dans le temps comme dans l'espace » (Escudé, 2020, p. 251). La région de sécurité maritime ne serait donc pas délimitée par des bornes spatiales fixes, elle serait plutôt *flottante* en fonction de l'évolution constante dans le temps de la géographie des réseaux sécuritaires ainsi construits et du degré d'intégration qu'ils génèrent.

En se fondant sur les travaux de Hettne et Söderbaum, la force, la densité et la régularité de ces interactions détermineraient divers degrés de régionalité, et donc d'intégration régionale (Hettne et Söderbaum, 2000 ; Söderbaum, 2013). Ainsi, en considérant la construction régionale comme un processus, et au regard des analyses conduites dans les chapitres précédents, une Région de Sécurité Maritime (RSM) peut être identifiée selon une échelle de l'intégration à quatre niveaux :

- RSM de stade 1 – *L'espace de sécurité maritime régional* : les acteurs riverains, étatiques ou non étatiques, perçoivent un espace régional maritime commun, dont les limites sont floues. Les acteurs de la sécurité (Etats, institutions internationales, acteurs économiques, ONG…) reconnaissent l'existence d'enjeux communs et/ou de risques/menaces communs, mais la définition de ces derniers demeure imprécise. Des instances « régionales » de la sécurité maritime émergent, mais leur activité se limite à un dialogue multilatéral. Aucune coopération sécuritaire multilatérale significative, structurée, régulière et durable en matière de sécurité maritime ne se développe à l'échelle de l'espace considéré.

- RSM de stade 2 – *Le complexe de sécurité maritime régional* : le discours des acteurs témoigne d'une sécuritisation commune plus précise des enjeux sécuritaires maritimes, favorisant la perception d'une communauté de destin plus uniforme à l'échelle de l'espace étudié. Un enchevêtrement d'accords de coopération bilatéraux et multilatéraux émerge, dont la géographie témoigne de la construction d'un espace de coopération sécuritaire maritime régional commun, mais dont les délimitations demeurent approximatives. Des mécanismes de coopération technique de basse intensité[437] entre administrations sont mis en œuvre dans certains secteurs liés à la sécurité maritime (administrations en charge de la lutte contre les trafics, de la pollution volontaire, des catastrophes naturelles majeures…). Le rythme et/ou le nombre d'instances régionales de dialogue consacrées à la sécurité maritime s'accroît, ainsi que le nombre et la diversité des participants. Elles n'ont toutefois pas de compétences décisionnelles supranationales. Des mécanismes de coopération multiniveaux se mettent en place et les normes et procédures en matière de sécurité maritime convergent (interopérabilité) dans certains domaines, mais la coopération demeure très inégale et inconstante d'un acteur à l'autre. Les accords visant à faciliter une défragmentation politique de l'espace maritime commun sont peu approfondis et inégalement appliqués.

- RSM de stade 3 – *L'association régionale de sécurité maritime* : les institutions spécialisées sous-régionales ou régionales sont dotées de certaines compétences

[437] Echanges ponctuels d'officiers, réunions de travail conjointes, …

décisionnelles et de moyens de coordination de la coopération en matière de sécurité maritime entre les Etats membres. Ces institutions délimitent un espace maritime régional en lui attribuant des coordonnées géographiques précises correspondant aux limites de leurs juridictions, bien que celles-ci soient mobiles dans le temps en fonction de l'intégration ou de l'exclusion de tels ou tels acteurs de la communauté maritime intégrée. La coopération multiniveaux se densifie et se systématise dans plusieurs domaines de la sécurité maritime. L'analyse des pratiques met en lumière une multiplication d'actions concrètes et régulières (patrouilles conjointes, organisation et répartition des activités dans l'espace maritime commun…). Des mécanismes de mutualisation de moyens émergent pour le partage de renseignement voire d'infrastructures communes, bien que leur utilisation demeure inégale et irrégulière. La défragmentation politique de l'espace maritime est avancée : les actions transfrontalières (franchissement de juridiction tant en cas de nécessité opérationnelle d'urgence – poursuite – que pour des actions de routine) sont facilitées et s'observent dans les faits, mais demeurent erratiques dans le temps et inégales dans l'espace à l'échelle de la région étudiée. La convergence des normes et des procédures est avancée dans certains domaines, et fait surgir une communauté de pratiques identifiable, mais celle-ci demeure en construction.

- RSM de stade 4 – *La communauté de sécurité maritime régionale* : la coopération en matière de sécurité maritime est fortement structurée au niveau régional ou sous-régional par des institutions *ad hoc* auxquelles sont délégués de grands moyens et pouvoirs décisionnaires et opérationnels en matière de sécurité maritime. Ces institutions régionales de coopération sécuritaire maritime ont un vaste champ de compétence en matière de gouvernance de l'espace maritime considéré. Elles sont les interlocutrices prioritaires des acteurs de niveau mondial intéressés par les questions de sécurité maritime. La coopération multilatérale est forte et régulière (actions maritimes conjointes régulières, mutualisation très avancée des moyens, des infrastructures…), l'adoption de normes et de procédures communes est très avancée dans la plupart des secteurs liés aux enjeux de sécurité maritime.

	Perception espace	**Risques et menaces**	**Coopération sécuritaire**	**Institutions communes**	**Mutualisation de l'espace maritime**
Espace régional de sécurité maritime	Emergence d'une perception commune approximative	Perception commune, bien qu'imprécise ou différemment hiérarchisée	Aucune coopération multilatérale régulière. Convergence normes et pratiques non significative.	Instances de dialogue, forums réguliers, consacrés à l'espace considéré, mais sans réelle capacité décisionnelle	Très faible
Complexe régional de sécurité maritime	Perception commune approximative	Perception d'une communauté de destin plus uniforme	Emergence d'une coopération politique et technique de basse intensité sur des thématiques précises et limitées. Enchevêtrement dense d'accords bilatéraux et multilatéraux.	Accroissement de l'importance et/ou du nombre d'instances régionales, mais qui ne disposent pas de compétences décisionnelles.	Multiplication et enchevêtrement des accords juridiques bilatéraux et multilatéraux
Association régionale de sécurité maritime	Perception commune, délimitations précisées par accords multilatéraux	Forte sécuritisation commune	Coopération dense, régulière, et élargie à un grand nombre d'acteurs. Multiplication d'actions concrètes et régulières, mutualisation des moyens, mais erratiques dans le temps et l'espace.	Les institutions communes sont dotées de capacités décisionnelles et de coordination limitée des moyens des Etats membres sous certaines conditions opérationnelles.	Défragmentation avancée, affranchissement des contraintes frontalières fortement facilité pour un nombre élargi de sujets
Communauté régionale de sécurité maritime	Perception commune, délimitations précisées par accords multilatéraux	Forte sécuritisation commune	Coopération multilatérale dense, fluide et régulière. Forte homogénéisation des normes et pratiques entre Etats membres.	Les institutions communes sont dotées d'importantes capacités décisionnelles et de coordination des moyens des Etats membres.	Affranchissement des contraintes frontalières systématisé entre Etats membres pour toute problématique relative à un enjeu de sécurité

Tableau 15 - Tableau de synthèse des degrés d'intégration au sein d'une région de sécurité maritime

Sylvain Domergue, 2021

A la lumière de cette proposition de typologie, une Région de Sécurité Maritime Interaméricaine peut être identifiée, mais nous constatons que le degré d'intégration demeure bas à l'échelle régionale.

3. Une construction régionale de la sécurité maritime incomplète et asymétrique

3.1. La persistance d'effets frontières

a. Des régionalismes sans régionalisation significative des échanges sécuritaires …

Les enquêtes de terrain et les entretiens ont révélé un écart significatif entre les discours et l'effectivité opérationnelle des institutions régionales et sous-régionales susmentionnées. Si les acteurs institutionnels construisent bien formellement différentes échelles de la sécurité maritime, s'emboîtant sur plusieurs niveaux (Domergue, 2020), la densité de la coopération sécuritaire est souvent limitée.

De nombreux effets silos

La spécialisation thématique des organisations prenant part à la gouvernance de la sécurité maritime (sécurité de la navigation, pollution, prévention des risques naturels majeurs…) rend parfois très difficile leur perception et la compréhension de leur action. De nombreux témoignages collectés auprès d'acteurs de statuts divers de différents niveaux de gouvernance ont mis en évidence des effets silos ou de cloisonnement, à savoir des carences synergiques entre mécanismes de coopération. Les causes en sont nombreuses et nos recherches permettent d'identifier certains problèmes récurrents.

Le cas du RAC/REMPEITEC, organisme essentiel en termes de convergence des normes et pratiques dans le domaine de la sécurité maritime à l'échelle du bassin caribéen est révélateur. Les entretiens réalisés aux Etats-Unis et dans les territoires insulaires européens, mais également à Panama avec des membres d'importantes organisations professionnelles multinationales du transport maritime, ont mis en évidence la grande méconnaissance de cet

organisme régional. La raison peut être trouvée dans le fait que ce type d'organisme, en vertu de ses statuts, donne la priorité à des actions en faveur des administrations des pays les moins avancés, au détriment des pays disposant de capacités plus autonomes pour lutter contre les risques de pollution.

Ce manque de visibilité et de capacité fédérative est causé aussi par le manque de moyens de cette instance régionale des Nations Unies. Nos échanges avec plusieurs interlocuteurs membres de cette organisation ont souligné d'importantes carences multiples, telles que des difficultés d'accès à des données régionales précises et à jour sur l'évolution de la navigation dans la région, ou de statistiques fiables sur les déballastages en mer, pourtant indispensables à l'activité du centre. A titre d'exemple, le RAC/REMPEITC à Curaçao a conçu une *Marine Traffic Database*, une « base de données SIG complète sur le trafic maritime dans la région des Caraïbes, principalement conçue pour évaluer les risques associés aux activités de transport maritime et pour atteindre d'autres objectifs liés à la protection et au développement de l'environnement marin »[438] (cf. Figures 75 et 76 ci-dessous).

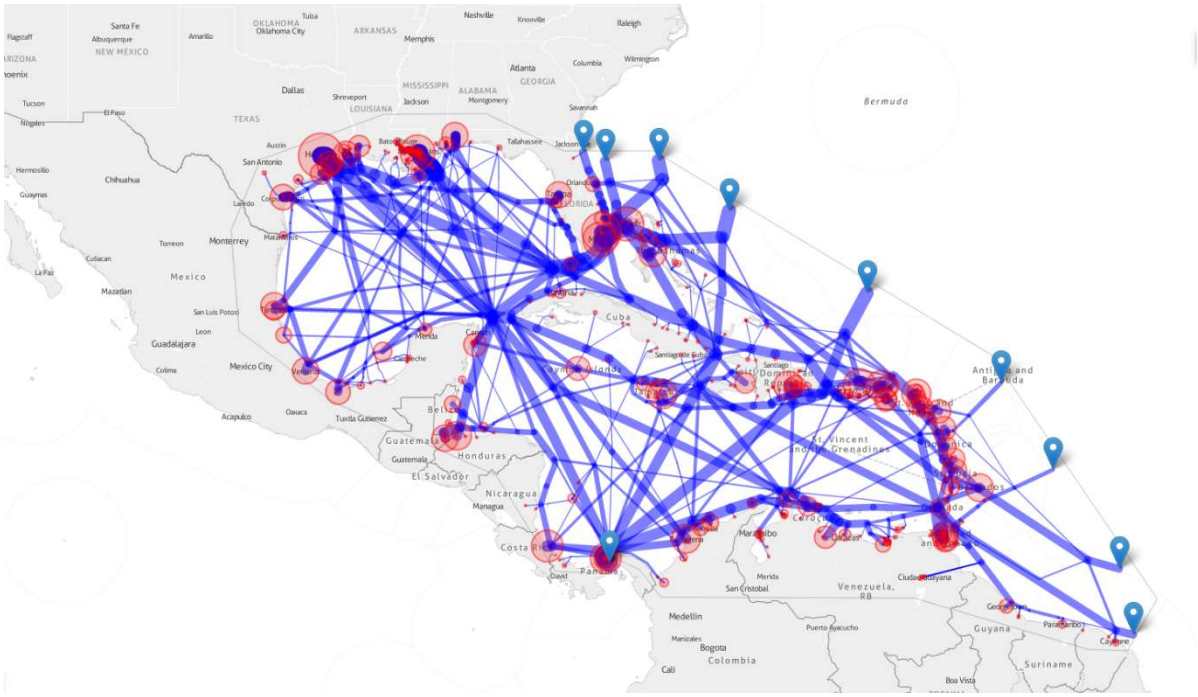


Figure 75 - Visuel de l'interface Marine Traffic Database proposé par le RAC-REMPEITC.

Source : RAC-REMPEITC, 2019

[438] Présentation de l'outil Maritime Traffic Database, http://racrempeitc.org/maritime-traffic-database

Cette interface permet de disposer d'un outil interactif, permettant théoriquement de visualiser en détail la densité et la nature du trafic maritime par portion de routes. A titre d'exemple, dans la figure ci-dessous, il permet d'identifier les principales routes empruntées par le trafic maritime entrant et sortant des ports vénézuéliens. L'utilisateur peut, en cliquant sur les sections de route maritime (entre deux points de convergence/divergence représentés par les ronds bleus marine sur les lignes), connaître de nombreux détails sur le nombre de navires, leur nature, tonnage, vitesse, type de marchandise empruntée ou encore âge moyen de la flotte ayant navigué sur cet intervalle au cours de l'année précédente.

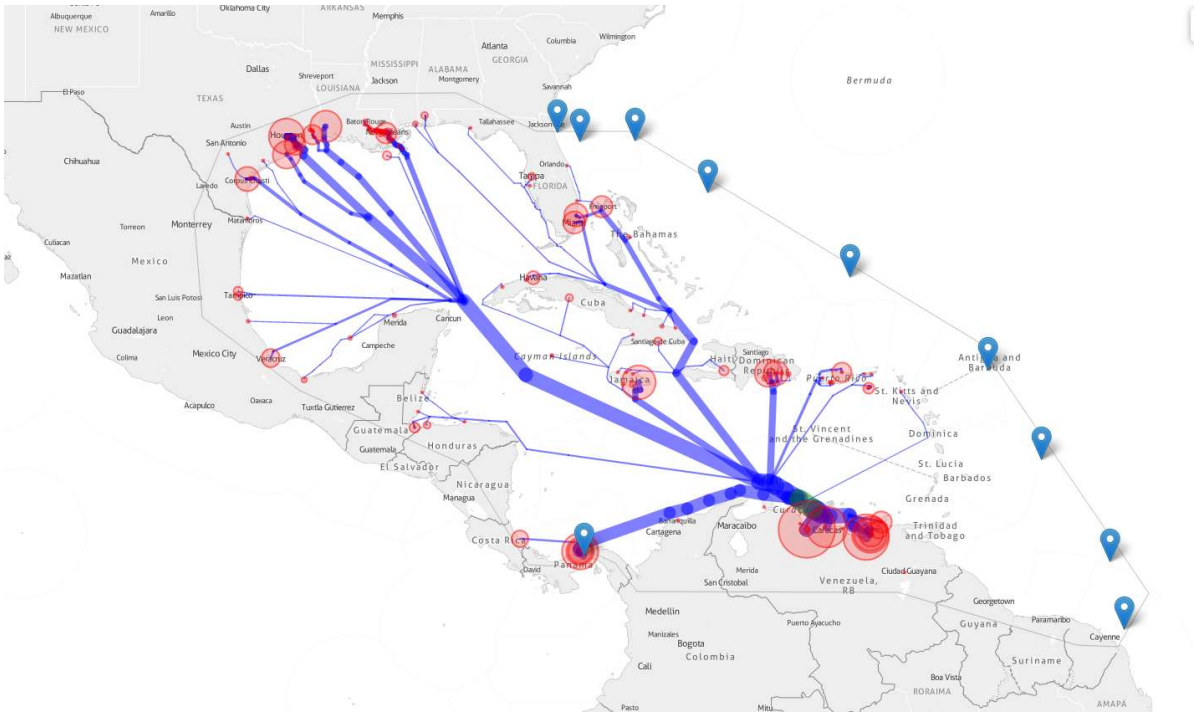


Figure 76 - Exemple de représentation visuelle du trafic maritime entrant et sortant des ports vénézuéliens par l'outil Marine Traffic Database proposé par le RAC-REMPEITC.

Source : RAC-REMPEITC, 2019

Ce programme informatique ambitieux intègre de nombreuses informations notamment utiles à la conception de programmes multinationaux de prévention des risques et à leur mise à jour. Plusieurs organismes régionaux comme les MRCC et certaines administrations nationales (gardes côtes, affaires maritimes, etc.) ont confirmé leur vif intérêt pour ce type d'outils gratuit et mutualisé pour les Etats-parties. C'est le cas des PMEM qui disposent rarement des moyens nationaux susceptibles de produire, acquérir, centraliser et analyser ces données. A titre d'exemple, la figure 76 ci-dessus illustre les capacités de ce programme, permettant d'identifier les principales routes entrant et sortant des ports pétroliers vénézuéliens, leur trajectographie, ainsi que la nature et les caractéristiques détaillées des navires qui les empruntent. Nos interlocuteurs au sein du RAC/REMPEITEC ont souligné l'utilité de ce type de système

d'information dans l'élaboration de plans de prévention des risques régionaux et sous-régionaux et le développement de synergies entre acteurs dans les *choke points* (goulets d'étranglement) les plus sensibles (administrations des affaires maritimes, compagnies de transport, garde-côtes, chancelleries, organisations internationales, etc.).

Cet outil collaboratif puissant et au potentiel considérable témoigne, en principe, d'un certain degré d'avancement du processus d'intégration à l'échelle de la région. Il permet théoriquement la mutualisation, en amont, de moyens, d'outils, d'informations, et en aval, l'élaboration de procédures communes, et de coordination avec différentes administrations de différents niveaux de gouvernance. Toutefois, l'usage de cet outil[439] et la lecture détaillée de ses fichiers informatiques ont révélé que les données disponibles dataient de 2006 à 2008. Contactés, les responsables du RAC/REMPEITEC ont déploré l'absence de moyens suffisants pour acquérir, chaque année, les données nécessaires à la mise à jour du programme auprès des organismes internationaux privés qui les collectent[440]. Les démarches ultérieures de recherche auprès de la Lloyds, dont la branche *List Intelligence* fournit la plus grande part de ces données, ont permis d'estimer leur facturation au minimum à plusieurs milliers voire dizaines de milliers de dollars, selon qu'elles sont brutes ou analysées.

Cet exemple illustre le caractère incomplet de l'intégration régionale dans le domaine de la sécurité maritime dans le cadre du programme de Mers Régionales du PNUE. Si des avancées notables ont pu être réalisées afin de faciliter les synergies entre acteurs riverains, elles demeurent pour l'heure erratiques.

Les effets silos semblent par ailleurs favorisés par la fragmentation culturelle et historique de la région, comme cela a été régulièrement mis en avant au cours des entretiens. Dans le champ de la *maritime safety*, plusieurs hauts responsables de l'OMI et de programmes associés ont ainsi pointé du doigt la coexistence du MoU Caraïbes, fondé originellement par les PMEM héritiers de l'Empire colonial britannique, et du MoU Amérique latine, composés des anciens territoires de l'Empire espagnol et du Brésil. La secrétaire générale du MoU Caraïbe a insisté sur le caractère essentiel du paramètre linguistique et sur la force des réflexes hérités de cultures

[439] Après accord de l'organisation, qui nous en a donné l'accès fin 2019.

[440] Entretien conduit avec le RAC/REMPEITC en mars 2019.

administratives différentes. Dans le domaine de la coopération sécuritaire environnementale, le Pr. Mahon et le Pr. Fanning[441] ont, eux aussi, attiré notre attention sur l'importance de ces paramètres culturels :

> *Question - Quelle est votre opinion sur le fonctionnement et l'efficacité de l'intégration régionale concernant votre domaine de spécialité, la gouvernance des problématiques environnementales maritimes ?*
>
> *Réponse du Pr. Mahon et du Pr. Fanning* - D'un point de vue fonctionnel, les mécanismes de coopération que les acteurs de la région tentent de mettre en place sont efficients, mais cela dépend surtout de la thématique traitée. Par exemple, les pays collaborent bien en fonction de leur proximité culturelle, historique, et dans le cadre de leurs organisations politiques régionales respectives. Dans certains cas, cette coopération est fortement facilitée par le fait que certains pays ont une constitution les autorisant à coopérer avec des pays partenaires d'une même organisation. La proximité géographique est importante, mais la proximité politique, culturelle et historique l'est encore plus. Cela dépend des domaines de coopération.
>
> *Question - Nous sommes donc plutôt dans une coopération sub-régionale, plutôt que véritablement régionale ?*
>
> *Réponse du Pr. Mahon et du Pr. Fanning* - En termes d'intensité oui. Plusieurs États des anciennes colonies britanniques insulaires par exemple collaborent très bien entre eux. Il en est de même dans plusieurs pays de langue espagnole sur le continent. La coopération régionale regroupant ces différents sous-ensembles à l'échelle de la WCR fonctionne, mais est moins intense, voire anecdotique sur certains sujets.
>
> Extraits des carnets de terrain, entretiens conduits à l'Université des *West Indies*, Bridgetown, La Barbade, mars 2019

Un constat récurrent au cours de nos enquêtes : lors des entretiens au sein du JIATF-S de Key West en Floride, nous avons pu constater des difficultés persistantes pour développer des coopérations intenses avec certains pays d'Amérique centrale dont les cadres intermédiaires

[441] Entretiens conduits à l'Université des *West Indies*, Mars 2019, La Barbade

maîtrisent mal l'anglais. Les contacts établis avec les *Search and Rescue Region* de la RMIA ont, de la même façon, permis de mettre en évidence la difficulté à échanger avec certains partenaires proches, tels les Vénézuéliens, qui refusent de parler en anglais pour des motifs politiques. Une situation qui s'est avérée particulièrement périlleuse dans certaines situations critiques, où des interactions intenses entre mécanismes sous-régionaux étaient nécessaires. A ce titre, le directeur de la sûreté d'un leader mondial du transport maritime nous indiquait qu'à l'occasion d'un grave incident concernant l'un des porte-conteneurs de la compagnie dans la SRR vénézuélienne, il avait été nécessaire de gérer la situation avec la permanence internationale du CROSS Gris Nez, situé en France métropolitaine, faute de pouvoir s'appuyer sur le MRCC vénézuélien, dépassé par les événements[442].

Différentiels de développement, blocages politiques et « tyrannie des distances »

L'intensité et la durabilité des interactions sécuritaires entre acteurs riverains a d'autres déterminants, tels que les inégalités de développement, les blocages politiques et les distances géographiques couplées aux capacités des Etats de la région.

Comme nous l'avons souligné dans le chapitre 4 (section 2), les carences capacitaires de nombreux Etats de la RMIA ne permettent pas toujours d'établir des mécanismes de coopération efficients en matière de sécurité maritime. Cela est illustré par le réseau des *Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)* commandant les *Search and Rescue Region* qui divisent l'espace maritime mondial. A l'occasion d'une observation non-participante et d'entretiens avec les responsables du MRCC Fort de France, nous avons pu constater que les infrastructures des centres opérationnels de la région étaient particulièrement vulnérables aux risques naturels majeurs, à commencer par les phénomènes cycloniques. Etant l'une des pièces maîtresses des dispositifs de coordination de secours, l'interruption du fonctionnement d'un MRCC pourrait entraîner des conséquences lourdes en situation de crise. Si la réglementation internationale IAMSAR[443] prévoit qu'un MRCC adjacent peut temporairement reprendre l'activité du poste empêché, la réalité sur le terrain s'avère plus complexe, d'après le commandant en second du MRCC Fort de France :

[442] Entretien conduit en juillet 2021.

[443] Manuel International de Recherche et de Sauvetage Aéronautiques et Maritimes

> « A l'occasion de plusieurs simulations conduites en synergie avec les MRCC voisins de celui de Fort de France afin de tester notre interopérabilité et interchangeabilité, force a été de constater que les autres centres de la région (SRR Guyana, Suriname, Venezuela, Trinidad, …) ne seraient pas forcément en mesure de prendre notre relais. Leurs carences capacitaires demeurent, à ce stade, encore trop importantes pour leur permettre de prendre en charge deux *SRR*, même temporairement, en situation d'alerte. Nous mettons donc en place un système pour que ce soit un CROSS de métropole qui puisse reprendre toutes nos données, nos fréquences, notre annuaire pour nous suppléer si nécessaire »[444].

Cette situation témoigne ainsi du faible degré d'intégration entre les mécanismes sous-régionaux de gouvernance de la sécurité de la navigation. Les efforts de développement des compétences (*capacity building,* dans le vocabulaire des interlocuteurs enquêtés) des institutions internationales afin de permettre la montée en puissance des MRCC installés dans les PMEM n'ont ainsi pas encore pleinement porté leurs fruits, bien que nos interlocuteurs aient souligné d'importants progrès réalisés ces dernières années en termes d'interopérabilité.

L'intégration régionale en matière de prévention des risques présente des fragilités comparables. L'exemple de la gestion des risques de tsunamis est éclairant à ce sujet : dans l'espace caribéen, le danger de submersion marine a conduit les acteurs de la région à tenter de s'organiser collectivement. La Commission Océanique Intergouvernementale de l'UNESCO a favorisé le développement d'un programme régional baptisé ICG/CARIBE-EWS (Intergovernmental Coordination Group for the Tsunami and Other Coastal Hazards Warning System for the Caribbean and Adjacent Regions) qui met en réseau les mécanismes nationaux de surveillance, mutualise les données et permet de déployer un système d'alerte à l'échelle régionale. La littérature grise produite par le groupe de coordination[445] témoigne de la régularité des échanges depuis sa fondation et mentionne des exercices annuels internationaux et inter-administrations locaux. Les comptes rendus d'activité mettent en évidence, sur plusieurs

[444] Entretien réalisé à Fort de France en juillet 2019.

[445] En particulier l'ensemble des documents consultés ou produit au cours de chaque réunion annuelle du groupe, ainsi que le brouillon du rapport final de la dernière session de l'ICG/CARBIE EWS, qui s'est tenue en distanciel du 27 au 29 Avril 2021. Les comptes-rendus d'activité des années précédentes sont également consultables à la même adresse.

(http://www.ioc-tsunami.org/index.php?option=com_oe&task=viewEventDocs&eventID=2987, et http://www.ioc-tsunami.org/index.php?option=com_oe&task=viewDocumentRecord&docID=28395)

années, une participation quasi-systématique et unanime de l'ensemble des Etats et territoires semi-autonomes de la région, y compris des Etats qui ne souhaitent pas faire partie d'autres organisations régionales pour des motifs politiques, tels Cuba, le Venezuela et le Nicaragua. Toutefois, une analyse plus fine des rapports révèle un degré d'intégration régionale encore bas : les comptes rendus d'exercice, en particulier, témoignent de la persistance d'un manque de coordination entre stations d'alertes, de dysfonctionnements de communication entre acteurs, ainsi que de la difficulté à obtenir des données précises sur certaines zones à risques. Les auteurs de ces rapports expliquent ces difficultés par des carences matérielles (suivi de l'évolution du niveau de la mer peu opérant, absence de systèmes de surveillance, vulnérabilité des infrastructures aux séismes, etc.) et opérationnelles des administrations nationales et locales (manque de personnel, de formation, de connaissance des procédures, insuffisance de réactivité après séisme, etc.), en particulier parmi les PMEM.

Dans les entretiens, les représentants de la plupart des forces de sécurité riveraines de l'espace maritime étudié reviennent souvent sur les contraintes que sont les grandes distances géographiques[446]. Comme le soulignait le commandant d'une frégate de la Marine Nationale[447], il faut entre 4 et 6 jours de mer pour traverser de part en part le grand bassin caraïbe, sans prendre en compte un éventuel transit par le Canal de Panama en cas de déploiement nécessaire sur la façade Pacifique. L'exposition des capacités navales des PMEM (chapitre 4, section 2.2) montre que peu d'Etats de la région disposent des moyens hauturiers permettant de réaliser aisément de telles navigations. A l'occasion de leur participation aux formations et exercices conjoints effectués régulièrement en divers points de l'espace maritime régional, les PMEM privilégient donc le déplacement individuel d'agents, plutôt que le déploiement systématique de navires, pour des raisons capacitaires et financières. Or, comme l'ont montré Colette Ranely Vergé-Depré et Patrice Roth, les connexions aériennes sont inégalement développées de point à point dans le grand espace caribéen, et s'organisent autour d'un petit nombre de *hubs*, notamment Miami et Panama (Ranely Vergé-Depré et Roth, 2017). Les échanges d'officiers ou de fonctionnaires d'île en île, ou entre l'Amérique du Sud et certains pays d'Amérique centrale sont ainsi très malaisés. La situation est telle que, pour atteindre certaines destinations insulaires, des officiers du plateau des Guyanes (Guyana, Suriname et Guyane française) devant

[446] Entretiens et bilans de discours des responsables

[447] Entretien conduit à l'occasion d'une observation participante à un exercice maritime multinational en mer au large des Petites Antilles, Juillet 2019.

participer à certains forums régionaux dans les Antilles ou en Amérique centrale ont affirmé devoir parfois transiter par Atlanta, New York, voire l'Europe occidentale (Paris, Londres ou Madrid) plutôt que *via* un *hub* régional plus proche, pour des raisons pratiques (cumul du temps d'escale et de voyage plus court) et financières. Les témoignages collectés sur le terrain et les comptes rendus d'activité de nombreuses organisations régionales ou sous-régionales ont mis en lumière la difficulté de faire régulièrement de tels déplacements. Afin d'y remédier partiellement, nous avons constaté que les acteurs impliqués faisaient un usage croissant de la visio-conférence entre Etats-majors ou administrations maritimes de la région. La visite en 2019 de centres opérationnels français (Fort de France) régionaux (*Regional Security System*, base militaire de *Paragon Center*, la Barbade) et les entretiens réalisés avec des interlocuteurs de plusieurs Etats de la région en 2020 et 2021 ont témoigné de la forte appropriation de ces pratiques numériques par un grand nombre d'acteurs, facilitant les interactions humaines entre certains services qui, jusque-là, n'échangeaient que ponctuellement.

L'absence de proximité géographique n'est toutefois pas toujours le paramètre inhibiteur décisif de l'intégration régionale sécuritaire. La mutualisation des moyens, le partage d'informations et les progrès en matière d'interopérabilité grâce à l'adoption croissante de normes et procédures communes sont par exemple très efficients à l'échelle du grand bassin caraïbe, grâce au déploiement de mécanismes coopératifs portés par SOUTHCOM (infrastructures partagées au centre opérationnel multinational hébergé par le JIATF-S Key West, aide financière aux partenaires, organisation annuelle des exercices *Tradewins*, etc.). A l'inverse, les initiatives prises dans un périmètre très réduit, à l'image du « Triangle Sud » (Amérique centrale, Colombie et Equateur sur la côte pacifique, qui partagent par ailleurs une forte proximité culturelle et linguistique), demeurent peu développées, faute de moyens, de capacités techniques et d'investissement des administrations et Etats concernés.

Les carences des processus d'intégration régionale peuvent ainsi également être mis en relation avec des motifs politiques. Les tensions politiques entre les Etats-Unis, le Venezuela et Cuba gênent le déploiement de certaines coopérations, à l'image de l'absence de participation des parties cubaines et vénézuéliennes à la plupart des mécanismes régionaux de coordination de la lutte contre les trafics illicites. Cette mise en retrait peut être imposée par les Etats-Unis, qui organisent depuis 1962 l'exclusion de la Havane de l'OEA) et des organismes sécuritaires associés tels l'Inter-American Defense Board (IADB) (Arthus, 2017). Elle peut être aussi

volontaire, à l'image de la non-participation du Venezuela et de Cuba aux forums CABSEC-SAMSEC. De même, les accords multilatéraux ou bilatéraux, tels les accords *Shiprider*, peuvent être bloqués lorsqu'un Etat ne met pas à disposition un agent à bord d'un navire étranger souhaitant effectuer des patrouilles dans ses eaux (cf. infra Chapitre 7 section 2.2). Le Venezuela paralyse ainsi, depuis l'instauration du régime bolivarien, la mise en œuvre du *Shiprider Agreement* signé avec les Etats-Unis à la fin des années 1990.

Des effets frontières multiformes demeurent donc prégnants à l'échelle de la région maritime considérée et ont pu être observés à de nombreuses reprises sur le terrain sous diverses formes : grandes difficultés à dépasser les contraintes juridiques et administratives, divergences dans la priorisation de certains risques, carences dans la régularité et l'efficience des échanges opérationnels, etc. Cela explique l'affirmation d'un officier supérieur européen attaché de défense dans la région, interrogé dans le cadre de cette étude : « le discours des Etats de la région, en particulier les plus petits, est résolument volontariste pour créer plus de synergies, plus d'intégration sécuritaire. Ils ne manquent pas de l'exprimer dans les instances internationales. Mais quand on tente de passer aux actes, nos interlocuteurs se replacent souvent dans un réflexe insulaire : en d'autres termes, le « c'est mon île » résume bien souvent le leitmotiv des autorités locales lors des tentatives de mise en œuvre concrète des actions de coopération »[448].

On observe donc des régionalismes, c'est-à-dire des stratégies de coopération structurées par des accords, mais leurs effets, à savoir l'augmentation effective des échanges sécuritaires entre unités territoriales proches, demeure très erratique à l'échelle de l'espace maritime étudié.

b. … générant une intégration à géométrie variable.

Afin de mettre en évidence les degrés d'avancement des processus d'intégration régionale en matière de sécurité maritime selon le domaine observé, nos recherches ont permis de proposer un panorama des mécanismes de coopération existants et d'estimer leurs effets sur l'intégration sécuritaire maritime aux échelles régionales et sous-régionales, pour la période étudiée (2017-2021).

[448] Entretien conduit en marge du congrès international CABSEC-SAMSEC 2019, Bridgetown, La Barbade.

La coopération en matière de sécurité environnementale dans le domaine maritime

L'état de la coopération en matière de sécurité environnementale témoigne de manière très nette de l'inégale avancée des processus d'intégration régionale à différentes échelles. Si aucun programme de Mer Régionale du PNUE/OMI ne couvre l'intégralité de l'espace maritime étudié, nous avons présenté plus haut deux conventions régionales, l'une couvrant le grand bassin caribéen (programme WCR*)*, l'autre le « Triangle Pacifique » (programme NEP) à l'ouest de l'isthme interaméricain. Les initiatives des acteurs impliqués révèlent un processus d'intégration relativement avancé dans le cas de la WCR, tandis que le programme NEP demeure à l'état de projet (*cf.* Tableau 16 et figure 77).

Tableau 16 - Processus d'intégration régionale en matière de sécurité environnementale

Régionalismes	Oui	Deux programmes de mers régionales (WCR et NEP), impulsés « par le haut » (PNUE, avec soutien OMI, mis en œuvre par les Etats), associant les initiatives de nombreux acteurs au niveau local et translocal « par le bas »
Régionalisation des interactions	Non significative	**A l'échelle de la RMIA**
	Variable	**A l'échelle sous-régionale (avancée dans le cadre du programme WCR[449], quasi-inexistante à cette heure dans le cadre du programme NEP).**
Intégration régionale	Moyenne **RSM stade 3** (*Association de sécurité maritime régionale*)	**A l'échelle du bassin caribéen**, programme *WCR*. - Institutions centralisées (CAR/RCU) et pyramidalisées (RAC/REMPEITC notamment en ce qui concerne le volet environnemental de la sécurité maritime) - Infrastructures mutualisées (administration centralisée et pyramidalisée, plusieurs centres régionaux, nombreuses interactions avec acteurs nichés à divers échelles de gouvernance, du local au global). - Uniformisation des pratiques en cours
	Naissante **RSM stade 1** (*Espace de sécurité maritime régionale*)	**A l'échelle du « Triangle Pacifique »,** programme *NEP*, - Intégration balbutiante

[449] Présentation de la Convention de Carthagène, site de l'organisation, consulté en octobre 2021, https://www.unep.org/cep/who-we-are/cartagena-convention

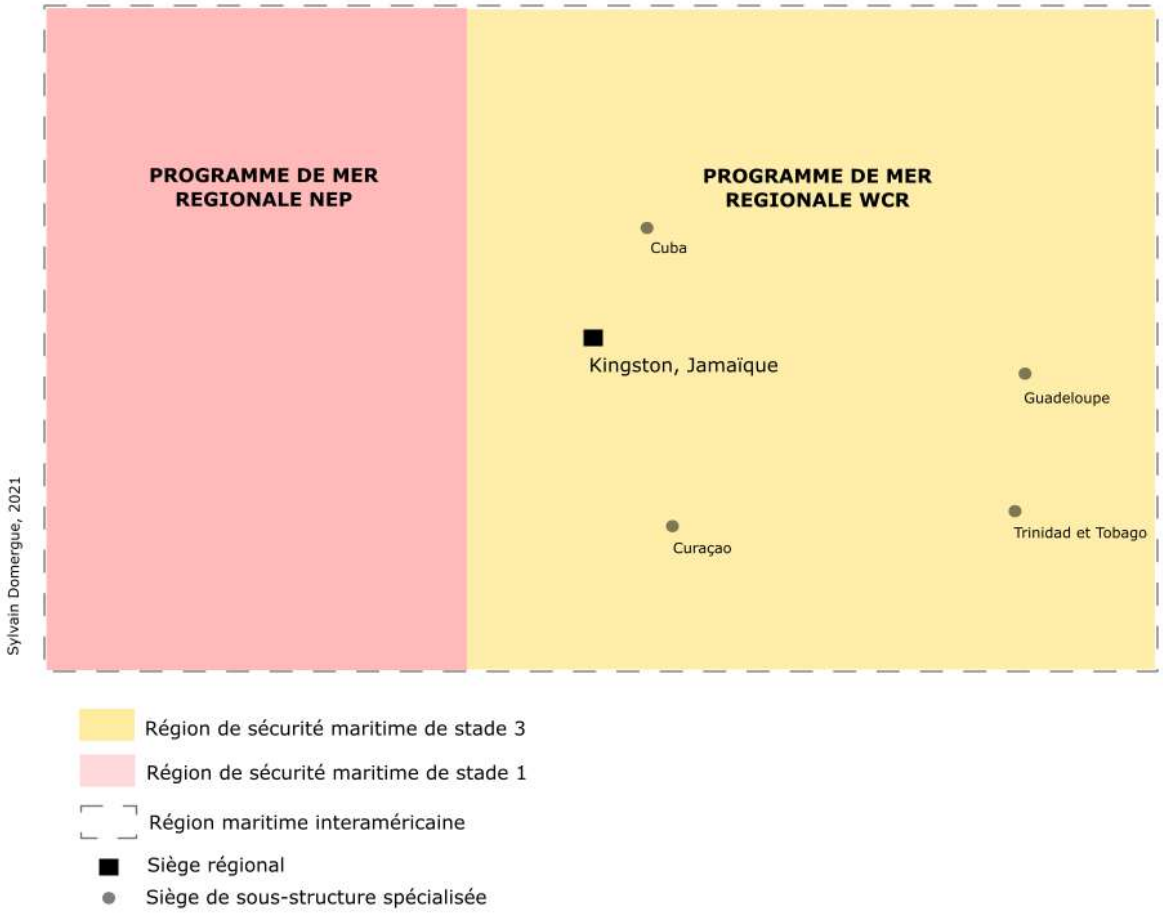


Figure 77 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de sécurité environnementale maritime

Sylvain Domergue, 2021

La coopération en matière de sécurité de la navigation

La coopération administrative et technique dans le cadre du Contrôle de l'Etat du port mis en œuvre dans le cadre de mécanismes régionaux (PSC MoUs Caraïbes et Amérique latine) ouvre la voie à des interactions croissantes entre acteurs riverains. Celles-ci s'opèrent par la mise en commun d'informations en temps réel, la réalisation d'actions coordonnées, des échanges de personnels et l'adoption de normes et procédures communes. Nos interlocuteurs au siège de l'Organisation Maritime Internationale ont confirmé la réalité de ces avancées en termes d'intégration régionale au sein de ces protocoles d'accords interétatiques. En revanche, ces MoU ne prévoient pas la création d'instances dédiées dotées de compétences décisionnelles.

Les *Search and Security Region,* bien que celles constituées de plusieurs Etats soient

relativement peu nombreuses dans l'espace étudié*,* illustrent mieux encore l'état d'avancement de l'intégration opérationnelle et administrative au sein de ces organisations sous-régionales en matière de sécurité de la navigation. Les normes et procédures sont totalement uniformisées avec l'application de réglementations décidées au niveau mondial (OMI), tandis que les infrastructures sont mises en réseaux et mutualisées (*cf*. Tableau 17 et Figure 78 ci-dessous). Des compétences décisionnelles, bien que limitées, sont transférées au niveau sous-régional (le MRCC), qui dispose de pouvoirs de coordination sur les moyens mis à disposition par les Etats membres et/ou les administrations locales. En revanche, il reste difficile de développer des interactions entre SRR adjacentes au sein de la RMIA.

Tableau 17 - Processus d'intégration régionale en matière de sécurité de la navigation		
Régionalismes	Oui	Superposition de plusieurs accords et mécanismes de coopération à différentes échelles
Régionalisation des interactions	En cours	**A l'échelle régionale**
	En cours	**A l'échelle sous-régionale**
Intégration régionale	Moyenne **Situation intermédiaire entre RSM stade 2** (*complexe de sécurité maritime régionale*) **et RSM stade 3** (*association de sécurité maritime régionale formelle*)	**A l'échelle de l'Amérique latine**, *MoU* de Vina del Mar ; **A l'échelle des Caraïbes**, *Caribbean MoU.* - Institutions centralisées - Pratiques en cours d'uniformisation (normes procédures, partage d'informations, actions conjointes, …), mais le décloisonnement administratif demeure incomplet d'un Etat et d'une administration à l'autre. - Les MoU ne disposent d'aucune compétence décisionnelle
	Avancée **RSM stade 4** (*communauté de sécurité maritime*)	**A l'échelle des SRR :** - Institutions centralisées disposant de compétences décisionnelles. - Infrastructures mutualisées - Uniformisation avancée des pratiques (normes procédures, partage d'informations, actions conjointes, …) - Intégration inter-SRR demeure toutefois encore peu opérationnelle, malgré le partage de normes et procédures communes (IAMSAR).

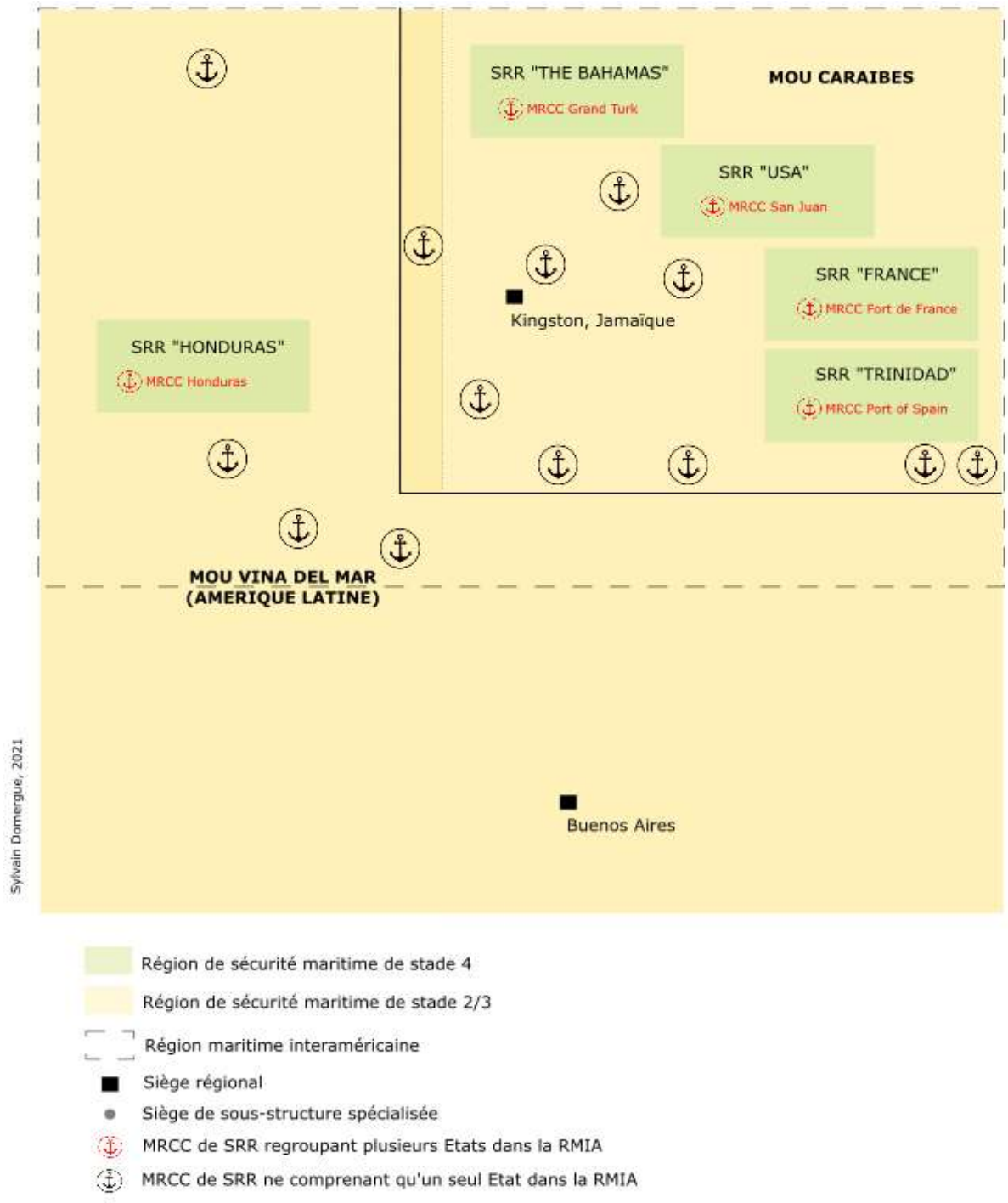


Figure 78 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de sécurité de la navigation

Sylvain Domergue, 2021

La coopération en matière de lutte contre les menaces maritimes et la lutte contre les risques naturels majeurs

Les initiatives mises en œuvre sous l'égide de SOUTHCOM et de son centre spécialisé JIATF-S génèrent d'importantes interactions qui favorisent l'intégration régionale dans le domaine sécuritaire. Cette institution ne possède aucun moyen naval en propre, mais elle coordonne les capacités disponibles des forces américaines et de leurs partenaires[450]. Toutefois, ces échanges demeurent très inégaux et surtout très asymétriques d'un acteur à l'autre : s'ils sont intenses entre états-uniens, britanniques, français, néerlandais ou colombiens, les PMEM de la région y jouent un rôle très secondaire dans le processus décisionnel, notamment à cause de leurs faibles capacités opérationnelles. La plupart des Etats insulaires des petites Antilles n'ont pas les moyens matériels ni les capacités humaines d'y envoyer un officier de liaison permanent, à l'exception de Trinidad et Tobago. Par ailleurs, le Venezuela, Cuba et le Nicaragua n'y prennent pas part, pour des raisons politiques présentées plus haut. Enfin, si le JIATF-S a pour objectif principal de faciliter la coordination de l'action des forces navales de la région dans la lutte contre les trafics, celles-ci demeurent des outils régaliens par excellence, réalisant régulièrement des missions de souveraineté qui ne nécessitent ou ne permettent pas un partage d'informations. Ces divergences régionales/nationales peuvent causer des dysfonctionnements dans les actions conduites, comme nous avons pu le constater sur le terrain : en 2019, une frégate européenne et une états-unienne se sont rencontrées dans le Nord de l'Arc Antillais, sans qu'aucune des deux n'ait été préalablement prévenue de la présence de l'autre. L'absence de communication en raison de la nature « nationale » de la mission des deux navires a créé une situation de conflit opérationnel, compromettant la bonne réalisation des objectifs de chacun. Des situations similaires ont été observées au cours des enquêtes dans le sud des Petites Antilles, à l'occasion d'une opération internationale de lutte contre le narcotrafic en mer : une mauvaise coordination des parties impliquées avec une patrouille des garde-côtes trinidadiens, alors en mission nationale de contrôle de leur ZEE, a provoqué un changement de route d'un essaim de *go-fast*, complexifiant alors l'intervention prévue. Ainsi, la fragmentation politique de l'espace maritime apparaît comme un facteur d'insécurité, *a minima* en développant des carences opérationnelles en matière d'anticipation ou en pénalisant certaines opérations, au pire en

[450] « La *déconfliction* est le travail prioritaire et quotidien du JIATF-S ». Entretiens conduits avec un officier du JIATF-S, juin 2021

contribuant à développer la vulnérabilité à certains risques.

Au niveau sub-régional, nous avons pu voir que les accords de coopération constituant la base juridique de certains organismes comme le RSS formalisent eux aussi des relations de voisinage privilégiées. Les échanges sécuritaires, sous la forme d'exercices conjoints - par exemple l'exercice annuel *Tradewinds* -, les échanges d'officiers, la coordination, la formation et le partage du retour d'expérience sont plus denses. De la même manière, le CDEMA s'est avéré être un organisme opérationnel efficace et fiable ces dernières années lors des dernières catastrophes naturelles qui se sont produites dans l'ouest de la RMIA : outre les initiatives permanentes de formation des forces de sécurité (police, sécurité civile, lutte anti-incendie, etc.) mais également médicale, au profit des Etats-membres, l'organisation a été en capacité de conduire ou participer à plusieurs opérations internationales en réponse à une crise *via* son Mécanisme Régional de Réponse (RRM). Elle a ainsi apporté une assistance ponctuelle et spécialisée[451] de manière assez autonome en soutien aux Etats membres, à l'image des situations post-ouragans *Andrew* (Bahamas, 1992), *Debby* (Sainte Lucie, 1994), *Keith* (Belize, 2000), *Tomas* (Sainte Lucie et Saint Vincent et les Grenadines, 2010), *Joaquin* (Bahamas, 2015), *Erica* (Dominique, 2015), *Dorian* (Bahamas, 2019), ou encore l'éruption de la Soufrière sur l'île de Saint Vincent en 2021.

Comme nous l'avons vu, les proximités géographique et culturelle favorisent une plus grande homogénéité de comportement des Etats membres face aux risques et accentuent les interactions. Mais ces échanges demeurent eux aussi limités. En effet, malgré la grande visibilité de ces organismes subrégionaux dans les institutions et les forums internationaux, nos observations sur le terrain ont mis en évidence leur manque de moyens et leur faible capacité opérationnelle. Leur efficacité est donc contrainte. Comme nous venons de le voir, ils sont capables de conduire des opérations mineures à l'échelle régionale et de mettre en œuvre des actions de formation, des exercices, du partage de renseignement et des instances de dialogue. Toutefois, leur envergure et leurs capacités ne leur permettent pas de conduire des actions militaires complexes, à l'image des opérations de maintien de la paix en Haïti, des opérations de grande envergure de lutte contre le narcotrafic; ou encore de répondre de manière autonome en urgence à une catastrophe naturelle majeure. A plusieurs reprises, le CDEMA a par exemple

[451] Ces actions, considérées comme de « Niveau 2 » par le RRM de l'organisation, a consisté en la fourniture d'une assistance technique, de matériel spécialisé, de personnel et de partage d'informations (Rapport d'activité, CDEMA, 2016)

été amené à participer à des opérations de gestion de crise, comme en Jamaïque (ouragan Gilbert, 1988), à Montserrat (ouragan Hugo, 1989), Grenade (ouragan Ivan, 2004), en Haïti lors des séismes de 2010 et 2021, de la crise COVID (2020-2021) ou des ouragans majeurs Lenny (1999), Irma et Maria (2017) ayant affecté simultanément un grand nombre d'Etats membres (*cf.* Figure 79).

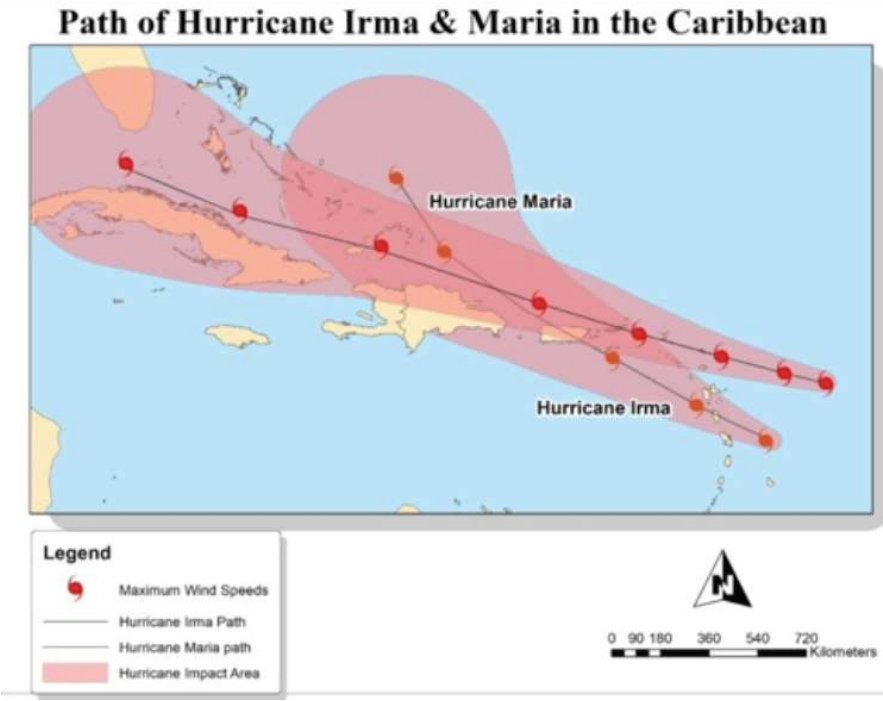


Figure 79 - Trajectographie des ouragans Irma et Maria dans les Caraïbes en 2017

Source : NOAA, 2018

Comme le met en évidence cette trajectographie, de nombreux membres des organisations RSS et CDEMA ont été touchés quasi-simultanément par ces aléas majeurs, démultipliant d'autant les théâtres d'opérations auxquels les maigres moyens disponibles ont été confrontés.

Dans chacune de ces situations, cette organisation a eu besoin du soutien des grandes nations développées[452] et/ou d'organisations internationales[453]. Aussi, certains interlocuteurs ont-ils parfois parlé de « coquilles vides » à leur sujet. Toutefois, lors d'un entretien conduit en juillet 2019, un amiral français soulignait que ces organismes avaient tout de même « un mérite fondamental, celui d'exister ». Il reconnaissait ainsi l'utilité, pour les acteurs institutionnels de la région, de disposer de structures sécuritaires intégrées à différentes échelles. D'autres interlocuteurs au sein du MRCC Fort de France mais également d'organismes civils (ONG notamment) ont également insisté sur leur rôle devenu « indispensable », pour bénéficier d'un interlocuteur unique susceptible de centraliser et de distribuer rapidement des informations à un grand nombre de partenaires grâce aux infrastructures de commandement mutualisées et à l'adoption de procédures communes. En matière de recherche et sauvetage, les procédures sont imposées « par le haut » par la convention internationale SAR (*Search and Rescue*) de 1979, entrée en vigueur en 1985, et sont donc universelles. En revanche, en matière de lutte contre le narcotrafic ou de gestion de crise post-catastrophe, ces organisations et mécanismes de coopération régionaux sont susceptibles de faciliter l'adoption de langages et pratiques opérationnelles communes (phraséologie, tactiques d'intervention, méthodes de collecte et partage du renseignement standardisés, etc.), et fluidifier et/ou déconflictualiser les procédures juridiques concernant, par exemple, les ressortissants d'Etats membres arrêtés en mer. Elles permettent également d'automatiser, standardiser et simplifier les démarches diplomatiques et administratives afin de faciliter l'intervention d'urgence dans un pays dévasté par une catastrophe naturelle et dont les autorités ne sont pas toujours en mesure d'appeler la communauté à l'aide dans les premières heures à l'image d'Haïti en 2010, ou la Dominique en 2017 (*cf.* Tableau 17 et 18, et Figure 80 et 81).

[452] En particulier des Etats-Unis, des Pays-Bas, de la Grande Bretagne, et de la France.

[453] Support technique et logistique, financier, conseil, formation, renseignement, protection militaire des agents sur le terrain, etc. Informations collectées auprès de l'Etat-major des forces armées françaises aux Antilles (2019), d'un haut représentant des autorités militaires néerlandaises (2019), Mme Joanne Persad, directrice du programme *Response and Recovery* du CDEMA (2019), de M. Rolerick Sobers, cadre au sein du programme maritime régional du RSS (2020), d'un officier européen affecté auprès du JIATF-S aux Etats-Unis (2021), et d'un ancien officier européen ayant participé au soutien de plusieurs opérations de gestion de crise dans la région auprès de plusieurs organisations régionales (2021).

Tableau 18 - Processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les menaces maritimes		
Régionalismes	Oui	Superposition de plusieurs accords et mécanismes de coopération à différentes échelles
Régionalisation des interactions	Oui	**A l'échelle régionale,** hormis l'absence de participation de certains acteurs (Cuba, Venezuela, …)
	Oui, bien que variable selon les situations	**A l'échelle sous-régionale**
Intégration régionale	Moyenne **RSM stade 3** (*association de sécurité maritime régionale*)	**A l'échelle de l'Amérique latine (JIATF-S / SOUTHCOM) :** - Institutions centralisées disposant de certaines compétences décisionnelles bien que limitées. - Infrastructures mutualisées, bien que sous commandement US. - Uniformisation des pratiques très avancée (normes procédures, partage d'informations, actions conjointes, …), toutefois plus intenses à l'échelle du grand bassin caraïbe. - La défragmentation politique et juridique de l'espace maritime demeure incomplète, ainsi que le décloisonnement administratif.
	Avancée **RSM stade 4** (*communauté de sécurité maritime régionale*)	**A l'échelle des Caraïbes orientales** (RSS, Caricom Impacs, …) **:** - Institutions centralisées, disposant de compétences décisionnelles. - Infrastructures mutualisées - Uniformisation des pratiques très avancée (normes procédures, partage d'informations, actions conjointes, …) - Défragmentation politique et juridique de l'espace maritime avancée, bien qu'imparfaite.
	Très faible **Situation intermédiaire entre RSM stade 1** *(espace de sécurité maritime régional*)	**A l'échelle de l'Amérique centrale** (SICA, « Triangle Sud », …) **:** - Peu de mutualisation - Peu de coordination - La coopération « Triangle Sud » est la plus avancée, bien que balbutiante

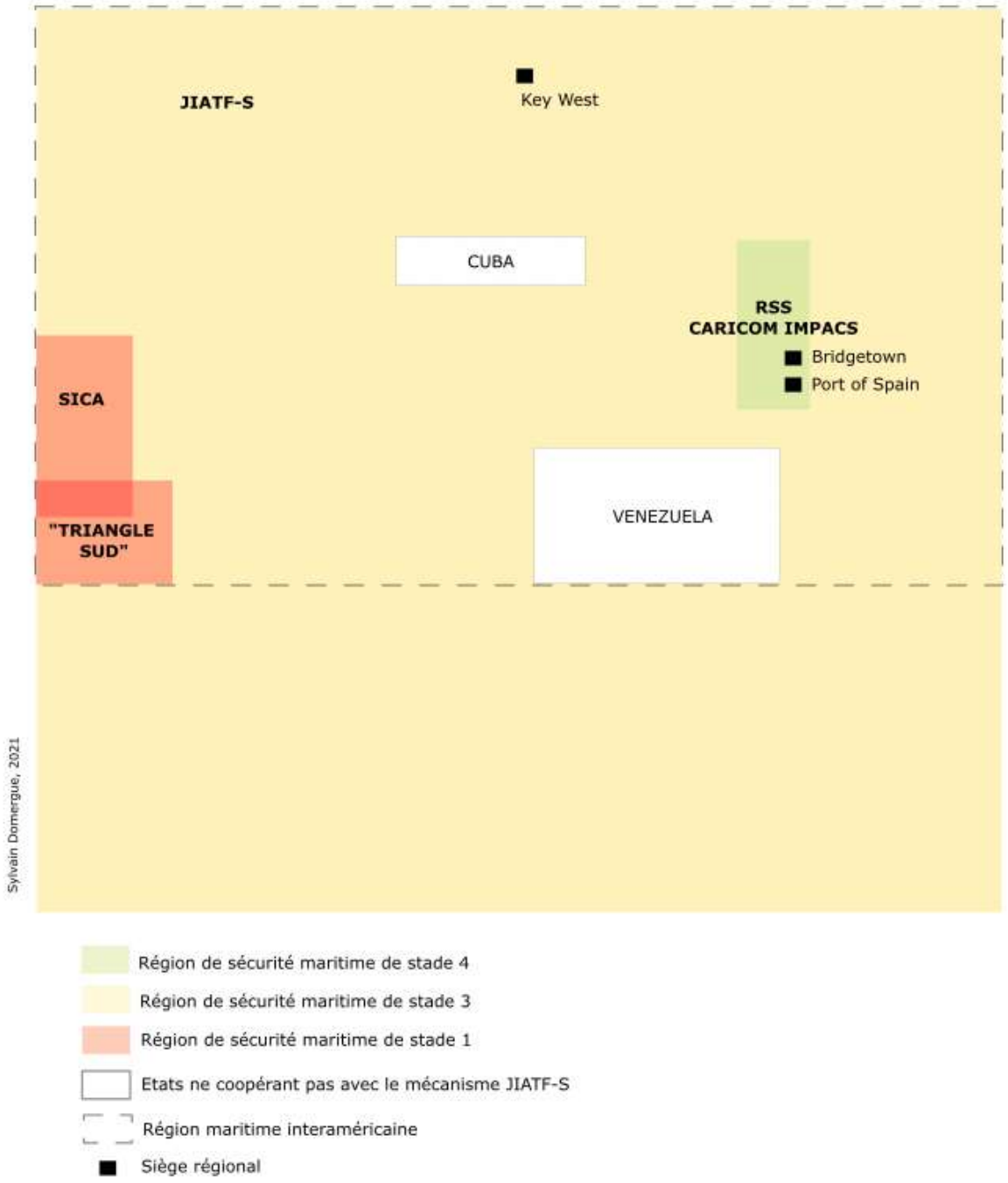


Figure 80 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les menaces maritimes

Sylvain Domergue, 2021

Tableau 19 - Processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les risques naturels majeurs d'origine maritime		
Régionalismes	Oui	Superposition de plusieurs accords et mécanismes de coopération à différentes échelles
Régionalisation des interactions	Variable	**A l'échelle de la RMIA**
	Variable	**A l'échelle sous-régionale** Actions de coopération multilatérales et bilatérales, mais irrégulière et peu intense dans certaines situations.
Intégration régionale	Faible **RSM stade 1** (*Espace de sécurité maritime régional*)	**A l'échelle de la RMIA**, dispositif ICG/CARIBE-EWS mis en œuvre par l'UNESCO : - Pas d'institutions centralisées - Infrastructures mises en réseau mais échanges peu opérants. - Uniformisation des pratiques en cours, mais peu opérante - Conduite régulière d'exercices et sommet annuel.
	Moyenne **RSM stade 3** (*association de sécurité maritime régionale*)	**A l'échelle de l'Amérique latine (JIATF-S / SOUTHCOM) :** - Même constat que tableau précédent. SOUTHCOM et le JIATF-S participent à la prévention et au déploiement d'opérations de réponse aux catastrophes naturelles majeures.
	Avancée **RSM stade 4** (*communauté de sécurité maritime régionale*)	**A l'échelle des Caraïbes occidentales**, dispositif CDEMA mis en œuvre par la CARICOM, l'OECS et leurs partenaires, avec soutien international ; - Institutions centralisées - Infrastructures mutualisées Uniformisation avancée des pratiques (normes procédures, partage d'informations, actions conjointes, …)
	Faible **RSM stade 2** (*complexe de sécurité maritime régional*)	**A l'échelle de l'Amérique centrale,** dispositifs CEPREDENAC avec soutien international - Identification commune des risques - Uniformisation peu avancée des pratiques.

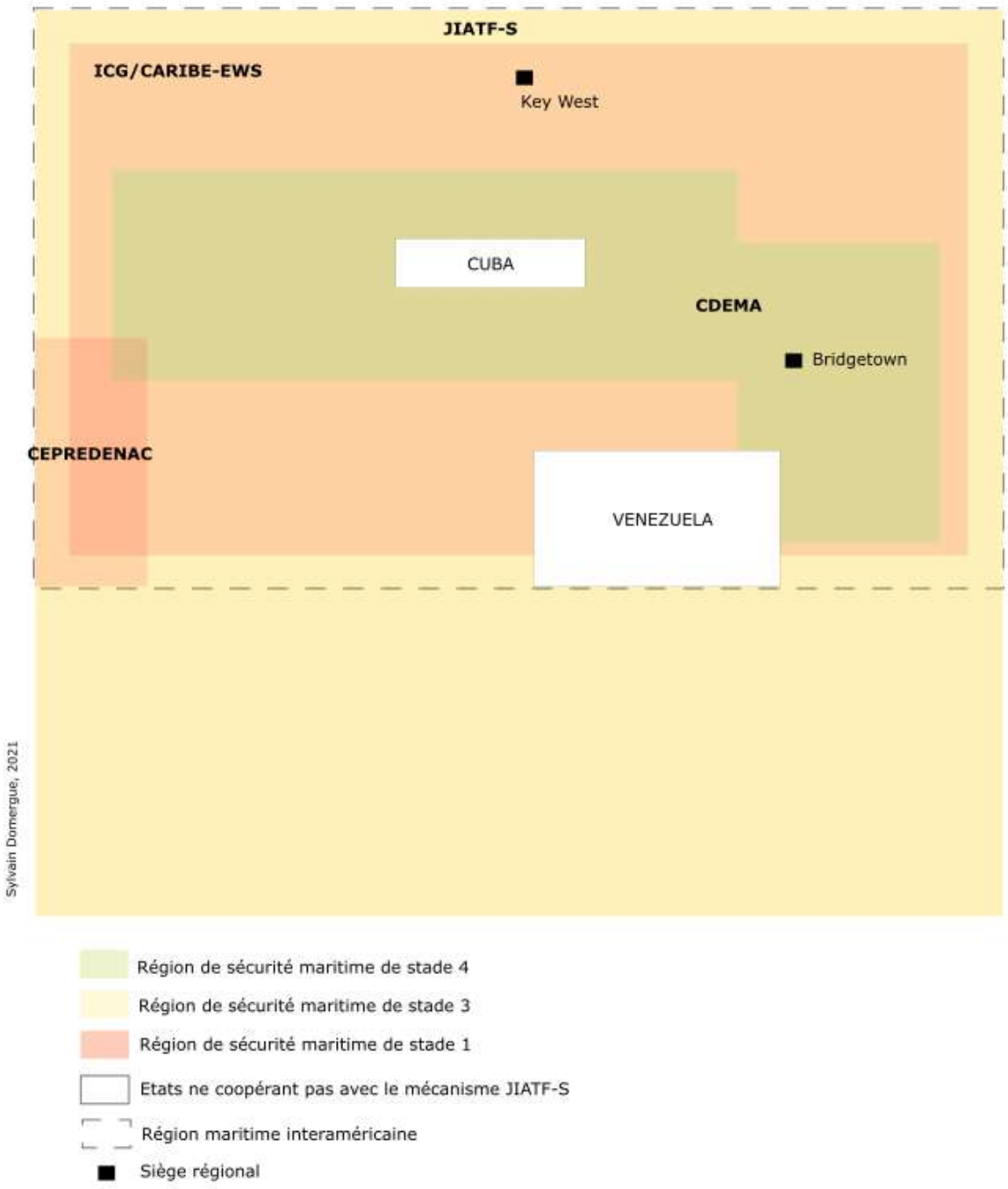


Figure 81 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les risques naturels majeurs d'origine maritime

Sylvain Domergue, 2021

L'analyse du fonctionnement de ces mécanismes de coopération multinationaux met en évidence des degrés d'intégration variable, mais souligne également l'influence de certains acteurs.

3.2. Une intégration sous influence

a. Une régionalisation de la sécurité maritime qui demeure essentiellement impulsée par les pays les plus influents de la région…

La controverse des Shiprider agreements

A la différence du traité de San José (ou « Accord d'Aruba »), privilégié par les Européens, l'ensemble formé par les accords de type *Shiprider* (*cf.* Chapitre 7, section 2.2.) conditionnent bien souvent certaines concessions et avantages fournis par les Etats-Unis : aide économique et financière, soutien politique, appui sécuritaire pour la protection de l'espace maritime ou aérien, etc. Ces accords ont toutefois soulevé certains débats, comme le signalait déjà François Taglioni en 1998 : « Cette nouvelle orientation de la politique américaine n'est pas sans soulever des polémiques car parfois les États-Unis transgressent les accords à des fins d'ingérence qui dépassent les problèmes de la drogue » (Taglioni, 1998, p.14). Lors de la première série de signature, en 1995, ces accords de type *Shiprider Agreement* n'accordaient en effet aucune réciprocité aux pays caribéens. Les officiers américains qui auraient outrepassé leurs mandats bénéficiaient, en théorie, d'une immunité totale. La Jamaïque, la Barbade et Trinidad et Tobago, en particulier, avaient émis d'importantes réserves contre cette proposition américaine, et avaient refusé de signer. En 1996, un éditorial paru dans le *Barbados Advocates* décrivait les accords *Shirprider* comme un « assaut obscène et lâche » contre l'intégrité des nations des Caraïbes dans la poursuite des intérêts nationaux américains « déguisés en une offre d'assistance généreuse et désintéressée à des États incapables de s'aider eux-mêmes »[454]. En 1997, Shridath Ramphal, homme politique guyanien et ancien secrétaire général du Commonwealth déclarait que les Etats-Unis proposaient, avec ces accords, de « remonter les aiguilles de l'horloge de l'Histoire et retirer aux mains des *West Indies* le droit de déterminer la nature de notre engagement avec le reste du monde » (cité par Watson, 2003), qualifiant ces propositions de « recolonisation ». Une situation génératrice d'incompréhensions et de tensions politiques avec Washington, les États-Unis considérant « la récalcitrance de la Jamaïque et de la Barbade, en particulier, à signer l'accord comme un manque d'appréciation du problème de la drogue, même

[454] *Barbados Advocates*, 15 décembre 1996, cité par Watson, « The Ship Rider Solution and Post-Cold War Imperialism : beyond ontologies of state sovereignty in the Caribbean » in Barrow-Giles et Marshall, 2003, *Living at the Bordelines : issues in Caribbean Sovereingty and Development*, Jamaïque, Ian Randle Publishers, p 232.

pour leurs propres pays » (Henke, 1998, p27-28).

La controverse prit fin en mai 1997 avec la signature de la Déclaration de Bridgetown (cf. *infra* Chapitre 3, section 2.1) par le président Clinton et les dirigeants des Etats caribéens, le premier déclarant dans son discours de clôture que ce sommet « n'était pas une rencontre entre les nations caribéennes et les Etats-Unis, mais plutôt une rencontre entre nations caribéennes, *dont* les Etats-Unis » (Clinton, 1997). Si, comme nous l'avons évoqué plus haut, la concession d'une aide économique et d'un accès privilégié au marché nord-américain étaient conditionnés à la signature d'accords de coopération sécuritaires, cette Déclaration de Bridgetown ouvrait la voie à des amendements : les accords *Shipriders* furent réécrits, afin d'offrir davantage de réciprocité, y compris l'autorisation pour les marines caribéennes d'entrer et d'opérer dans les eaux territoriales des Etats-Unis (Bowling, 2010).

Dans la pratique, ces accords ne semblent pas avoir donné lieu à des incidents diplomatiques notables et ne paraissent plus susciter de débats politiques majeurs dans l'espace interaméricain, à l'exception du Vénézuéla et de Cuba. Au contraire, ils sont aujourd'hui considérés par certains Etats fragiles comme une garantie de sécurité face à d'encombrants voisins et permettent de palier les profondes carences de leurs propres forces de sécurité face aux menaces transnationales.

Dernière illustration en date, le Guyana et les Etats-Unis ont finalisé la conclusion d'un accord de coopération de type *Shiprider Agreement* en janvier 2021[455] (*cf.* Photographie 5), peu de temps après une nouvelle allocution du président vénézuélien Nicolas Maduro, où il déclarait son intention de « reconquérir » le territoire terrestre et maritime de l'Essequibo. Justifiant l'intérêt de cet accord, le conseiller militaire du président du Guyana déclarait que « le fait que les États-Unis nous rejoignent en ce moment et signent cet accord nous donne une nouvelle capacité énorme pour avoir une vue d'ensemble de notre zone économique exclusive et de la sécurité des plates-formes en haute mer, ainsi que de nos frontières avec le Suriname, le

[455] Cet accord avait initialement été signé en 2001, mais n'était, jusque-là, pas entré en vigueur. L'échange de notes diplomatiques lors de la visite du secrétaire d'Etat états-unien Mike Pompeo, puis la signature des protocoles de coopération par l'Amiral Faller, l'ont rendu opérationnel le 21 septembre 2021. https://la1ere.francetvinfo.fr/martinique/les-etats-unis-et-le-guyana-signent-un-accord-de-cooperation-militaire-dans-un-contexte-de-tension-regionale-913042.html

Venezuela et le Brésil »[456]. Futur « émirat » pétrolier majeur de la région, pour reprendre l'expression d'un ancien officier de renseignement européen[457], le Guyana recherche en effet des appuis politiques et militaires pour accompagner son développement et sécuriser ses nouvelles ressources maritimes qui suscitent aujourd'hui de nombreuses convoitises.



Photographie 6 - Au Guyana, le Brigadier Godfrey Bess (à gauche) signe des accords de coopération avec l'amiral américain Craig Faller

Source : SOUTHCOM, réseaux sociaux

Cet exemple récent présente donc une originalité intéressante : conçu au départ comme un outil technique permettant aux Etats-Unis de mieux maîtriser les flux menaçant leur frontière maritime sud, les accords *Shiprider* évoluent pour devenir des instruments politiques à usage plus vaste. Dans le cas du Guyana, il est implicitement conçu par les Etats-Unis comme un moyen de coercition potentiel supplémentaire contre le régime bolivarien au Vénézuéla, mais également comme un vecteur d'influence dans un pays et une sous-région très courtisés par la Chine. Pour les autorités guyaniennes, il est perçu comme une assurance-vie dans un contexte géopolitique[458] de plus en plus conflictuel à plusieurs échelles, et est accueilli comme un

[456] Site du gouvernement guyanien, *Shiprider Agreement provides training opportunities for local military,* consulté en décembre 2020, https://dpi.gov.gy/shiprider-agreement-provides-training-opportunities-for-local-military/

[457] Entretien réalisé à distance avec Miami en mai 2021

[458] Lors de son intervention au cours du sommet « CABSEC 2021 » auquel il a été possible d'assister (organisé en visioconférence sous l'égide du Canada et de la Jamaïque les 6 et 7 avril 2021), le chef d'Etat major des armées guyaniennes, Geoffrey Bess, et ses adjoints, ont parlé à plusieurs reprises de « garantie » et de « protection vitale » à propos de cet accord.

« soulagement », selon le terme de Gerry Gouveia, conseiller à la sécurité nationale de la présidence[459]. Ainsi, comme le résumait l'Amiral Faller, ce type de coopération navale est désormais bien l'élément central du régionalisme sécuritaire des Etats-Unis dans la RMIA : « Les US Coast Guard [qui mettent en application ces *Shiprider Agreements]* sont un atout considérable pour les Etats-Unis : ils sont sur le terrain de manière significative et sont une priorité absolue pour tous nos partenaires qui renforcent leurs capacités afin de contrer les menaces »[460].

Un agenda sécuritaire régional avant tout aux mains des hegemons *nord-américains et européens*

Ces accords et autres instruments du régionalisme sont incontestablement un puissant levier d'influence pour les Etats-Unis : « Depuis que la menace "subversive" a disparu, la lutte contre les stupéfiants apparaît comme une légitimation de la présence des États-Unis dans la Caraïbe et en Amérique latine. Par exemple, avec la fermeture progressive des bases américaines au Panama, les États-Unis mettent en avant la lutte contre le trafic de stupéfiants pour maintenir une présence militaire. » (Taglioni, 1998, p.14). Ces accords permettent assurément aux Etats-Unis de maintenir une influence durable dans la région.

Néanmoins, l'ampleur de la présence militaire doit être relativisée. L'organisation de la périphérie états-unienne doit se faire à moindre coût, c'est-à-dire en maintenant un minimum de moyens nationaux permanents sur place. Aujourd'hui, plus aucun moyen de l'US Navy n'est déployé en permanence dans la région. La Garde côtière américaine (US Coast Guard) conserve des moyens importants et assure seule le contrôle de la façade maritime sud des Etats-Unis au sein d'une immense juridiction couvrant théoriquement tout le bassin dans un quadrilatère compris du Mexique à la Caroline du Sud, et du Panama au Suriname, sous la direction de SOUTHCOM implanté à Miami. Mais ils sont très loins d'être en mesure de sécuriser seuls les espaces maritimes de la RMIA. Leurs moyens sont certes importants sur le papier[461] : d'après

[459] Guyana Times, *Shiprider Agreement will safeguard Guyana's Exclusive Economic Zone – Security Advisor*, mis en ligne le 28 septembre 2020,

https://guyanatimesgy.com/shiprider-agreement-will-safeguard-guyanas-exclusive-economic-zone-security-advisor/

[460] Amiral Faller, 16 mars 2021, devant la Commission des forces armées du Sénat, Washington D.C.

[461] Synthèse des moyens matériels de l'US Coast Guard, consultée en octobre 2021, https://www.uscg.mil/About/Assets/

les autorités états-uniennes, l'US Coast Guard disposerait au total de 259 *cutters* (corvettes, patrouilleurs), appellation regroupant des navires de diverses catégories désignant des unités de « moyen » ou « long » rayon d'action et d'une taille supérieure à 20 mètres, sans que ces qualificatifs ne soient précisément définis. Ne souhaitant ici ne comptabiliser que les unités basées dans le sud des Etats-Unis et capables d'être projetées sur l'ensemble de l'espace maritime étudié, nous avons adopté une méthodologie d'échantillonnage, navire par navire, prenant en compte le rayon d'action en autonomie sans ravitaillement pour traverser de part en part le Grand bassin Caraïbe (4 à 6 jours de mer), et les capacités techniques pour conduire une grande diversité de missions maritimes. D'après ces relevés, les districts 7 (sud-est des Etats-Unis) et 8 (sud des Etats-Unis) disposeraient d'une vingtaine de navires susceptibles de répondre à ces critères, soit des moyens très supérieurs à toutes les marines de la région. Le district 11 (sud-ouest des Etats-Unis) disposerait de son côté de quatre navires hauturiers de long rayon d'action susceptibles d'intervenir dans l'ouest de la RMIA, sur sa façade Pacifique (*cf*. Figure 82). Des chiffres qui demeurent toutefois à relativiser en raison de la mobilité importante de ces unités, parfois envoyées en patrouille à très longue distance dans d'autres océans[462]. D'autre part, les moyens de l'US Coast Guard ont en charge un vaste nombre de missions priorisant les côtes des Etats-Unis[463] et ne permettant donc pas un déploiement permanent sur l'ensemble de l'espace étudié. Surtout, et comme nous l'avons démontré, la question de la souveraineté des eaux, accentuée par une forte fragmentation politique et juridique de l'espace maritime, est une contrainte sécuritaire majeure.

[462] C'est notamment le cas des unités les plus importantes, telles celles de la classe *Legend*, comparables à des frégates. L'USCGC Stratton basé à Alameda en Californie dans le district 11 a ainsi été déployé en Océanie en 2019, tandis que l'USCGC Hamilton, basé en Floride dans le district 7, a été déployé en Asie orientale en 2020, puis en Mer Noire en 2021.

[463] Outre la lutte contre le narcotrafic et les actions internationales visant à garantir la sécurité maritime dans les eaux internationales, l'US Coast Guard doit assurer, comme toutes les Marines du monde, des missions de surveillance des pêches, contrôle des migrations, régulation de la navigation, lutte contre la pollution en particulier à proximité des champs pétroliers *off-shore* du Golfe du Mexique, ou encore de sauvetage en mer.

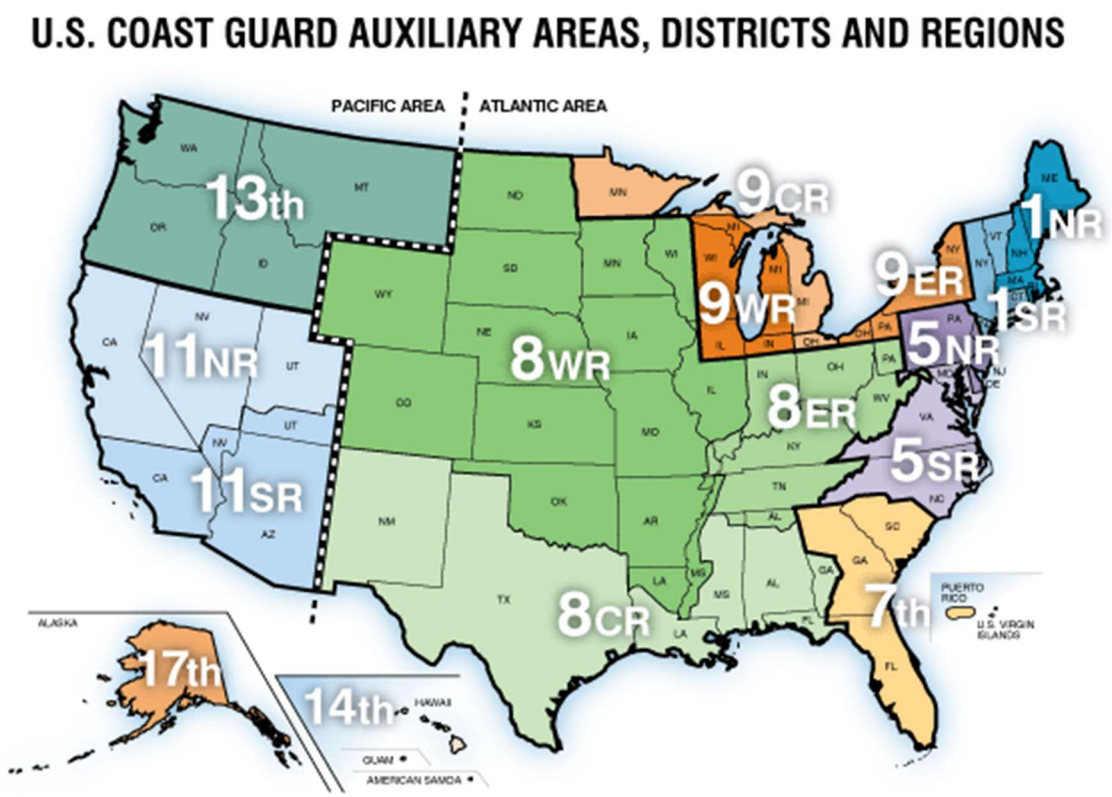


Figure 82 - Division des aires de responsabilité de l'US Coast Guard

Source : USGC, 2021

La collaboration avec les Etats voisins leur est donc indispensable, et a été soulignée avec beaucoup d'insistance par les officiers[464] et experts[465] états-uniens rencontrés. Un point de vue confirmé par de nombreux autres observateurs[466] ou acteurs[467] non-états-uniens de la région. Dans les instances régionales et sous-régionales de coopération, les officiers et représentants des agences de renseignement nord-américaines sont ainsi très actifs, en contribuant à l'orientation de l'agenda sécuritaire de ces organisations et des Etats partenaires. Nos

[464] En particulier la Vice-Amirale Stéphanie Keck, directrice adjointe du JIATF-S, enquêtée en marge de la conférence CABSEC 2019 à la Barbade, 2019 : « le JIATF-S et les moyens mis à dispositions par l'US Coast Guard ne pourraient absolument rien faire tout seul, et a besoin de ses nations partenaires dans la région ».

[465] Officier de renseignement, enquêté au cours d'une participation à une mission de l'OTAN en Europe occidentale, 2016.

[466] Entretien avec les Pr. Patrick Mahon et Lucia Fanning, à l'Université des West Indies, 2019 ; entretien avec M. Rolerick Sobers, cadre au sein du programme maritime régional du RSS à la Barbade, 2019 ; entretien avec Colin Young, représentant régional de l'Organisation Maritime Internationale (à distance, 2020), entretien avec un ancien officier de renseignement européen implanté à Miami (à distance, 2021), entretien avec Mme Michèle Labrut, journaliste et experte en sécurité maritime à Panama, 2021.

[467] Entretien avec l'Attaché de défense français non-résident pour les Antilles, 2019 ; entretien avec un officier de liaison européen auprès du JIATF-S, 2021 ; entretien avec l'Ambassadeur de France au Panama, 2021 ; entretien avec l'Attaché de défense français en Colombie, 2021.

observations participantes sur le terrain[468] ont permis de dénombrer un nombre particulièrement élevé d'officiers de liaison des grandes puissances, notamment de l'US Coast Guard en mission temporaire ou permanente au sein de ces structures dans les PMEM, comme le RAC/REMPEITC ou le RSS. Un fait que nous avons également observé en nous rendant dans des forums régionaux, comme le soulignent ces extraits des carnets de terrain rédigés au cours du sommet CABSEC, à Bridgetown, La Barbade, en 2019 :

> L'ensemble des participants étant désormais arrivés, il est très clairement possible de constater une stratégie très nette d'influence d'au moins trois Etats : le Royaume-Uni, le Canada, et les Etats-Unis. A la différence des délégations sud-américaines, françaises, néerlandaises, et caraïbéennes qui ont envoyé au maximum deux à trois officiers ou représentants, la délégation états-unienne se distingue particulièrement : trois ou quatre officiers généraux de l'US Coast Guard et de l'US Navy, une demi-douzaine d'officiers supérieurs et leurs ordonnances, tous en uniforme, ainsi que plusieurs représentants d'agences fédérales ou de diplomates en civil disséminés dans la salle, dont il est difficile de déterminer le nombre exact. L'attaché de défense français que j'accompagne remarque mon étonnement : « C'est comme d'habitude, ils arrivent en force ! ».
>
> Extraits des carnets de terrain, ouverture du Forum CABSEC,
> Bridgetown, La Barbade, mars 2019

Lors de ce forum, nous avons été surpris par le décalage entre les moyens militaires modestes déployés dans la région par le Royaume-Uni[469] et le Canada[470], et le nombre très élevé des membres des délégations envoyées par ces deux pays. Selon un Amiral français en poste dans l'océan Pacifique et rencontré au cours de nos recherches, cette situation témoigne « d'une stratégie de *soft power* caractéristique des anglo-saxons en matière de coopération sécuritaire multilatérale », qui repose sur une équation simple : le maintien de moyens matériels minimaux sur le terrain, tout en faisant un investissement maximal dans les instances politiques et diplomatiques régionales. Une démarche qui vise à rationaliser les coûts, tout en bénéficiant d'une exposition politique maximale, et en favorisant *in fine* la responsabilisation des acteurs

[468] Visite des installations du RSS et de la CDEMA à Bridgetown, La Barbade ; entretiens avec des membres de l'Etat-Major du REMPETEIC de Curaçao, Printemps 2019.

[469] Pas de base permanente, rotation ponctuelle de navires.

[470] Aucun moyen déployé en permanence

locaux.

Dans les faits, le contenu de l'agenda sécuritaire maritime dans l'espace interaméricain est donc largement influencé par les grandes puissances maritimes régionales, nord-américaines et européennes. Les principaux forums d'échanges diplomatico-militaires sont structurés et organisés par des institutions publiques ou privées états-uniennes (JIATF-S, forum CANSEC, etc.) ou britanniques (forum CABSEC, etc.). Au-delà du prisme maritime, la plupart des mécanismes régionaux de coopération sécuritaire sont organisés et financés par les Etats-Unis, comme le Central America Regional Security Initiative (CARSI), ou le Western Hemisphere Institute for Security Cooperation (WHINSEC) désormais installé à Fort Benning en Géorgie, autrefois appelée « L'Ecole des Amériques » lorsqu'elle était installée au Panama. Elle est encore considérée comme l'un des principaux « vecteur de l'influence américaine » en Amérique latine (Resche, 2013, p. 181). Une situation dont témoignait le Pr. Mahon, interviewé en mars 2019 à La Barbade :

> « Le poids et le pouvoir des Etats-Unis est impressionnant et prépondérant dans la région car, par le financement des institutions régionales, ils orientent les choix politiques et stratégiques des États et organisations locales. Par conséquent, il est très difficile de parler d'une véritable intégration régionale, dans la mesure où celle-ci se fait selon l'agenda politique imposé par Washington, avec toutefois bien sûr des variations en nature et en intensité selon la présidence. La politique maritime des pays locaux est ainsi souvent complètement guidée par l'agenda politique des Etats-Unis. »

b. … plaçant *de facto* plusieurs projets de coopération et d'intégration en situation de dépendance

Les points critiques que sont la collecte et l'analyse de renseignement maritime, la formation des personnels, l'acquisition et l'entretien du matériel illustrent cette situation de dépendance des PMEM.

Concernant le renseignement pour la lutte contre les trafics illicites, la plus grande part des ressources distribuées aux partenaires de la région provient des Etats-Unis, et des Etats européens dans une moindre mesure. Dans la plupart des cas, l'inexistence ou le faible

développement de l'enseignement supérieur ne permet pas de posséder des capacités autonomes pour la formation des cadres des forces locales. Ainsi, par héritage historique, la plupart des cadres des garde-côtes ou des forces de police de la région sont formés dans les académies militaires britanniques et états-uniennes. Si des formations maritimes locales se développent aujourd'hui sur place, telles l'université civilo-militaire Caribbean Maritime University (CMU) de Kingston en Jamaïque, elles demeurent très limitées et dépendantes de l'aide financière extérieure. Par ailleurs, s'il existe une formation pour le personnel exécutant de niveau élémentaire dans la plupart des PMEM, elle est aussi amplement financée et encadrée par les puissances nord-américaines ou l'ancienne puissance coloniale britannique. Ainsi, le Département de la Défense des Etats-Unis administre et finance le programme IMET (International Military Education & Training), auquel ont participé 60 militaires, garde-côtes et officiers de police des Caraïbes occidentales pour la seule année 2019-2020.

L'exemple de la Barbade est éloquent. Les forces de sécurité de ce micro-Etat insulaire, les Barbados Defense Force (BDF), sont constituées principalement d'unités terrestres en charge du maintien de l'ordre et des garde-côtes[471]. Ils sont considérés comme l'une des forces les plus efficaces et structurées des PMEM de la région. Néanmoins, les protocoles de coopération qui ont pu être consultés confirment la forte dépendance vis-à-vis des grandes puissances régionales en matière de formation, dispensée par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne jusqu'en 1986 et désormais par le Canada. Une fois formés, des cadres de la BDF sont envoyés, généralement grâce à des financements nord-américains et britanniques, comme instructeurs auprès des garde-côtes des autres PMEM de la Caraïbe occidentale afin de transmettre les procédures et le savoir-faire ainsi acquis.

Pour l'acquisition de matériel et leur entretien, les forces navales de la région sont aussi intégralement soutenues par les grandes puissances régionales, à commencer par les Etats-Unis. Ceux-ci renouvellent ainsi actuellement les moyens des garde-côtes de la Grenade, de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, de la Dominique et de Saint-Kitts et Nevis dans le cadre du

[471] Les effectifs des BDF oscilleraient entre 500 et 1000 militaires, incluant les réservistes. Ses garde-côtes disposent de sept patrouilleurs maritimes, doit trois patrouilleurs de haute-mer récents de classe Stan, fournis par le constructeur néerlandais Damen.

Caribbean Basin Security Initiative (CBSI) financé par le Département d'Etat[472]. Les pays de la région bénéficient par ailleurs de matériels d'occasion cédés à titre gratuit par les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, ou d'un soutien financier pour acquérir des matériels neufs auprès de constructeurs nord-américains ou européens. Ce fut le cas des trois patrouilleurs hauturiers des Jamaican Defense Force, achetés aux Pays-Bas, entretenus par ces derniers au début de la décennie 2000, et renouvelés en 2016 par l'acquisition de deux patrouilleurs de même catégorie[473]. De la même manière, le RSS, auquel participent les Etats Unis, le Royaume-Uni et les Pays Bas en qualité de pays associés, bénéficie régulièrement de dons de matériels lourds (avions de surveillance notamment) ou de pièces détachées pour l'entretien de ceux-ci[474].

Enfin, les difficultés de financement que rencontrent certains PMEM soulèvent parfois des interrogations quant à l'implication régionale de certains acteurs extérieurs. A ce titre, un officier de renseignement européen de haut niveau nous signalait au cours d'un entretien conduit dans le cadre de cette étude qu'« afin de pouvoir participer à certaines formations et exercices conjoints, certains PMEM disposant de moyens quasi-nuls n'ont parfois même pas les moyens de se payer un billet d'avion. Ils font donc appel à d'autres Etats de la région, aux organisations régionales comme la CARICOM ou la Caribbean Développement Bank, … ou de plus en plus à la Chine »[475]. Cette dépendance se traduit souvent, dans les négociations multilatérales, par un *bandwagoning*, à savoir un suivisme politique vis-à-vis d'une grande puissance « protectrice ». A ce sujet, en juin 2021, un échange à distance avec un officier de liaison européen en poste au quartier général du JIATF-S à Key West en Floride se concluait ainsi :

[472] Ambassade des Etats-Unis à la Barbade, US-Funded Upgrades Bring Coast Guard Fleet to Full Strength, mis en ligne le 16 décembre 2020 ;

https://bb.usembassy.gov/us-funded-upgrades-bring-coast-guard-fleet-to-full-strength/

[473] Patrouilleurs rapides (42 nœuds, soit 48 km/h) de près de 43 mètres, dérivés du modèle *Stan Patrol* 4207 du constructeur Damen. Deux des trois unités achetés en 2005 ont été vendues au Nicaragua en 2017 (HMJS Cornwall et HMJS Surrey).

[474] Documents consultés sur place, ne pouvant être retranscris ici par mesure de confidentialité, à la demande des interlocuteurs.

[475] Entretien conduit en juillet 2019.

Question - « De ce que j'en comprends, l'action de coordination du JIATF-S, et de SOUTHCOM dont il dépend, constitue l'un des plus importants vecteurs de régionalisation de la sécurité maritime dans la région. Iriez-vous jusqu'à dire qu'il favorise l'intégration régionale ? »

Réponse de l'officier de liaison - « Assurément (Sourire). Une intégration très états-unienne ».

Conclusion du chapitre 7

L'observation de la coopération régionale selon le prisme constructiviste nous a donc permis de montrer que la gouvernance multisectorielle de la sécurité favorise l'émergence d'une « Région de Sécurité Maritime » par l'enchevêtrement d'accords et de mécanismes de coopération. Ces interactions font avancer l'intégration régionale dans le domaine sécuritaire, au sens géographique, par l'atténuation des effets frontières sous l'effet d'une défragmentation progressive de l'espace maritime et du développement de l'adoption de normes et procédures communes. Cette intégration régionale, qui se manifeste également par une interdépendance croissante entre acteurs, est toutefois très inégale d'un domaine de la sécurité à l'autre et d'une échelle à l'autre. Cela met en évidence la forte dépendance des Etats et des organisations régionales vis-à-vis des Etats-Unis, et des Européens dans une moindre mesure.

BILAN DE LA TROISIEME PARTIE

Si la deuxième partie de cette étude a permis de comprendre les motivations et objectifs des acteurs de la sécurité maritime lorsqu'ils choisissent de privilégier le prisme régional (régionalismes), cette troisième partie est consacrée aux manifestations concrètes de ces stratégies. Dans le chapitre 6, nous avons montré la démultiplication, en particulier depuis une vingtaine d'années, des mécanismes de coopération dans tous les secteurs de la sécurité maritime, qu'il s'agisse de la lutte contre les trafics, du contrôle du trafic maritime, du sauvetage en mer, de la gestion des risques naturels, ou de la protection de l'environnement marin contre les catastrophes industrielles. Nous avons également mis en évidence que les Etats et leurs moyens sécuritaires (affaires maritimes, polices, douanes, forces armées, …) demeuraient, de loin, les seuls acteurs et outils susceptibles d'intervenir en mer pour endiguer les risques et menaces maritimes. Si les instances régionales favorisent la coordination croissante de ces moyens et la convergence des normes et procédures, le niveau décisionnel étatique demeure le plus important à ce jour. Plutôt qu'une gouvernance multiniveaux, nous avons donc préféré parler de coopération multiniveaux, bien que le niveau régional occupe une place de plus en plus grande et incontournable dans le déploiement des stratégies de gouvernance collective de la sécurité maritime.

Dans le chapitre 7, nous avons montré que cette situation favorise le développement de plusieurs processus d'intégration régionale en réduisant progressivement les effets frontières, en générant des interdépendances entre acteurs, dont les administrations successives de l'*hégémon* régional états-unien reconnaissent elles-mêmes le caractère essentiel : aucune institution, aucune administration, aucun Etat, aussi puissant et influent soit-il, n'est aujourd'hui en mesure d'appréhender seul, les risques et menaces maritimes dans cet espace à cause de leur caractère transnational et des particularités naturelles et juridiques des espaces maritimes. Plateformes privilégiées de dialogue, et parfois de décision, ces mécanismes de coopération régionale sont toutefois, pour la plupart, encore inachevés.



CONCLUSION GENERALE

Ambitions et intérêts de la thèse

Au croisement de plusieurs disciplines, cette recherche avait pour principal objectif de mieux identifier le rôle et le poids des enjeux maritimes dans les dynamiques de construction régionale dans l'espace interaméricain. En nous appuyant sur les résultats de la recherche récente, nous avons abordé ces enjeux dans la perspective très large de la sécurité maritime, afin d'embrasser un vaste champ d'investigation incluant la criminalité maritime et les vulnérabilités économiques, climatiques et environnementales. Ce faisant, notre objectif était d'appliquer également le point de vue et les méthodes de la géographie et de la géopolitique à un espace très particulier, tant par sa localisation, entre Pacifique et Atlantique, Amérique du Nord et Amérique du Sud, que par sa nature d'espace essentiellement maritime, littoral et insulaire.

En plaçant l'espace maritime au centre de la réflexion, nous ne prétendons pas ériger la mer au rang d'élément premier et cardinal d'une approche holistique de l'espace interaméricain. Plus modestement, nous espérons avoir enrichi les résultats de la recherche en cours ou déjà disponibles sur cet immense et complexe espace multi-interface. Nous avons tenté de mieux éclairer certains sujets et enjeux en lien avec la mer omniprésente, qui demeuraient jusqu'alors en marge des principales réflexions sur la construction régionale et sur les relations internationales dans cette partie du monde. Dans la continuité de travaux pionniers, tels ceux de François Taglioni réalisés dans les années 1990 et 2000 et qui appelaient à être actualisés et poursuivis sur certains axes, cette étude porte un

regard géographique sur des sujets maritimes jusqu'alors surtout appropriés par les sciences politiques ou le droit. Elle est, par ailleurs, une tentative pour rapprocher et mettre en dialogue plusieurs thématiques : le transport maritime, les enjeux environnementaux, les trafics illicites, le terrorisme, la coopération ou la compétition internationale en mer, qui avaient jusqu'ici été peu étudiés conjointement dans cet espace.

Dans cette étude, enfin, nous avons proposé de discuter, voire de définir, ou d'actualiser la définition de plusieurs notions centrales, telles la maritimisation, la sécurité maritime, la gouvernance de la sécurité maritime, et l'intégration régionale. En nous fondant sur des observations et enquêtes de terrain, nous avons été amenés à étudier les notions de régionalisation, le régionalisme, et le concept de puissance maritime dans le contexte interaméricain. Ce faisant, nous avons proposé d'identifier et d'analyser, dans cet espace régional en construction, les pratiques et les objectifs géopolitiques des *hégémons* régionaux, des Etats émergents, mais aussi des petits et micro-Etats maritimes qui sont souvent négligés par les recherches en relations internationales.

Rappel des problématiques, hypothèses et résultats

Problématique n°1 - Le prisme maritime permet-il d'identifier une région interaméricaine ?

Hypothèse n°1 : la régionalisation des interactions maritimes et des risques et menaces permet d'identifier une portion d'espace continue, qui se distingue par une homogénéité de situation et d'enjeux.

Dans la première partie (chapitres 1 et 2), nous avons constaté une concentration de problématiques et d'enjeux, plus grande dans l'espace interaméricain que dans les espaces maritimes et côtiers environnants : trafics maritimes illicites, risques climatiques liés au milieu maritime, risques environnementaux liés à la concentration du trafic maritime et à la densité croissante des activités industrielles en mer. La prépondérance de la mer, perceptible dans la force, dans la concentration, dans l'entrecroisement et dans la densité des interactions et des activités maritimes s'est vérifiée dans plusieurs domaines. Dans notre démonstration, nous

avons relativisé le principe d'homogénéité, ainsi que confirmé l'invalidité d'une lecture régionale ne considérant que le bassin maritime caribéen. D'autres limites, plus larges et bien que très floues, se dessinent lorsqu'on observe la distribution géographique de certains risques et de certaines menaces maritimes, de même que celle des activités et interactions de coopération. Nous avons proposé de parler de région maritime, pour désigner cet espace approximativement délimité par le grand bassin caribéen et ses approches Pacifique et Atlantique, de la frontière nord-mexicaine au nord de l'Equateur et au plateau des Guyane, en nous appuyant sur les perceptions convergentes d'un grand nombre d'acteurs.

Problématique n°2 - Quelles sont les stratégies de gouvernance et échelles de la sécurité privilégiées par les acteurs de la sécurité maritime présents dans cet espace pour faire face aux risques et menaces auxquels ils sont confrontés ?

Hypothèse n°2 : les problématiques de sécurité maritime et leur distribution géographique conduisent les Etats et les organisations internationales à construire de manière intentionnelle une échelle régionale comme niveau et comme périmètre privilégiés pour mettre en œuvre des stratégies collaboratives.

L'observation des principaux risques et menaces affectant l'espace interaméricain dans le domaine maritime a permis de mettre en évidence la transnationalité et une relative régionalisation des défis sécuritaires (chapitre 2). Forts de ces constats, nous avons pu démontrer que de nombreux acteurs, placés à plusieurs niveaux de gouvernance, privilégient l'échelle régionale pour faciliter la gouvernance de la sécurité maritime (deuxième partie). Pour les acteurs de rang mondial, à l'image des organisations internationales à vocation universelle, il s'agit de favoriser le développement de juridictions administratives et de mécanismes de coopération, en s'appuyant avant tout sur le principe de proximité géographique, afin de faciliter le déploiement de stratégies élaborées à un échelon de gouvernance supérieur (chapitre 3). Pour les Etats, il s'agit à la fois de faciliter la sécurisation et la stabilisation de la périphérie, d'harmoniser la perception des risques et des menaces, et de développer la coopération internationale afin de favoriser les actions collectives de lutte et de prévention. Pour les Etats les plus fragiles, il s'agit également de gagner en masse critique en tissant des réseaux d'accords et de partenariat afin de réduire leur vulnérabilité (chapitre 4 et 5). Les analyses approfondies de ces mécanismes développés au niveau régional, étudiés dans le cadre dans la troisième partie,

ont toutefois conduit à infirmer partiellement notre hypothèse : si l'échelle régionale est bien privilégiée, les juridictions créées par les acteurs ne se recoupent que partiellement d'un secteur de la sécurité maritime à l'autre. Toutefois, elles favorisent la superposition de mécanismes de coopération dont le grand bassin caraïbe et ses approches maritimes pacifique et atlantique constituent le centre de gravité. Par ailleurs, bien que ces mécanismes de coopération régionale soient à ce jour peu efficients, les enquêtes réalisées sur le terrain ont montré que le poids et le rôle de ces instances s'étaient sensiblement accrus ces dix dernières années.

Problématique n°3 - La gouvernance de la sécurité maritime favorise-telle l'intégration régionale ? Dans quelle mesure et à quelle échelle ?

Hypothèse n°3 : la densification de la coopération internationale dans ce domaine conduit au renforcement de processus d'intégration régionale, c'est-à-dire à la réduction des effets frontières et des différences entre territoires et acteurs impliqués.

Dans les chapitres 6 et 7, en utilisant une approche constructiviste, nous avons tenté de montrer que la gouvernance multisectorielle de la sécurité favorisait l'émergence d'une « Région de Sécurité Maritime » par l'enchevêtrement d'accords et de mécanismes de coopération. Ceux-ci renforceraient l'intégration régionale dans le domaine sécuritaire, au sens géographique, en facilitant la défragmentation politique de l'espace maritime, la mutualisation des moyens, la convergence des normes et des pratiques, favorisant la réduction de certaines inégalités entre territoires et acteurs riverains. Néanmoins, les résultats de l'étude ont également montré que l'intégration était inachevée et qu'elle était inégalement avancée d'un secteur de la sécurité maritime à l'autre. De nombreux effets frontières persistent, tandis que les systèmes de coopération développés sont encore fortement soumis à l'influence dominante de l'*hégémon* états-unien et ne peuvent s'affranchir des aides que leur fournit la communauté internationale.

Limites et perspectives

Bien que cette étude ait permis de mieux identifier la place des enjeux maritimes dans le processus de la construction régionale de l'espace interaméricain, nous avons dû composer avec des contraintes multiples. Les limites matérielles, les entraves conjoncturelles et les obligations professionnelles n'auront en effet pas permis d'étudier dans le détail et sur le long

terme l'ensemble des processus d'intégration régionale dans le domaine de la sécurité maritime, entendue dans son acception la plus large. Par nos choix d'études de cas, et en nous appuyant sur des terrains de recherche qui ont dû être limités en temps et en nombre, nous avons porté notre attention sur les sujets, les acteurs et les lieux qui nous ont semblé les plus significatifs pour construire et documenter notre analyse. Ces contraintes nous ont empêché d'étudier en détail le point de vue des acteurs locaux dans l'ensemble de l'espace étudié, à l'image des pêcheurs, des sauveteurs en mers, des agents des affaires maritimes, des collectivités territoriales, des employés de terrain des ONG, ou résidents des zones côtières et autres usagers ponctuels ou réguliers de la mer qui ont été peu sollicités au cours de nos enquêtes. Enfin, comme nous l'avons souligné en introduction, la nature du sujet abordé dans cette étude a fait surgir de puissants obstacles qui nous ont empêché d'accéder à certaines informations confidentielles et à des acteurs dits « sensibles » tout au long de notre recherche.

Par diverses approches méthodologiques[476], nous avons tenté de prendre en compte le point de vue et les pratiques du plus grand nombre d'acteurs possible. Il eût toutefois été vain de prétendre à l'exhaustivité, eu égard à l'immensité du terrain et au nombre et à la diversité considérable de thématiques et d'acteurs du monde maritime concernés par notre projet de recherche.

Cette étude est le premier jalon d'un travail de recherche qui devra être poursuivi. Loin d'avoir répondu en détail à toutes les questions suscitées par le choix de cette thématique de recherche, il est nécessaire d'approfondir cette étude. En particulier, une observation plus fine des acteurs et de leurs pratiques à l'échelle locale en tant que vecteurs de régionalisation « par le bas » serait intéressante, en espérant que l'avenir le permettra. D'autres pistes de réflexion se dégagent également de cette étude : en prenant le parti de s'intéresser aux espaces maritimes et aux enjeux qu'ils soulèvent dans un contexte d'intégration régionale, nous pourrons peut-être transposer les méthodes et des prismes de lecture adoptés ici à d'autres espaces géographiques. Des pistes de collaboration avec diverses institutions et chercheurs ont ainsi émergé au cours de nos recherches et pourraient nous conduire à nous intéresser à des situations comparables en

[476] En nous intéressant aux publications officielles, aux comptes rendus d'activité et de réunion, aux échanges de mails, aux reportages, aux articles de presse, aux informations officieuses, et en procédant au plus grand nombre possible d'entretiens sur le terrain, quand les conditions le permettaient, tout en triangulant autant que faire se peut nos résultats en confrontant les témoignages avec nos observations en divers endroits de l'espace étudié

Asie-Pacifique ou dans l'océan Indien. De la même façon, la croissance exponentielle de l'usage de l'expression « sécurité environnementale » dans la littérature et dans nos entretiens nous incite à poursuivre nos réflexions sur cette notion imprécise et sur ses incidences en matière de coopération et d'intégration régionale dans le domaine maritime, en montrant que la géographie peut contribuer aux travaux déjà engagés dans d'autres disciplines.

ANNEXES

ANNEXE 1 – Tableau synthétique des entretiens

	LISTE DES ENTRETIENS				
	Fonction	**Nationalité**	**Lieu**	**Type de contact/Durée**	**Date**
1	**Agent de renseignement**	Etats-unienne	Rome, Italie	Entretien approfondi - 30 min	Juin 2016
2	**Agent de renseignement**	Etats-unienne	Rome, Italie	Entretien approfondi - 30 min	Juin 2016
3	**Chef de section - Agence de renseignement**	Française	Paris, France	Entretien très approfondi < 4h	Octobre 2017
4	**Agent de renseignement militaire**	Française	Paris, France	Entretien très approfondi < 4h	Octobre 2018
5	**Analyste DGRIS**	Française	Paris, France	Entretien très approfondi < 4h	Octobre 2018
6	**Diplomate (Quai d'Orsay)**	Française	Paris, France	Entretien très approfondi - 2h	Février 2019
7	**Amiral, Inspecteur général des armées et ex-commandant des forces françaises aux Antilles**	Française	Paris, France	Entretien très approfondi - 3h	Février 2019
8	**Directeur du CERMES, Université des Indes Occidentales**	Barbadienne	Bridgetown, Barbade	Entretien très approfondi - 2h	Mars 2019
9	**Professeur à l'Université d'Halifax**	Canadienne	Bridgetown, Barbade	Entretien très approfondi - 2h	Mars 2019
10	**Sauveteur maritime**	Barbadienne	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
11	**Lieutenant-colonel, attaché de défense français aux Antilles**	Française	Bridgetown, Barbade	Entretien très approfondi < 3h	Mars 2019
12	**Général commandant en chef les forces néerlandaises dans les Caraïbes**	Néerlandaise	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
13	**Cadre supérieur du CDEMA**	Jamaïcaine	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
14	**Directeur du programme Amérique latine et Caraïbes du Programme alimentaire mondial**	Fonctionnaire international	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
15	**Général, commandant le quartier général opérationnel britannique pour les Caraïbes**	Britannique	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019

16	**Directeur des opérations du Regional Security System**	Barbadienne	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
17	**Directrice adjointe de l'ONG Rescue Global**	Britannique	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
18	**Directeur exécutif de CARICOM Impacs**	Trinidadienne	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
19	**Colonel, Chef d'Etat major**	Barbadienne	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
20	**Amirale des US Coast Guard, directrice adjointe du JIATF-S**	Etats-unienne	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
21	**Commandant, chef d'Etat major des garde côtes trinidadiennes**	Trinidadienne	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
22	**Amiral, commandant les forces françaises aux Antilles**	Française	Bridgetown, Barbade	Entretien approfondi - 1h	Mars 2020
23	**Amiral en charge de la coopération internationale au ministère britannique de la défense**	Britannique	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
24	**Lieutenant-colonel, adjoint relations internationales au COMSUP Cayenne**	Française	Bridgetown, Barbade	Entretien approfondi - 1h	Mars 2019
25	**Général, représentant de l'Inter-American Defense Board**	Mexicaine	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
26	**Colonel, armée de l'air colombienne**	Colombienne	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
27	**Chef du bureau régional de l'UNODC**	Fonctionnaire international	Bridgetown, Barbade	Entretien approfondi - 1h	Mars 2019
28	**Responsable régional des ventes, constructeur naval**	Française	Bridgetown, Barbade	Entretien approfondi - 1h	Mars 2019
29	**Directeur du Regional Drug Law Enforcement Training Center**	Jamaïcaine	Bridgetown, Barbade	Entretien d'opportunité < 30 min	Mars 2019
30	**Lieutenant-colonel, chef des opérations du RSS**	Barbadienne	Distanciel	Entretien approfondi en visioconférence - 1h	Mars 2019
31	**Représentant régional de l'OMI pour la grande région Caraïbe**	Fonctionnaire international	Distanciel	Echanges courriels	Avril 2019
32	**Attaché de défense français aux Antilles (2e entretien)**	Française	Martinique, France	Entretien très approfondi < 3h	Juillet 2019
33	**Amiral, commandant les forces françaises aux Antilles (2e entretien)**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
34	**Pêcheur**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
35	**Pêcheur**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019

36	**Pilote de port**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
37	**Commandant de la base navale de Fort de France**	Française	Martinique, France	Entretien très approfondi - 2h	Juillet 2019
38	**Officier de marine embarqué**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
39	**Officier de marine embarqué**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
40	**Officier de marine embarqué**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
41	**Membre d'équipage**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
42	**Membre d'équipage**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
43	**Médecin du bord**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
44	**Commissaire de marine embarqué**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 30 min	Juillet 2019
45	**Officier de marine, Pilote embarqué**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 30 min	Juillet 2019
46	**Commissaire de marine, responsable adjoint de l'action de l'Etat en mer**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
47	**Commissaire de marine, responsable de l'action de l'Etat en mer**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 30 min	Juillet 2019
48	**Officier des affaires maritimes**	Française	Martinique, France	Entretien d'opportunité < 30 min	Juillet 2019
49	**Directeur adjoint de Météo France Martinique**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
50	**Météorologue, Météo France Martinique**	Française	Martinique, France	Entretien très approfondi - 2h	Juillet 2019
51	**Chef de bureau renseignement**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
52	**Agent de renseignement douanier**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 30 min	Juillet 2019
53	**Responsable sécurité économique, préfecture Antilles Guyane**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
54	**Responsable de projet, direction régionale de l'AFD**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
55	**Directeur adjoint du MRCC-CROSS Antilles Guyane**	Française	Martinique, France	Entretien très approfondi - 2h	Juillet 2019
56	**Opérateur du MRCC-CROSS Antilles Guyane**	Française	Martinique, France	Entretien très approfondi - 2h	Juillet 2019
57	**Opérateur du MRCC-CROSS Antilles Guyane**	Française	Martinique, France	Entretien très approfondi - 2h	Juillet 2019
58	**Lieutenant-colonel, chef du bureau des opérations**	Française	Martinique, France	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2019
59	**Cadre supérieur du RAC-REMPEITC**	Etats-unienne	Distanciel	Echanges courriels	Octobre 2019

60	**Officier de liaison renseignement douanier (Miami)**	Française	Distanciel	Echanges courriels	Février 2020
61	**Professeur de Géographie, Université Antilles Guyane**	Française	Distanciel	Entretien approfondi par téléphone - 30 min	Août 2020
62	**Directeur de l'IFREMER Martinique**	Française	Distanciel	Echanges mails	Janvier 2021
63	**Consultant en sécurité, ancien agent de renseignement**	Française/Etats-unienne	Distanciel	Entretien approfondi en visioconférence - 1h	Mars 2021
64	**Officier de liaison au JIATF-S**	Française	Distanciel	Entretien approfondi en visioconférence - 1h	Avril 2021
65	**Officier de liaison à SOUTHCOM**	Française	Distanciel	Echanges courriels	Avril 2021
66	**Diplomate, représentation permanente française auprès de l'OMI**	Française	Distanciel	Echanges courriels	Avril 2021
67	**Haut fonctionnaire de l'OMI**	Fonctionnaire international	Distanciel	Echanges courriels	Avril 2021
68	**Opérateur sécurité, croisiériste**	Etats-unienne	Distanciel	Echanges courriels	Juin 2021
69	**Chef d'Etat major des forces armées guyaniennes**	Guyanienne	Distanciel	Entretien d'opportunité en vidéoconférence < 30 min	Juin 2021
70	**Colonel, Chef d'Etat major**	Antiguaise	Distanciel	Entretien d'opportunité en vidéoconférence < 30 min	Juin 2021
71	**Général, Chef d'Etat-major**	Bélizienne	Distanciel	Entretien d'opportunité en vidéoconférence < 30 min	Juin 2021
72	**Commandant, forces de défense des Bahamas**	Bahaméenne	Distanciel	Entretien d'opportunité en vidéoconférence < 30 min	Juin 2021
73	**Amiral commandant le 7e district des US Coast Guard**	Etats-Unienne	Distanciel	Entretien d'opportunité en vidéoconférence < 30 min	Juin 2021
74	**Directeur de la sûreté, compagnie maritime de rang mondial**	Française	Europe occidentale	Entretien approfondi - 1h	Juillet 2021
75	**Responsable régional de la sûreté, compagnie maritime de rang mondial**	Française	Europe occidentale	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
76	**Ambassadeur**	Française	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
77	**Diplomate**	Française	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021

78	**Directeur régional du programme DG Echo de l'Union Européenne (aide internationale)**	Fonctionnaire européen	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
79	**Cadre de la Croix Rouge internationale**	Allemande	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
80	**Pêcheur**	Panaméenne	Panama	Entretien d'opportunité < 30 min	Septembre 2021
81	**Pêcheur**	Panaméenne	Panama	Entretien d'opportunité < 30 min	Septembre 2021
82	**Président du Caribbean Shiping Association**	Panaméenne	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
83	**Experte en sécurité maritime / Journaliste**	Française	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
84	**Chargé de relations au sein de l'Autorité du Canal de Panama**	Panaméenne	Panama	Entretien approfondi - 30 min	Septembre 2021
85	**Cadre de l'Autorité du Canal de Panama**	Panaméenne	Panama	Echanges courriels	Septembre 2021
86	**Biologiste marine**	Panaméenne	Panama	Echanges courriels	Septembre 2021
87	**Commandant de navire marchand**	Française	Panama	Entretien d'opportunité < 30 min	Septembre 2021
88	**Directeur de la sécurité du port de Balboa**	Panaméenne	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
89	**Directrice adjointe de la sécurité du port de Balboa**	Panaméenne	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
90	**Opération de sécurité, port de Balboa**	Panaméenne	Panama	Entretien approfondi - 1h	Septembre 2021
91	**Cadre régional de l'ONUDC**	Fonctionnaire international	Panama	Echanges courriels	Septembre 2021
92	**Secrétaire général du MoU Caraïbe**	Jamaïcaine	Distanciel	Echanges courriels	Septembre 2021
93	**Directrice du programme CFMC de l'ONUDC**	Fonctionnaire international	Distanciel	Echanges courriels	Septembre 2021
94	**Responsable de programme du CAR/RCU (PNUE)**	Fonctionnaire international	Distanciel	Echanges courriels	Septembre 2021
95	**Attaché de défense français en Colombie**	Française	Distanciel	Entretien approfondi en visioconférence - 1h	Octobre 2021
96	**Amiral, ancien chef d'Etat major de la Marine Nationale**	Française	Paris, France	Entretien approfondi - 1h	Octobre 2021
97	**Attaché de défense colombien en France**	Colombienne	Paris, France	Entretien approfondi - 1h	Octobre 2021
98	**Attaché de défense de la république dominicaine en France**	Dominicaine	Distanciel	Entretien approfondi en visioconférence - 1h	Décembre 2021

ANNEXE 2 – Tableau synthétique des observations

NOM	LIEU	DATE
Ministère français de la défense	Paris, France	2011-2021
Paragon Center Centre de coordination opérationnelle du Regional Security Center	Bridgetown, Barbade	Mars 2019
Caribbean Security Conference 2019	Bridgetown, Barbade	Mars 2019
Exercice naval	Mer des Antilles	Juillet 2019
Etat-Major interarmées	Fort de France, Martinique	Juillet 2019
Autorité du Canal de Panama	Panama	Septembre 2021
Direction de la sécurité du port de Balboa	Panama	Septembre 2021
Siège d'une compagnie maritime de rang mondial	Europe occidentale	Septembre 2021
Caribbean Security Conference 2021	Vidéo-conférence	Juin 2021
Commandement Sud (SOUTHCOM)	*Miami*	***Annulé***
Joint Interagency Task Force South	*Key West*	***Annulé***
Regional Coordination Unit du PNUE	*Kingston, Jamaïque*	***Annulé***
Siège régional de l'OMI	*Port d'Espagne, Trinidad et Tobago*	***Annulé***
Maritime Safety Comitee de l'OMI	*Londres, Royaume Uni*	***Annulé***

ANNEXE 3 – Exemples de grilles d'entretiens

Dans le cadre de cette étude, la méthodologie d'entretien a combiné les entretiens semi-directifs et non directifs. Sont listées ci-après les principales questions récurrentes mobilisées dans l'essentiel des entretiens conduits, moyennant quelques variantes selon la nature et les missions de l'interlocuteur rencontré. De nombreux entretiens ayant été conduits de manière non-directive, cette liste ne peut être exhaustive.

THEME	Questions
ENJEUX MARITIMES	**Perception et hiérarchisation des risques et menaces** - De votre point de vue, quels sont les principaux risques et principales menaces sécuritaires dans la région, pas nécessairement de l'ordre maritime ? - Quelles sont les principales problématiques spécifiquement maritimes dans la Grande Région Caraïbe auxquelles vous êtes confronté ? - Selon vous, les risques en termes de sécurité maritime sont-ils perçus de la même manière dans la région ? - Par incidence, peut-on parler de perception d'une « destinée commune » à l'échelle de la région ? - Concernant les risques technologiques, on se souvient de l'accident de la plate-forme *Deepwater Horizon* il y a quelques années. Il y a toujours une forte concentration de moyens industriels en mer, ainsi que les principales routes de tanker de l'hémisphère occidental. Quelle est votre perception de ce risque ? De ses dynamiques ? **Nature, incidence et dynamiques des risques et menaces** - Pensez-vous que certaines problématiques environnementales pourraient entraîner des conséquences sécuritaires à l'échelle locale ou régionale ? Pourquoi ? Dans quelle mesure ? - Concernant la question du narcotrafic, comment s'organise-t-il dans la région ? - La problématique migratoire par vecteur maritime est-elle prégnante dans la région ? Avez-vous constaté des variations de ces flux migratoires en situation post-catastrophe naturelle ?

	- Selon vous, quelles problématiques maritimes sont susceptibles d'apparaître ou d'évoluer à l'avenir dans la région ? - De votre point de vue, comment évolue le trafic maritime dans la région (quantitatif et qualitatif) ? - Avez-vous pu percevoir des mutations en termes de maritimisation au cours de votre mandat (croissance des activités maritimes, de l'exploitation de certaines ressources, du développement d'une activité particulière, etc …). - Voyez-vous des menaces qui pourraient émerger ou se développer à l'avenir dans cette région ? **Activités économiques et anthropisation du milieu marin** - Quelle perception avez-vous du développement des activités humaines en mer ? Avez-vous eu le sentiment que se développait de plus en plus un « économie bleue » ? - Selon vous, les préoccupations d'ordre maritime sont-elles primordiales pour les acteurs de la région ? Quelle est la place de la mer dans les sociétés locales ?

THEME	Questions
GOUVERNANCE ET INTEGRATION/FRAGMENTATION REGIONALE	**Echelles et institutions de coopération régionale** - Quelle est votre perception géographique de l'espace interaméricain/Caraïbe ? Quelles en sont, selon vous, les limites ? Pourquoi ? - L'échelle régionale est-elle, pour vous, la plus adaptée à la gestion des problématiques maritimes ? - De quelle manière et dans quelle mesure les États de la région ont-ils mis en commun leurs moyens afin de renforcer leur capacité de réponse aux problématiques maritimes ? - Comment s'organisent concrètement les dispositifs de coopération maritime ? Comment se répartissent les missions et zones d'activité ? - L'accord de San José est supposé réduire les contraintes juridiques et faciliter les coopérations. Quelle est son efficacité réelle ? Est-il opérationnel ? - Quels sont les dispositifs de gouvernance environnementale des espaces maritimes existant à l'échelle régionale dans la WCR ? Sont-ils efficaces ? - Quelle est votre appréciation des institutions de coopération régionales actives dans cette région ? Sont-elles efficaces ? Des « coquilles vides » ? **Intégration** - Dans le cadre de vos activités, la proximité (culturelle, géographique, historique) joue-t-elle un rôle dans la structuration de vos relations avec vos partenaires étrangers ? - Pensez-vous que l'appréhension des problématiques maritimes dans la région peut-être un vecteur de renforcement de l'intégration régionale dans la grande région Caraïbe/ailleurs dans le monde ? - Selon votre perception, ces mécanismes ou institutions sont plutôt : des outils permettant aux petits États de la région d'atteindre une taille critique afin de faciliter les interactions avec les puissances régionales ? Un moyen pour les grandes puissantes d'organiser leur périphérie, en disposant de relais locaux cohérents et structurés ? **Fragmentation** - Selon vous, la fragmentation politique de l'espace caribéen est-il un facteur d'accroissement des menaces en mer ? Pourquoi ? Dans quelle mesure ? Quelles en sont/seraient les causes ?

THEME	Questions
PERCEPTION DES ACTEURS DE LA SECURITE MARITIME	**Identification des acteurs** - Quels sont les principaux acteurs de la sécurité maritime dans la région selon vous ? **Les institutions/organisations de rang mondial** - Quelle est votre opinion sur le fonctionnement et l'efficacité des mécanismes d'intégration régionale dans votre domaine de compétence/d'activité ? - Avez-vous travaillé avec l'Organisation Maritime Internationale ou d'autres agences des Nations Unies au cours de votre mandat/votre mission/dans le cadre de votre activité ? Quelle est votre perception de son/leur rôle et son/leur influence dans la région ? **Les institutions/organisations de rang régional/subrégional** - Quelle est votre perception des différents mécanismes de coopération régionale fonctionnant dans la région ? - En matière d'influence et d'opérationnalité, comment peut-on analyser le rôle et les objectifs des forums annuels CABSEC-SAMSEC et CANSEC ? - Quels sont selon vous les institutions ou mécanismes les plus performants ? Pourquoi ? **Etats et autres acteurs** - En matière de moyens et d'infrastructures, les États de la région ont-ils la possibilité de prendre en charge la gestion de ces problématiques, de faire respecter leurs frontières maritimes, de contrôler les activités en mer. - Quelles relations entretenez-vous avec vos partenaires (locaux, régionaux, de rang mondial ?) - Pourquoi privilégiez-vous tel ou tel acteur dans votre coopération ? - Quelles contraintes rencontrez-vous dans votre coopération avec tel ou tel acteur ?

THEME	Questions
INFLUENCE REGIONALE / REGIONALISMES	**Puissance(s) régionale(s) dominante(s)** - Quelle serait votre définition/votre perception de la « puissance » ? - Quel acteur (Etat, organisation/institution, ONG, etc …) qualifieriez-vous de « puissance régionale » ? Pourquoi ? - Quelle est votre analyse de la présence et de l'agenda politico-sécuritaire des principales puissances régionales ? - Quel est leur principal vecteur d'influence ? La diplomatie ou les actions militaro-sécuritaires ? - Selon votre perception/à la lumière de votre expérience de terrain, peut-on aujourd'hui toujours parler de « mer américaine » ? - Comment s'organise/se manifeste l'influence américaine ; quels sont ses effets en termes de construction régionale de la sécurité maritime ? - Quelle est votre perception du rôle des puissances européennes ? - Quelle est votre perception du rôle des autres Etats et acteurs de la région ? **Autres puissances (puissance de rang secondaire, petits et micro-Etats, …)** - Comment hiérarchiseriez-vous les acteurs étatiques et non-étatiques en termes de puissance/de capacités d'action/d'influence ? - Comment définiriez-vous un petit Etat ? Un micro-Etat ? - Quelles contraintes principales rencontrent-ils ? Quels sont leurs atouts ? - Quels objectifs communs partagez-vous avec tel ou tel partenaire/autre acteur ? Quels sont les éléments qui vous opposent ? Pourquoi ? - Selon vous, la perception des risques et menaces par les petits États de la région est-elle liée à leurs propres constats et analyses, ou leurs priorités sont-elles définies par les puissances régionales (USA) ou les puissances européennes ?

	Acteurs/influence extérieur(e)s - Concernant la présence d'autres marines dans la zone, certaines sources évoquent une augmentation de la présence chinoise sur cet espace maritime. Leur flotte de pêche semble aujourd'hui très présente en certaines zones de la région, et pose de nombreux problèmes au large de l'Amérique du Sud, côté Pacifique. Avez-vous constaté une présence ou une influence chinoise dans la région ? - Percevez-vous une influence croissante d'un ou plusieurs autres acteurs extérieurs à la région ?

THEME	Questions
ACTIVITES/MISSIONS DE L'INTERLOCUTEUR ET DE L'INSTITUTION QU'IL REPRESENTE	- Quelles sont les principales missions de votre organisation/institution/entité dans la région ? - Comment se déroulent vos activités ? - Pouvez-vous agir seul ? - Avez-vous un intérêt/l'obligation d'agir avec d'autres partenaires ? Lesquels ? A quelle échelle ? A quelle fréquence ? Pourquoi ? - Agissez-vous dans une zone/un espace particulier/privilégié ? - Avez-vous des exemples, ou des cas concrets illustrant les problématiques de sécurité maritime dans la région dans le cadre de votre activité/au cours de votre mandat ? - Comment est financée votre organisation ? - Comment sont déterminées vos missions / vos priorités stratégiques ? - Quelles problématiques rencontrez-vous quand vous intervenez dans un pays étranger ? - Quelles sont les principales contraintes auxquelles vous êtes confrontés dans l'exercice de votre mission ? - Quelles relations entretenez-vous avec d'autres Etats/Organisations/Entités/Acteurs, … ? Lesquels privilégiez-vous ? Pourquoi ? - Qu'attendez-vous de vos partenaires ?

ANNEXE 4 – Portfolio du parcours doctoral

Conformément à l'article 15 de l'arrêté du 25 mai 2016 fixant le cadre national de la formation et les modalités conduisant à la délivrance du diplôme national de doctorat

Expériences d'enseignement

Chargé d'enseignement dans l'enseignement supérieur :

Intitulé du cours	Université	Niveau	Période	ETD
TD Espaces, territoires et sociétés dans les mondes émergents	Sciences Po Bordeaux	M2	2017-2018	22h
CM Géopolitique des mers et des océans	Sciences Po Bordeaux	M2	2017-2018	12h
TD Espaces, territoires et sociétés dans les mondes émergents	Sciences Po Bordeaux	M2	2018-2019	22h
CM Géopolitique des mers et des océans	Sciences Po Bordeaux	M2	2018-2019	12h
TD Espaces, territoires et sociétés dans les mondes émergents	Sciences Po Bordeaux	M2	2019-2020	22h
CM Géopolitique des mers et des océans	Sciences Po Bordeaux	M2	2019-2020	12h
TD Espaces, territoires et sociétés dans les mondes émergents	Sciences Po Bordeaux	M2	2020-2021	22h
CM Géopolitique des mers et des océans	Sciences Po Bordeaux	M2	2020-2021	12h
TD Espaces, territoires et sociétés dans les mondes émergents	Sciences Po Bordeaux	M2	2021-2022	22h
CM Géopolitique des mers et des océans	Sciences Po Bordeaux	M2	2021-2022	12h
CM Analyse géopolitique du monde contemporain	Sciences Po Bordeaux	M2	2020-2021	18h
TD Espaces, territoires et sociétés dans les mondes émergents	Sciences Po Bordeaux	M2	2021-2022	22h
CM Géopolitique des mers et des océans	Sciences Po Bordeaux	M2	2021-2022	12h
			TOTAL	222h

Encadrement de mémoires de recherche (Master 2) :

- « *Les enjeux sécuritaires maritimes dans le Pacifique Sud* », de Marie Bernardo, co-dirigé avec le Dr. Gilles Bertrand, Mémoire de recherche de Master 2 Affaires Internationales, soutenu à Sciences Po Bordeaux en Septembre 2021.
- « *La coopération régionale dans le Pacifique insulaire entre les PTOM et l'UE* », Mémoire de recherche de Master 2 Relations Internationales, de Camille Gall, Master 2 Affaires Internationales, soutenu à Sciences Po Bordeaux en Septembre 2021.
- « *La Covid-19, entre urgence de santé mondiale et crise écologique : causes, conséquences et perspectives de la pandémie sur la santé de la planète* », de Lucile Leroux, Mémoire de recherche de Master 2 Affaires Internationales, soutenu à Sciences Po Bordeaux en Septembre 2020.

Professeur agrégé, éducation nationale, depuis 2015 :

- Lycée Tivoli, Bordeaux – Qualifié DNL anglais (classes européennes).

  Enseignant titulaire à temps plein (Agrégation externe de Géographie, 2015).

  Co-responsable du concours et de la formation bilingue en diplomatie et relations internationales (IMUNA) *en collaboration avec les Nations Unies (NHSMUN), New York.*

Publications et communications

Coordination de revue scientifique

DOMERGUE, S., DUBESSET, E., (coord.), mars 2023, numéro « Mer et maritimisation dans la Caraïbe », *Etudes caribéennes* (en cours d'élaboration). (https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/22993)

Chapitres d'ouvrage

AGRICOLE, M., DOMERGUE, S., ESTEVE, A., 2022, « Accéder et conduire des entretiens en terrain sensible », in Calmels, C., Dreyfus, E., Colomba-Patteng, L ; Esteve, A., (coord.), *Enquêter sur un terrain sensible, ficelles méthodologiques, dilemmes éthiques et juridiques* » Paris, Presses du Septentrion/IRSEM. (A paraître).

Publications dans des revues internationales à comité de lecture (deux ou trois évaluateurs anonymes)

DOMERGUE, S., 2023, « La mer, un vecteur d'intégration dans l'espace caribéen ? », *Etudes caribéennes* (en cours d'évaluation).

DOMERGUE, S., 2021, « Le régionalisme sécuritaire maritime des petits et micro-Etats de la grande région caraïbe : entre vulnérabilités, autonomisation, et dépendances », *Belgeo*. (http://journals.openedition.org/belgeo/46720).

DOMERGUE, S., 2020, « La construction des échelles de la sécurité maritime dans un contexte d'intégration régionale : le cas de la grande région Caraïbes et ses façades Atlantique et Pacifique », *Cybergeo* : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire, document 955. (https://doi.org/10.4000/cybergeo.35486)

Publications dans des revues nationales à comité de lecture

DOMERGUE S., 2014, « L'isthme panaméen, carrefour stratégique et talon d'Achille des États-Unis », Outre-Terre, vol. 38, no. 1, pp. 274-281. (https://doi.org/10.3917/oute1.038.0274).

Communications internationales avec actes

DOMERGUE, S., 2022, « La norme au défi de la frontière maritime : droit, régulations et coopérations en mer dans l'espace Caraïbe (XVe siècle-XXIe siècle) », au cours du colloque *Frontières et environnement, Temps, espaces, méthodes,* Mulhouse, décembre 2022 (en cours d'évaluation).

DOMERGUE, S., 2022, « Entre enjeux de souveraineté et intégration régionale, les défis des régionalismes sécuritaires maritimes dans l'espace interaméricain », au cours du colloque *Guerre et souveraineté, revisiter un débat canonique par l'interdisciplinarité,* Paris, juin 2022.

DOMERGUE, S., 2022, « Rethinking regional integration under the maritime security lens : the region building role of France and the EU in the Caribbean », au cours du colloque *The European Union as a Security and Defence Actor,* Athènes (Grèce), mars 2022.

DOMERGUE, S., 2021, « Contourner les difficultés d'accès aux acteurs de la diplomatie et de la défense : de nécessaires innovations méthodologiques », au cours du colloque *Enquêter sur un terrain sensible*, *Ficelles méthodologiques, dilemmes éthiques et juridique,* Paris, juin 2021.

Communications nationales

DOMERGUE, S., 2019, « Les enjeux géopolitiques contemporains de la sécurité maritime », au cours du colloque *Les Etats Généraux de la Mer*, Musée de la Mer et de la Marine, Bordeaux, mars 2019.

Formation doctorale

Intitulé de la formation	Organisme	Date	Heures
L'insertion professionnelle des doctorants	Ecole doctorale mutualisée de l'Université de Bordeaux Montaigne	2018	3h
Méthodologie de l'écriture scientifique	Ecole doctorale de Géographie de Paris	2021	4h
Méthodologie de l'entretien scientifique	Ecole doctorale de Géographie de Paris	2021	4h
Méthodologie de la communication scientifique	Ecole doctorale de Géographie de Paris	2021	4h
Préparation à la soutenance	Ecole doctorale de Géographie de Paris	2021	2h
Formation à l'utilisation du logiciel Zotero	Ecole doctorale de Géographie de Paris	2021	2h
Préparation à la qualification CNU	Ecole doctorale de Géographie de Paris	2021	2h
		TOTAL	21h

BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie ci-dessous regroupe l'ensemble des références scientifiques et rapports cités dans la thèse. Les articles de presse et la littérature grise non-confidentielle sont détaillées en notes infrapaginales dans le corps de la thèse.

ABELLA OSORIO, J. D., TORRIJOS RIVERA, V., 2019, « Implicaciones de la Diplomacia para la Seguridad en el posicionamiento estratégico de Colombia en el ámbito de la paz y la seguridad regional : una mirada desde los desafíos y oportunidades de inserción en el Triángulo Norte de Centroamérica », *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, vol. 14, n° 1, p. 13-29.

ACHARYA, A., 1992, « Regional Military-Security Cooperation in the Third World : A Conceptual Analysis of the Relevance and Limitations of ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) », *Journal of Peace Research*, vol. 29, n° 1, p. 7-21.

ACHARYA, A., 1995, « A regional security community in Southeast Asia ? », *Journal of Strategic Studies*, vol. 18, n° 3, p. 175-200.

ADAM, L., 1995, « Le concept de micro-Etat : Etats lilliputiens ou parodies d'Etat ? », *Revue internationale de politique comparée*, 2, 3, De Boeck, pp. 577-592.

ADLER, E., 2008, « The Spread of Security Communities : Communities of Practice, Self-Restraint, and NATO's Post-Cold War Transformation », in *European Journal of International Relations*, n°2, pp. 195-230.

ADLER, E., BARNETT, M. (Éd.), 1998, *Security Communities*, Cambridge, Cambridge University Press.

ADLER, E., BARNETT, M., 1998, « Security communities in Theoretical Perspective », in *Security Communities,* ADLER, E., BARNETT, M., (eds.), Cambridge, Cambridge University Press, pp. 3-28

AGNEW, 1993, « Space, scale and culture in social science », *Place, culture, representation*, LEY J., et D., (ed.), Londres, Routledge.

AGNEW, J. A., DUNCAN, J. S., 2014, *The Power of Place (RLE Social & Cultural Geography): Bringing Together Geographical and Sociological Imaginations*, Londres, Routledge.

AGNEW, J., 1987, *The United States in the World-Economy : A Regional Geography*, Cambridge ; New York, Cambridge University Press.

AGNEW, J., DUFOIX, S., 2014, « The territorial trap : The geographical assumptions of international relations theory », *Raisons politiques*, vol. 54, n° 2, p. 23-51.

AJAGUNNA, I., PINNOCK, F., AMODE, T. M., 2017, « Tourism development and logistics in the Caribbean : will there be a symbiotic relationship ? », *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, vol. 9, n° 1, p. 116-123.

ALLEN, J., CHARLESWORTH, with J., COCHRANE, A., COURT, G., HENRY, N., MASSEY, D., et al., 1998a, *Rethinking the Region : Spaces of Neo-Liberalism*, London, Routledge.

ALLEN, J., CHARLESWORTH, with J., COCHRANE, A., COURT, G., HENRY, N., MASSEY, D., et al., 1998b, *Rethinking the Region : Spaces of Neo-Liberalism*, London, Routledge.

ALLEN, J., MASSEY, D.B., COCHRANE, A., 1998, *Rethinking the region*, New York, Routledge.

ALLES, D., GUILBAUD, A., LAGRANGE, D., 2016, « Chapitre 8 - L'entretien en relations internationales », in *Méthodes de recherche en relations internationales*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 159-176

ALONSO, I. T. de, 1992, *Trade Issues in the Caribbean*, Philadelphia, Gordon & Breach Science Publishers Ltd.

AMILHAT-SZARY, A.-L., 2012, « Frontières et conflits : une approche territoriale. (Borders and conflicts : a territorial approach) », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 89, n° 1, p. 18-33.

ANDRADE, E. M. F., 2002, *El narcotráfico y la descomposición política y social : el caso de Colombia*, Plaza y Valdes.

ARGOUNES, F., BERTRAND, F., BOISGIBAULT, L., WOESSNER, R., BRUNNQUELL, É., KREBS, C., et al., 2014, *Géographie des mers et des océans*, Neuilly, Atlande.

ARRAULT, J.-B., 2006, « A propos du concept de méditerranée. Expérience géographique du monde et mondialisation », *Cybergeo: European Journal of Geography*, En ligne : https://journals.openedition.org/cybergeo/13093#ftn8.

AUDEBERT, C., 2006, « Les communautés antillaises aux États-Unis : entre métropolisation et logiques réticulaires transnationales », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n° 2006/1, p. 137-149.

AUDEBERT, C., 2011, « Régionalisme et migrations dans la Caraïbe », in DUBESSET, E., LUCAS, R., *La Caraïbe dans la mondialisation : quelles dynamiques régionalistes ?* Paris, l'Harmattan, p. 23-37.

AUDEMARD, J., 2019, « 8. Des rapports au politique en contexte. L'apport de l'échantillonnage en boule de neige », in F. Buton, P. Lehingue, N. Mariot, & S. Rozier (Éd.), *L'Ordinaire du Politique : Enquêtes sur les rapports profanes au politique*, Paradoxa, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, p. 181-200

AUGELLI, J. P., 1985, « Food, Population, and Dislocation in Latin America », *Journal of Geography*, vol. 84, n° 6, p. 274-281.

AUGENDRE, M., 2008, *Vivre avec le volcan. Une géographie du risque volcanique au japon*, Thèse, Lyon 2.

AUGUSTIN, J.-P., 2019, « Le surf et les territoires de l'éphémère », in *Surf Atlantique : Les territoires de l'éphémère*, Sport et société, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, p. 15-22

AUROI, C., 2009, « Tentatives d'intégration économique et obstacles politiques en Amérique latine dans la seconde moitié ; du XXe siècle », *Relations internationales*, vol. 137, n° 1, p. 91-113.

BABONAUX, Y., 1966, *Villes et régions de la Loire moyenne : Touraine, Blésois, Orléanais, fondements et perspectives géographiques*, Ministère de l'Education Nationale.

BACHE, I., FLINDERS, M., 2004a, « Multi-Level Governance and the Study of the British State », *Public Policy and Administration*, Oxford University Press, vol. 19, n° 1, p. 31-51.

BAILEY, W., BHAOPICHITR, K., 2004, « How Important Was Silver? Some Evidence on Exchange Rate Fluctuations and Stock Returns in Colonial-Era Asia », *The Journal of Business*, vol. 77, n° 1, p. 137-173.

BAILLY, Y. (dir.), 2004, *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin.

BAKUN, A., CURY, P., 1999, « The "school trap": A mechanism promoting large-amplitude out-of-phase population oscillations of small pelagic fish species », *Ecology Letters*, vol. 2, n° 6, p. 349-351.

BALASSA, B. A., 1961, *The theory of economic integration*, Homewood, Illinois, Richard DIrwin, Inc.

BALASSA, B. A., 1971, *Regional Integration and Trade Liberalization in Latin America*, International Bank for Reconstruction and Development, International Development Association.

BALBUENA, B. D., 2011, *Grandeza mexicana / Mexican greatness*, Madrid, Catedra Ediciones.

BALZACQ, T., 2003, « Qu'est-ce que la sécurité nationale ? », *Revue internationale et stratégique*, vol. 52, n° 4, p. 33-50.

BALZACQ, T., 2004, « La sécurité : définitions, secteurs et niveaux d'analyse », *Fédéralisme Régionalisme*, En ligne : https://popups.uliege.be/1374-3864/index.php?id=216.

BALZACQ, T., 2010, *Securitization Theory : How Security Problems Emerge and Dissolve*, Milton Park, Abingdon, Oxon ; New York, Routledge.

BARBIER, E. B., STRAND, I., 1998, « Valuing Mangrove-Fishery Linkages – A Case Study of Campeche, Mexico », *Environmental and Resource Economics*, vol. 12, n° 2, p. 151-166.

BARBOT, J., 2012, *6 – Mener un entretien de face à face*, Presses Universitaires de France.

BARNETT, R., ARMSTRONG, A., GLORIA, R., (ed.), 2011, *Regional Conflict Formation in the Great Lakes Region of Africa : Structure, Dynamics and Challenges for Policy,* New York : Center on International Cooperation

BARROW-GILES, C., MARSHALL, D. D., 2003, *Living at the Borderlines : Issues in Caribbean Sovereignty and Development*, Kingston, Ian Randle Publishers.

BATTISTELLA, D., 2009, « Chapitre 14. La sécurité », *Références*, vol. 3, p. 507-541.

BATTISTELLA, D., CORNUT, J., BARANETS, E., 2019, *Théories des relations internationales*, Paris, Les Presses de Sciences Po.

BAUGHAN, E., FIORI, J., 2015, « Save the Children, the humanitarian project, and the politics of solidarity: reviving Dorothy Buxton's vision », *Disasters*, vol. 39, n° 2, p. 129-s145.

BEAUGUITTE, L., DIDELON-LOISEAU, C., 2013, « L'Europe vue d'ici et d'ailleurs », *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, En ligne : https://journals.openedition.org/espacepolitique/2555.

BEAUJEU-GARNIER, J., 1971, *La géographie : méthodes et perspectives*, Paris, Masson.

BECK, U., 2003, « SUMMARY », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 114, n° 1, p. 27-33.

BECK, U., 2008, *La Société du risque*, Paris, Flammarion.

BECKOUCHE, P., 2008, *Les régions Nord-Sud : Euromed face à l'intégration des Amériques et de l'Asie orientale*, Paris, Belin.

BECKOUCHE, P., RICHARD, Y., 2008, *Atlas d'une nouvelle Europe : l'UE et ses voisins, vers une région mondiale ?* Paris, Autrement.

BEGOT, M., BULEON, P., ROTH, P., 2001, *Émergences caraïbes, éléments de géographie politique*, Fort de France/Paris, AREC/L'Harmattan.

BEKKEVOLD, J. I., TILL, G., 2016, « International Order At Sea : What It Is. How It Is Challenged. How It Is Maintained », in J. I. Bekkevold & G. Till (Éd.), *International Order at Sea : How it is challenged. How it is maintained.*, London, Palgrave Macmillan, p. 3-14

BELLAYER-ROILLE, A., 2014, « Entre souveraineté et transnationalité, les défis du droit de la mer », *Revue internationale et stratégique*, vol. 95, n° 3, p. 111-119.

BELLO, O., PHILLIPS, W., INDAR, D. « Towards a demand model for maritime passenger transportation in the Caribbean », *The Caribbean*, n° 44, p. 35.

BEMIS, S. F., 1943, *The Latin American policy of the United States,* Harcourt, Brace and company.

BERGER, P. L., LUCKMANN, T., 1967, *The Social Construction of Reality : A Treatise in the Sociology of Knowledge*, New York, Anchor.

BERTRAND, N., PEYRACHE-GADEAU, V., 2009, « « *Cohésion sociale et cohérence territoriale* », quel cadre de réflexions pour l'aménagement et le développement ? », *Géographie, économie, société*, vol. 11, n° 2, p. 85-91.

BESENG, M., MALCOLM, J. A., 2021, « Maritime security and the securitisation of fisheries in the Gulf of Guinea : experiences from Cameroon », *Conflict, Security & Development*, vol. 21, n° 5, p. 517-539.

BEURIER, J. P., CHAUMETTE, P., PROUTIERE, G., 1998, *Droits maritimes, tome 3. Exploitation et protection de l'océan*, Lyon, Juris Associations.

BLAIR, P. W., 1968, *The ministate dilemma*, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, Washington.

BLANCHET, G., GOBERT, B., GUEREDRAT, J.-A., 2015, *La pêche aux Antilles*, Paris, IRD Editions.

BLANCHETON, B., 2020, *Introduction aux politiques économiques*, Paris, Dunod.

BODIGUEL, X., BERTRAND, J., FREMERY, J., 2011, « Devenir de la chlordécone dans les réseaux trophiques des espèces marines consommées aux Antilles (CHLORETRO) », En ligne : https://archimer.ifremer.fr/doc/00036/14684/.

BOOTH, K., 1987, « Nuclear Deterrence and "World War III" : How Will History Judge ? », in *The Logic of Nuclear Terror*, Routledge,

BOOTH, K., 2005, *Critical Security Studies And World Politics*, Boulder, Lynne Rienner Publishers.

BOOTH, W. A., 2021, « Rethinking Latin America's Cold War », *The Historical Journal*, vol. 64, n° 4, p. 1128-1150.

BORGESE, E. M., STUDIES, D. U. C. for F. P., 1995, *Ocean Governance and the United Nations*, Centre for Foreign Policy Studies, Halifax, Dalhousie University.

BÖRZEL, T. A., RISSE, T., 2016, *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*, Oxford University Press.

BOUAYAD-AGHA F., HERNANDEZ H.L., 1993, *Etude des besoins de développement propres aux petits états membres et de la façon dont le système des Nations Unies pour le développement répond à ces besoins,* Genève, United Nations Publications, Rapport au profit du Corps commun d'inspection du système des Nations-Unies.

BOUDEVILLE, J. R., 1964, *Les espaces économiques*, Paris, France, Presses universitaires de France.

BOULAY, S., 2020, « Introduction — Questionner et pratiquer les échelles en sciences humaines et sociales », in S. Fanchette (Éd.), *La question des échelles en sciences humaines et sociales*, Update Sciences & Technologie, Versailles, Éditions Quæ, p. 5-21

BOWLING, B., 2010, *Policing the Caribbean : Transnational Security Cooperation in Practice*, OUP Oxford.

BOWMAN, R., SMYTHE, T., 2019, « Conceptualizing Maritime Governance : Addressing the challenges of the modern maritime environment », *Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea, Proceedings of the Marine Safety & Security Council*, En ligne : https://trid.trb.org/view/1670063.

BRADSHAW, R. E., 1978, « The Politics of Soviet Maritime Security : Soviet Legal Doctrine and the Status of Coastal Waters », *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 10, p. 411.

BRAUDEL, F., 1949, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin.

BRAVARD, J.-P., PIEGAY, H., 2000, « L'interface Nature - Sociétés dans les hydrosystèmes fluviaux / The interface between fluvial hydrosystems and societies. », *Géocarrefour*, vol. 75, n° 4, p. 273-274.

BRICHAMBAUT, M. P. de, DOBELLE, J.-F., HAUSSY, M.-R. d', 2002, *Leçons de droit international public*, Paris, Les Presses de Sciences Po.

BRODEUR, N., 2006, *Les stratégies de changement employées par des hommes ayant des comportements violents envers leur conjointe : mesure et analyse à partir du modèle transthéorique du changement*, Thèse, Québec, Université Laval.

BRUNET, R., 1965, *Les phénomènes de discontinuité en géographie : thèse complémentaire.* Thèse, Université de Toulouse.

BRUNET, R., 1995, « Modèles de méditerranées », *L'Espace géographique*, vol. 24, n° 3, p. 200-202.

BRUNET, R., FERRAS, R., THERY, H., 1993, « Antimonde », *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique.* Montpelier/Paris, Recrue/La Documentation française, pp.35-38.

BRUNET, R., VANDUICK R., (coord.), 1995, « Débat. Le concept de « Méditerranée », *Espace Géographique,* vol. 24, n° 3, p. 209-222.

BRUSKE, J., 2008, *The War on Drugs - America's Other War*, Newport, Naval War College, Joint Military Operations Department.

BUEGER, C., 2013, « Communities of Security Practice at Work ? The Emerging African Maritime Security Regime », *African Security*, vol. 6, n° 3-4, p. 297-316.

BUEGER, C., 2015, « What is maritime security ? », *Marine Policy*, vol. 53, p. 159-164.

BUEGER, C., EDMUNDS, T., 2017, « Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies », *International Affairs*, vol. 93, n° 6, p. 1293-1311.

BÜHLER, P., 2013, « Puissance et géographie au XXIe siècle », *Geoeconomie*, vol. 64, n° 1, p. 143-162.

BULMER-THOMAS, V., 2001a, « Regional Integration in Latin America and the Caribbean », *Bulletin of Latin American Research*, vol. 20, n° 3, p. 360-369.

BURAC, M., 1994, *Guadeloupe, Martinique et Guyane dans le monde américain : réalités d'hier, mutations d'aujourd'hui,* Perspectives 2000, Karthala Editions.

BURAC, M., GODART, H., TAGLIONI, F., 2003, « Le bassin Caraïbe dans les Amériques : intégration régionale ou continentale ? », *MappeMonde*, n°72, pp.12-15.

BUSKEY, E. J., WHITE, H. K., ESBAUGH, A. J., 2016, « Impact of Oil Spills on Marine Life in the Gulf of Mexico : Effects on Plankton, Nekton and Deep-Sea Benthos », *Oceanography*, vol. 29, n° 3, p. 174-181.

BUTEL, P., 1989a, « Succès et déclin du commerce colonial français, de la Révolution à la Restauration », *Revue économique*, vol. 40, n° 6, p. 1079-1096.

BUTON, F., LEHINGUE, P., MARIOT, N., ROZIER, S., 2016, *L'Ordinaire du Politique : Enquêtes sur les rapports profanes au politique*, Presses Univ. Septentrion.

BUTTERLIN, J., 1977, *Géologie structurale de la région des Caraïbes : Mexique, Amérique centrale, Antilles, cordillère caraïbe*, Paris, Masson.

BUZAN, B., 1983, *People, States and Fear ; The National Secutity Problem in International Relation*, The University of North Carolina Press.

BUZAN, B., 1997, *Security : A New Framework for Analysis*, Boulder, Lynne Rienner Publishers Inc.

BUZAN, B., WÆVER, O., 2003, *Regions and Powers : The Structure of International Security*, Cambridge, Cambridge University Press.

BUZENOT, L., 2009, « Les zones franches industrielles d'exportation dans la Caraïbe. Les causes économiques de leur émergence », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/4100.

CABIDOCHE, Y.-M., LESUEUR-JANNOYER, M., 2011, « Pollution durable des sols par la chlordécone aux Antilles : comment la gérer ? », *Innovations Agronomiques*, vol. 16, p. 117.

CABLE, J., 1981, *Gunboat Diplomacy : Political Applications of Limited Naval Force*, New York, Palgrave Macmillan.

CABLE, J., 1985, *Diplomacy at Sea*, New York, Springer.

CALBERAC, Y., 2010, *Terrains de géographes, géographes de terrain. Communauté et imaginaire disciplinaires au miroir des pratiques de terrain des géographes français du XXe siècle*, phdthesis, Université Lumière - Lyon II.

CALBERAC, Y., 2011a, « Le terrain des géographes est-il un terrain géographique ? », *Carnets de géographes*, En ligne : https://journals.openedition.org/cdg/2783#bibliography.

CALBERAC, Y., 2012, « Hérodote (1977-4 et 1978-1), l'enquête et le terrain » », *Carnets de géographes*, En ligne : https://journals.openedition.org/cdg/1013.

CALMONT, A., AUDEBERT, C., 2007, *Dynamiques migratoires de la Caraïbe*, Karthala Editions.

CASHMAN, A., NURSE, L., JOHN, C., 2010, « Climate Change in the Caribbean : The Water Management Implications », *The Journal of Environment & Development*, vol. 19, n° 1, p. 42-67.

CASTEX, R. 1933, *Théories stratégiques*, Paris, Société d'éditions géographique, maritimes et coloniales

CAVALCANTE, F., 2010, « Rendering peacekeeping instrumental ? The Brazilian approach to United Nations peacekeeping during the Lula da Silva years (2003-2010) », *Revista Brasileira de Política Internacional*, vol. 53, p. 142-159.

CERISCOPE, 2011, « Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable ? », *CERISCOPE*, En ligne : http://ceriscope.sciences-po.fr/node/19.

CERISCOPE, 2014, « La géopolitique de l'Arctique : sous le signe de la coopération », *CERISCOPE*, En ligne : http://ceriscope.sciences-po.fr/node/767.

ÇETIN, O., IRAK, D. M., KAHYAOĞLU, N., 2020, « A comprehensive model for a sustainable maritimization: 3-Layer Holistic Maritimization Model », *Maritime Policy & Management*, vol. 47, n° 8, p. 1064-1081.

CHANDLER, A., 1993, *The Visible Hand : The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, Belknap Press: An Imprint of Harvard University Press.

CHANDLER, D., 2007, « The state-building dilemma: Good governance or democratic government ? », in *State-Building*, Routledge,

CHANG, Y.-C., 2012a, « Ocean Governance : It is Time to Change », in Y.-C. Chang (Éd.), *Ocean Governance : A Way Forward*, SpringerBriefs in Geography, Dordrecht, Springer Netherlands, p. 55-76

CHANG, Y.-C., 2012b, « A Note on a Comparison of the Ocean Governance System Between Mainland China and Taiwan », *Ocean Development & International Law*, vol. 43, n° 4, p. 311-329.

CHAPPEZ, J., 1971, « Les micro-Etats et les Nations Unies », *Annuaire Français de Droit International*, vol. 17, n° 1, p. 541-551.

CHARDON J.P., RANELY VERGE-DEPRE C., 2009, « Le Bassin caraïbe : un carrefour maritime ? », *Festival international de géographie de Saint-Denis des Vosges.*

CHARDON, J.-P., 1975, « Le rôle de Puerto Rico dans les relations maritimes de la Caraïbe », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 28, n° 110, p. 137-161.

CHARDON, J.-P., 1985, « Les flux maritimes de vracs solides dans le Bassin Caribéen », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, vol. 63, n° 1, p. 61-73.

CHARDON, J.-P., 1987, *L'avion dans les Antilles : géographie des transports aériens des îles de la Caraïbe*, Bordeaux, Presses Univ de Bordeaux.

CHAUMETTE, P., 2016, *Maritime Areas : Control and Prevention of Illegal Traffics at Sea*, Gomylex.

CLAVAL, P., 1995, *La géographie culturelle*, Paris, Nathan.

CLAVAL, P., 1995, Le territoire dans la transition à la postmodernité. *Géographie et cultures*, *20*, 93-112.

CLAVAL, P., PITTE, J.-R., 1998, *Histoire de la géographie française : de 1870 à nos jours*, Paris, Nathan.

CLEGG, P., MAHON, R., MCCONNEY, P., OXENFORD, H. A., 2020, *The Caribbean Blue Economy*, Londres, Routledge.

CLEMENT, F., 2004, « Quelques réflexions sur l'Europe et la Méditerranée », *Horizons Maghrébins - Le droit à la mémoire*, vol. 50, n° 1, p. 23-31.

CLEMENT, Y., 2014, « Mass Coral Bleaching in 2010 in the Southern Caribbean », *PLOS ONE*, vol. 9, n° 1, p. 29.

CLIFFORD, N., HOLLOWAY, S., RICE, S. P., VALENTINE, G., 2008, *Key Concepts in Geography*, SAGE Publications Ltd.

COASE, R. H., 1993, *The Nature of the Firm : Origins, Evolution, and Development*, Oxford University Press.

COHEN, S., 1999, *L'Art d'interviewer les dirigeants*, Paris, Presses Universitaires de France - PUF.

COMMISSION DES AFFAIRES ETRANGERES ET DES FORCES ARMEES, 2012, *Rapport d'information sur la maritimisation*, Paris, Sénat, No.674.

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, 2019, *Review of maritime transport,* Genève, United Nations Editions.

CONNEL, J., CONWAY, D., 2000, "Migrations and Remittances in Island Microstates : A comparative Perspective on the South Pacific and the Caribbean", *International Journal of Urban and Regional Research*, 24*,* 1, Wiley-Blackwell, pp. 52-78.

CONSTANT, F., 2021, « La Chine dans les Caraïbes : enjeux géopolitiques et leviers d'influence », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/21038#authors.

CORNWALL, A., 2007, « Buzzwords and fuzzwords: deconstructing development discourse », *Development in Practice*, vol. 17, n° 4-5, p. 471-484.

COTTEY, A., 2013, *Reshaping Defence Diplomacy : New Roles for Military Cooperation and Assistance*, London, Routledge.

COTTEY, A., FORSTER, A., 2004a, « Chapter 1 : Strategic Engagement : Defence Diplomacy as a Means of Conflict Prevention », *The Adelphi Papers*, vol. 44, n° 365, p. 15-30.

COTTEY, A., FORSTER, A., 2004b, « Chapter 2 : Promoting Democratic Civil-Military Relations », *The Adelphi Papers*, vol. 44, n° 365, p. 31-50.

COTTEY, A., FORSTER, A., 2004c, « Chapter 3 : Enhancing Regional Peacekeeping Capabilities », *The Adelphi Papers*, vol. 44, n° 365, p. 51-68.

COUTAU-BEGARIE, H., 2010, *Le meilleur des ambassadeurs : théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, Institut de stratégie comparée, Économica.

COUTEAU-BEGARIE, H., 1984, « La mer et le droit. Tome 1. Droit de la mer. Problèmes actuels », *Politique étrangère*, vol. 49, n° 4, p. 1011.

CRAIG, R. K., 2012, « Ocean Governance for the 21st Century : Making Marine Zoning Climate Change Adaptable », *Harvard Environmental Law Review*, vol. 36, p. 305.

CRAMER, K. L., JACKSON, J. B. C., DONOVAN, M. K., GREENSTEIN, B. J., KORPANTY, C. A., COOK, G. M., et al. « Widespread loss of Caribbean acroporid corals was underway before coral bleaching and disease outbreaks », *Science Advances*, vol. 6, n° 17, p. eaax9395.

CROKAERT, J., 1928, « Pax americana », *Actualité Economique*, Montréal, Québec, vol. 3, n°12, mars, p. 250

CRUSE, R., 2009, *L'Antimonde caribéen, entre les Amériques et le Monde*, Thèse de doctorat, Artois.

CRUSE, R., 2010, « Politiques de la fragmentation urbaine et violence, l'exemple de Kingston, Jamaïque », *Cybergeo : European Journal of Geography*, En ligne : https://journals.openedition.org/cybergeo/23369.

CRUSE, R., 2011, *Géopolitique d'une périphérisation du bassin caribéen*, Québec, PUQ.

CRUSE, R., FIGUEIRA, D., 2015, « Géopolitique du cannabis dans la Caraïbe insulaire », *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, En ligne : https://journals.openedition.org/espacepolitique/3233.

CUSACK, A. K., 2018, *Venezuela, ALBA, and the Limits of Postneoliberal Regionalism in Latin America and the Caribbean*, New York, Springer.

D'ALLESSANDRO, C., RICHARD, Y., 2018, « Gouvernance », in *Dictionnaire de la régionalisation du monde*, Mareï, N., Richard Y., (dir.), Paris, Atlande

D'HOOP, J. M., 1967, « Destroyers américains et bases britanniques » (P. Goodhart, Éd.), *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, vol. 17, n° 67, p. 98-101.

D'HOOP, J.-M., 1967, « Review of British strategy and politics, 1914-1918 », *Revue Historique*, vol. 237, n° 2, p. 473-476.

DABENE, O., 1998, « L'intégration régionale dans les Amériques », *Les Etudes du CERI*, n°45.

DABENE, O., 2008, *Amérique latine, un régionalisme sans effet*, Paris, Presses de Sciences Po.

DABÈNE, O., 2009, *The Politics of Regional Integration in Latin America : Theoretical and Comparative Explorations*, New York, Springer.

DAVID, C.-P., SCHMITT, O., 2020, *La guerre et la paix*, Paris, Presses de Sciences Po.

DAVID, G., 2004, *Espaces tropicaux et risques : du local au global*, Paris, IRD Editions.

DE LAURI, A., 2020. *La diplomatie humanitaire,* Bergen, CMI Brief

DE LERY, J., 1578, *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil : autrement dite Amérique*, Paris, Broché.

DEBELS, P., FANNING, L., MAHON, R., MCCONNEY, P., WALKER, L., BAHRI, T., et al., 2017, « The CLME+ Strategic Action Programme : An ecosystems approach for assessing and managing the Caribbean Sea and North Brazil Shelf Large Marine Ecosystems », *Environmental Development*, vol. 22, p. 191-205.

DEBOUDT, P., MEUR-FEREC, C., MOREL, V., 2014, *Géographie des mers et des océans: Capes et Agrégation Histoire et Géographie*, Paris, Armand Colin.

DEHOORNE, O., 2007, « La Baie du Marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/381.

DELANEY, D., LEITNER, H., 1997, « The political construction of scale », *Political Geography*, vol. 16, n° 2, p. 93-97.

DELER, J.-P., 2000, « Sur l'Amérique latine, miroir de la mondialisation », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 53, n° 212, p. 305-316.

DELER, J.P., DOLLFUS, O., GODARD, H., 2003, « Le bassin caraïbe : interface et relais entre production et consommation de drogues, *Mappemonde*, n° 72, p. 16-20.

DELISLE, P., 2002, « Butel Paul, Histoire des Antilles françaises XVIIe-XXe siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 89, n° 336, p. 407-408.

DEMANGEOT, J., 1989, « De l'influence de l'Homme sur le milieu physique : Gregory K.J. et Walling D.E. (eds.), Human Activity and Environmental Processes », *Annales de géographie*, vol. 98, n° 547, p. 337-338.

DEPREST, F., 2002, « L'invention géographique de la Méditerranée : éléments de réflexion », *LEspace geographique*, vol. 31, n° 1, p. 73-92.

DESCH, M. C., DOMÍNGUEZ, J. I., DOMINGUEZ, V. P. for I. A. A. M. P. of M. and L. A. P. and E. and C. of the H. A. for I. and A. S. J. I., SERBIN, A., SERBÍN, A., 1998, *From Pirates to Drug Lords: The Post - Cold War Caribbean Security Environment*, SUNY Press.

DESCLEVES, F., 2021, « Piraterie, pêche illégale et enjeux climatiques dans l'Indo-Pacifique », *Revue Defense Nationale*, vol. 844, n° 9, p. 75-82.

DESSE, M., (coord.) 2009, *Les littoraux de la Caraïbe : pratiques sociales et nouvelles dynamiques spatiales*, Paris, Karthala.

DESSE, M., 2000, « L'impact économique de la plaisance à la Martinique / Economic impact of yachting in Martinique », *Annales de Géographie*, vol. 109, n° 613, p. 306-316.

DESSE, M., 2006, « Les villes et la mer dans la Caraïbe ; entre paupérisation et gentrification », in J. B. et S. M. L. Fouck (Éd.), *Mélanges offerts à Lucien Abenon, Sur les chemins de l'histoire antillaise*, Espace outre-mer, Ibis Rouge Editions, p. 237-251

DESSE, M., CHARRIER, S., 2017, « La grande plaisance, un secteur économique en plein essor », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/10562.

DESSE, M., JEANTY, J. R., GHERARDI, M., CHARRIER, S., 2018, « Le tourisme dans la Caraïbe, un moteur du développement territorial », *IdeAs. Idées d'Amériques*, En ligne : https://journals.openedition.org/ideas/4239.

DESSE, M., LEGE, R., 2019, « L'Association des États de la Caraïbe et la planification spatiale marine », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16514.

DESSE, M., SAFFACHE, P., 2003, « Les coraux dans la Caraïbe : dégradations et gestions

différenciées. », p. 89-105.

DEUTSCH, K, *et al.,* 1957, *Political Community and the North Atlantic Area*, Princeton University Press

DEUTSCH, K. W., 1957, « Mass communications and the loss of freedom in national decision-making: a possible research approach to interstate conflicts », *Conflict Resolution*, vol. 1, n° 2, p. 200-211.

DIDELON, C., 2013, *Le Monde comme territoire ; pour une approche renouvelée du Monde en géographie*, Thèse, Université de Rouen.

DIDELON, C., 2014, *Régionalisations mentales du monde*, Paris, Karthala.

DION, R., 1934, *Le Val de Loire, étude de géographie régionale*, Thèse, Tours, Université de Tours.

DJAMENT-TRAN, G., 2015, « *La résilience, une question d'échelle »,* in RHEGEZZA M., RUFFAT, S., (dir.), *Résiliences : territoires et sociétés faxe aux risques, à l'incertitude et aux catastrophes*, Londres, ISTE, pp. 61-80.

DJEBI, S., 2010, "Les complexes régionaux de sécurité", Note, *Irsem,* No.5. http://www.irsem.defense.gouv.fr/spip.php?article74

DODDS, K., 2010, « A Polar Mediterranean ? Accessibility, Resources and Sovereignty in the Arctic Ocean », *Global Policy*, vol. 1, n° 3, p. 303-311.

DOLIQUE, F., SEDRATI, M., JOSSO, Q., 2021, « Impact des laisses végétales sur la dynamique des plages sableuses, Martinique, Petites Antilles », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, En ligne : https://journals.openedition.org/vertigo/30815.

DOLLFUS, O., 1995, « Méditerranées, essai d'analyse géographique », *L'Espace géographique*, vol. 24, n° 3, p. 193-199.

DOLLFUS, O., BRUNET, R., GENTELLE, P., 1995, « Le concept de méditerranée », *L'espace géographique*, vol. 24, n° 3, p. 193-225.

DOLOREUX, D., 2017, « What is a maritime cluster ? », *Marine Policy*, vol. 83, p. 215-220.

DOLOREUX, D., SHEARMUR, R., 2009, « Maritime clusters in diverse regional contexts : The case of Canada », *Marine Policy*, vol. 33, n° 3, p. 520-527.

DOMERGUE, S., 2014, « L'isthme panaméen, carrefour stratégique et talon d'Achille des États-Unis », *Outre-Terre*, vol. 38, n° 1, p. 274-281.

DOMERGUE, S., 2020, « La construction des échelles de la sécurité maritime dans un contexte d'intégration régionale : le cas de la grande région Caraïbes et ses façades Atlantique et Pacifique », *Cybergeo: European Journal of Geography*, En ligne : https://journals.openedition.org/cybergeo/35486#bibliography.

DOMERGUE, S., 2021, « Le régionalisme sécuritaire maritime des petits et micro-Etats de la grande région caraïbe : entre vulnérabilités, autonomisation, et dépendances », *Belgeo. Revue belge de géographie*, En ligne : https://journals.openedition.org/belgeo/46720#authors.

DOMÍNGUEZ, J. I., 1980, « The United States and Its Regional Security Interests : The Caribbean, Central, and South America », *Daedalus*, vol. 109, n° 4, p. 115-133.

DOMÍNGUEZ, J. I., 1998, « The Americas: Found, and Then Lost Again », *Foreign Policy*, n° 112, p. 125-137.

DOMÍNGUEZ, J. I., 1998, *Democratic Politics in Latin America and the Caribbean*, Baltimore, JHU Press.

DOMINGUEZ, J. I., 1998, *International Security and Democracy: Latin America and the Caribbean in the Post-Cold War Era*, University of Pittsburgh Pre.

DONINI, A., 2012, *The Golden Fleece: Manipulation and Independence in Humanitarian Action*, Sterling, Va, Kumarian Press.

DOUGHERTY, J. E., PFALTZGRAFF, R. L., 2001, *Contending theories of international relations : a comprehensive survey*, New York (Etats-Unis d'Amérique), Longman.

DOUMENGE, F., 1985, « Les îles et les micro-Etats insulaires », Hérodote, 37-38, La découverte, pp. 297-327

DOUZET, F., KAPLAN, D. H., 2012, « Geopolitics : geopolitics in the anglo-american world », *Herodote*, vol. 146147, n° 3, p. 237-252.

DOWNES, R., 1995, *New Security Relations in the Americas*, National Defense University, Institute for National Strategic Studies.

DUBESSET, E., LUCAS, R., 2012, *La Caraïbe dans la mondialisation : Quelles dynamiques régionalistes ?*, Paris, Editions L'Harmattan.

DUBESSET, É., QUENAN, C., 2019, « La Caraïbe face à un ordre international émergent », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16059.

DUCRUET, C., 2008, « Régions portuaires et mondialisation », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, n° 111, p. 15-24.

DUCRUET, C., 2009, « Port regions and globalization », in *Ports in procximity : competition and coordination among adjacent seaports*, Ashgate, p. 41-53.

DUCRUET, C., NOTTEBOOM, T., 2012, « The worldwide maritime network of container shipping : spatial structure and regional dynamics », *Global Networks*, vol. 12, n° 3, p. 395-423.

DUHAIME, I., MAHONEY, J. T., 1997, « The Mechanisms of Governance », *Academy of Management Review*, vol. 22, n° 3, p. 799-802.

DUNAWAY, W. F., 1926, « Latin-American History », *Social Science*, vol. 1, n° 2, p. 110-112.

DUNN, D. C., STEWART, K., BJORKLAND, R. H., HAUGHTON, M., SINGH-RENTON, S., LEWISON, R., et al., 2010, « A regional analysis of coastal and domestic fishing effort in the wider Caribbean », *Fisheries Research*, vol. 102, n° 1-2, p. 60-68.

DURANTHON, A., 2012, « Qu'est-ce qu'un micro-État aujourd'hui ? L'exemple des micro-États d'Océanie », *Revue francaise de droit constitutionnel*, vol. 92, n° 4, p. 785-797.

EDDY, T. D., FRIEDLANDER, A. M., LEÓN, P. S. de, 2019, « Ecosystem effects of fishing & El Niño at the Galápagos Marine Reserve », *PeerJ*, vol. 7, p. e6878.

ELLIOTT, J. H., 2007, *Empires of the Atlantic World – Britain and Spain in America 1492–1830*, New Haven, Yale University Press.

ESCUDE, C., 2020, Coopération politique et intégration régionale en Arctique (1996-2019) : construction d'une région : naissance, développement et remise en cause d'un nouvel espace politique régional, Thèse, Institut d'études politiques de paris - Sciences Po.

ESCUDE-JOFFRES, C., 2020b, « Coopération politique et intégration régionale en Arctique : naissance, développement et critique d'une région », *Belgeo. Revue belge de géographie*, En ligne : https://journals.openedition.org/belgeo/43757.

ESKI, Y., 2016, *Policing, Port Security and Crime Control : An Ethnography of the Port Securityscape*, London ; New York, Routledge.

ESKI, Y., 2018, « Maritime Security : Problems of Security Versus Safety Practices », in L. R. Shapiro & M.-H. Maras (Éd.), *Encyclopedia of Security and Emergency Management*, Cham, Springer International Publishing, p. 1-5

EUDELINE, H., 2010, « Le terrorisme maritime, une nouvelle forme de guerre », *Outre-Terre*, vol. 2526, n° 2, p. 83-99.

EUDELINE, H., 2012, « Le terrorisme maritime contemporain », *Stratégique*, vol. 100-101, n°2, pp. 269-304.

EUDELINE, H., 2016, « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », *Hérodote*, vol. 163, n° 4, p. 9-31.

FANNING, L., MAHON, R., 2017, « Implementing the Ocean Sustainable Development Goal in the Wider Caribbean : state of play and possible ways forward », CERMES.

FANNING, L., MAHON, R., MCCONNEY, P., ALMERIGI, S., 2012, « 1. The Symposium on Marine EBM in the Wider Caribbean Region », in *1. The Symposium on Marine EBM in the Wider Caribbean Region*, Amsterdam University Press, pp. 13-26

FAUTIN, D., DALTON, P., INCZE, L. S., LEONG, J.-A. C., PAUTZKE, C., ROSENBERG, A., *et al.*, 2010, « An Overview of Marine Biodiversity in United States Waters », *Plos one*, vol. 5, n° 8, pp. 1-47.

FAYE, F., DUJARDIN, B., 2005, « Sûreté de la frontière maritime européenne et sauvegarde maritime », *Institut français de la mer*, Juin.

FAYOL, H., 1916, *Administration*, Paris, Dunod.

FEENSTRA, R., 2009, *Hugo Grotius Mare Liberum 1609-2009 : Original Latin Text and English*

Translation, BRILL.

FILLON, J.-L. « La gouvernance des océans », *Revues maritimes*, IFREMER.

FINDLAY, R., O'ROURKE, K. H., 2009, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton University Press.

FINKELSTEIN, L. S., 1995, « What Is Global Governance », *Global Governance*, vol. 1, p. 367.

FISHER, R ; ESFADIARY, M. S., BROWN, E., DE SMITH, S., 1968, "The participation of microstates in international affairs", *Proceedings of the American Society of International Law as Its Annual Meeting (1921-1969)*, n°*62*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 164-188.

FITZPATRICK, S. M., 2015, « The Pre-Columbian Caribbean : Colonization, Population Dispersal, and Island Adaptations », *PaleoAmerica*, vol. 1, n° 4, p. 305-331.

FLAGEOLLET, JC., 1989, *Les mouvements de terrain et leur prévention*, Paris, Masson.

FLETCHER, E. G. M., 1933, « John Selden (Author of Mare Clausum) and His Contribution to International Law », *Transactions of the Grotius Society*, vol. 19, p. 1-12.

FLYNN, D. O., GIRÁLDEZ, A., 1995, « Born with a "Silver Spoon" : The Origin of World Trade in 1571 », *Journal of World History*, vol. 6, n° 2, p. 201-221.

FLYNN, D. O., GIRÁLDEZ, A., 1996, « China and the Spanish Empire », *Revista de Historia Economica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 14, n° 2, p. 309-338.

FOUCHER, M., 2012, *L'obsession des frontières*, Paris, Tempus Perrin.

FOULQUIER, E., 2014, « Maritimité et maritimisation du monde », in Deboudt, P., Meur-Fererc, C., Morel, V., (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Paris, Armand Colin, pp. 45-64

FRECON, E., 2009, « Piraterie en Asie du Sud-Est : Etats défiés, Etats menacés, mais Etats renforcés », *Sécurité globale*, n°7, pp. 41-47.

FRECON, E., 2009, « Piraterie et banditisme maritime : des sociétés anonymes pas comme les autres », *Questions internationales*, La documentation française, n°40.

FRECON, E., 2010, « Géopolitique de la piraterie au Sud-Est asiatique Conflit de représentations », *Outre-Terre*, vol. 2526, n° 2, p. 101-123.

FRECON, E., 2011, *Chez les pirates d'Indonésie*, Paris, Fayard.

FRECON, E., 2012, « La piraterie – presque – sous contrôle en Asie orientale », *Diplomatie*, n° 56, p. 51-53.

FRECON, E., GRANT, H., 2004, « Malacca : les pirates du détroit », *Outre-Terre*, vol. 6, n° 1, p. 209-215.

FREMONT, A., 2007, « Global maritime networks : The case of Maersk », *Journal of Transport Geography*, vol. 15, n° 6, p. 431-442.

FREMONT, A., 2019, « Maritime transport since 1945 : a key factor in globalization », *Entreprises et histoire*, vol. 94, n° 1, p. 16-29.

FREMONT, A., SOPPE, M., 2004, « Les stratégies des armateurs de lignes régulières en matière de dessertes maritimes », *Belgeo. Revue belge de géographie*, n° 4, p. 391-406.

FRESSOZ, J.-B., PESTRE, D., 2013, *Risque et société du risque depuis deux siècles*, Paris, Presses Universitaires de France.

FÜLLBERG-STOLBERG, C., 2003, « The Caribbean in the Second World War », in B. Brereton, T. Martínez-Vergne, R. A. Römer, & B. G. Silvestrini (Éd.), *General History of the Caribbean: Volume V: The Caribbean in the Twentieth Century*, New York, Palgrave Macmillan US, p. 82-140

GALAN, M.G., PINO, B.A., CALVO, M.A, 2011, *Reflexiones prácticas sobre cooperación triangular*. Fundación CIDEAL de Cooperación e Investigación.

GALIANI, F., 1782, *De' doveri de' principi neutrali verso i principi guerreggianti, e di questi verso i neutrali, libri due,* Naples.

GALLIE, W. B., 1955, « Essentially Contested Concepts », *Proceedings of the Aristotelian Society*, vol. 56, p. 167-198.

GALY, K., 2019, « L'adhésion des collectivités infra-étatiques aux organisations régionales. Enjeux de la participation des collectivités territoriales françaises d'Amérique dans les organisations régionales de l'espace Amérique-Caraïbe », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/15058.

GAMBLIN, A., 1970, *Géographie du Benelux (5). Supplément à la géographie économique et humaine des Pays-Bas*, FeniXX.

GANA, A., RICHARD Y., (dir.), 2014, *La régionalisation du monde. Construction territoriale et articulation global/local*, Karthala Editions.

GAY, J.-C., 1995, *Les discontinuités spatiales*, Paris, Economica.

GAY, J-C., 1999, Recherches sur les discontinuités spatiales et le tourisme, diplôme d'HDR. *Université Paris*.

GEISS, R., PETRIG, A., 2011, *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, New York, Oxford University Press.

GELLMAN, I., 2019, *Good Neighbor Diplomacy: United States Policies in Latin America, 1933-1945*, Baltimore, JHU Press.

GENTELLE, P., 1995, « À propos de méditerranée : de la géo à la néographie ? », *L'Espace géographique*, vol. 24, n° 3, p. 203-208.

GERMOND, B., 2015, « The geopolitical dimension of maritime security », *Marine Policy*, vol. 54, p.

137-142.

GINIFER, J., 1992, « Towards a concept of UN maritime operations », *Arms Control*, vol. 13, n° 3, p. 333-351.

GINNETTI, J., 2015, « Modelling displacement », *Forced Migration Review*, En ligne : https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:f7725256-0585-4fcc-a496-615a09cea01c.

GIPOULOUX, F., 2009, *La Méditerranée asiatique XVIe-XXIe siècle*, Paris, Cnrs.

GIRARD, N., 2003, « La région : une notion géographique ? », *Ethnologie française*, vol. 34, n° 1, p. 107.

GIRAULT, C. A., 2009, *Intégrations en Amérique du Sud*, Paris, Presses Sorbonne Nouvelle.

GIUSTI, C., 2014, « Cyclones et tsunamis : deux aléas récurrents », in Woessner, R., (Éd.), *Géographie des mers et des océans*, Atlande,

GODARD, H.R., HARTOG, T., 2003, "Le Bassin caraïbe : lac états-unien ou méditerranée américaine ?" *Mappemonde*, No.72, 6-11.

GOTTMAN, J., 2005, La politique des États et leur géographie. Paris, CTHS,

GOTTMAN, J., MUSCARA, L., 2007, *La politique des Etats et leur géographie,* Paris, CTHS Edition.

GOWER, J., YOUNG, E., KING, S., 2013, « Satellite images suggest a new Sargassum source region in 2011 », *Remote Sensing Letters,* vol. 4, 764-773.

GRAYSON, G. W., 1985, « The San José oil facility: South-South cooperation », *Third World Quarterly*, vol. 7, n° 2, p. 390-409.

GRIFFITH, I. L., 1991, *Strategy and Security in the Caribbean*, Westport, Greenwood Publishing Group.

GRIFFITH, I. L., 1997, « Narcotics Arms Trafficking, Corruption and Governance in the Caribbean », *Journal of Money Laundering Control*, vol. 1, n° 2, p. 138-147.

GRIFFITH, I. L., 1997, *Drugs and Security in the Caribbean: Sovereignty Under Siege*, University Park, Pennsylvania State University Press.

GRIFFITH, I. L, 2000, *The Political Economy of Drugs in the Caribbean*, New York, Springer.

GRIFFITH, I. L., 2004, *Caribbean Security in the Age of Terror : Challenge and Change*, Kingston, Ian Randle Publishers.

GRUENAIS, M.-É., 1995, « Hyden, Göran & Bratton, Michael (eds). - Governance and Politics in Africa », *Cahiers d'Études africaines*, vol. 35, n° 137, p. 274-279.

GRUZINSKI, S., 2004, *Les Quatre Parties du monde : Histoire d'une mondialisation*, Paris, La Martinière.

GUDERJAN, T. H., GARBER, J. F., SMITH, H. A., STROSS, F., MICHEL, H. V., ASARO, F., 1989, « Maya

Maritime Trade and Sources of Obsidian at San Juan, Ambergris Cay, Belize », *Journal of Field Archaeology*, vol. 16, n° 3, p. 363-369.

GUILBAUD, A., 2016, « L'engagement multilatéral des petits États : pratiques, usages et trajectoires », *Critique internationale*, vol. 71, n° 2, p. 9-18.

GUILCHER, A., 1954, *Morphologie littorale et sous-marine*, Paris, Presses Universitaires de France.

GUILCHER, A., 1957, « Chronique océanographique », *Norois*, vol. 13, n° 1, p. 103-133.

GUILCHER, A., PONT, P., 1957, « Etude expérimentale de la corrosion littorale des calcaires », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 34, n° 265, p. 48-62.

GUILLAUME, J., 2008, *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Harmattan.

GUILLERMO, V. C., 2013, *Historia del narcotráfico en México*, Penguin Random House Grupo Editorial México.

GUMUCHIAN, H., MAROIS, C., 2018, « Chapitre 2. La démarche scientifique en géographie », in *Initiation à la recherche en géographie : Aménagement, développement territorial, environnement*, Thématique Sciences sociales, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, p. 63-115

GUMUCHIAN, H., MAROIS, C., 2018c, *Initiation à la recherche en géographie : Aménagement, développement territorial, environnement*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal.

GUNITSKY, S., 2017, *Aftershocks: Great Powers and Domestic Reforms in the Twentieth Century*, Princeton University Press.

GUYOT, S., 2008, « Une méthodologie de terrain 'avec de vrais bricolages et plein de petits arrangements' », communication au colloque *A travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie*, Arras.

HAAS, E., 1958, « The Challenge of Regionalism », *International Organization*, vol. 12, n° 4, p. 440-458.

HAAS, E., 1961, « International Integration : The European and the Universal Process », *International Organization*, vol. 15, n° 3, p. 366-392.

HAAS, E., 1970, The Study of Regional Integration. *International Organization*, vol. 24, n°4, University of Wisconsin Press.

HAGGETT, P., FRECHOU, H., 1973, *L'analyse spatiale en géographie humaine*, Paris, France, Armand Colin.

HARRIS, W., 1970, « Microstates in the United Nations. A broader Purpose », *Columbia Journal of Transnational Law »,* n°23, New York, Columbia Journal of Transnational Law Association, pp. 23-53.

HARTOG, T., 2011, *La Caraïbe, un espace pluriel en question : au marqueur d'archipels, hommage au professeur Maurice Burac*, Paris, Karthala Editions.

HARTOG, T., RANELY VERGE-DEPRE, C., 2006, « Structuration et dynamiques du tourisme de croisière dans le Bassin caraïbe », *Collection EDYTEM. Cahiers de géographie*, vol. 4, n° 1, p. 173-182.

HARTSHORNE, R., 1939, « The Nature of Geography : A Critical Survey of Current Thought in the Light of the Past », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 29, n° 3, p. 173-412.

HASIC, A., 2015, « La *securitas* chez Sénèque : nuances, lexicales et innovations conceptuelles, *Vita Latina,* n°191-192, pp. 79-95.

HASSANALI, K., 2020, « CARICOM and the blue economy – Multiple understandings and their implications for global engagement », *Marine Policy*, vol. 120, p. 104137.

HASTENRATH, S., POLZIN, D., 2013, « Climatic variations in Central America and the Caribbean », *International Journal of Climatology*, vol. 33, n° 6, p. 1348-1356.

HAUSHOFER, K., 1924, Geopolitische Einflüsse bei den Verkörperungsversuchen von Nationalem Sozialismus und Sozialer Aristokratie. *Zeitschrift für Geopolitik*, vol. 1, n°3, pp.127-134.

HAUSHOFER, K., 1928. *Bausteine zur Geopolitik*. Kurt Vowinckel.

HAWARD, M., VINCE, J., 2009, « Australian Ocean Governance—Initiatives and Challenges », *Coastal Management*, vol. 37, n° 1, p. 1-16.

HAYES, M. D., 1980, « Security to the South : U.S. Interests in Latin America », *International Security*, vol. 5, n° 1, p. 130-151.

HEILEMAN, S., & MAHON, R., 2008, Caribbean Sea LME, XV-49. *The UNEP Large Marine Ecosystem Report : A perspective on changing conditions in LME's of the world regional seas. UNEP Regional Seas Report and Studies*, n°182, pp. 657-672.

HEINE, J., 2012a, « Regional integration and political cooperation in Latin America » (R. Allard, J. A. Borbón, F. R. Aravena, T. B. Brealey, & G. L. Gardini, Éd.), *Latin American Research Review*, vol. 47, n° 3, p. 209-217.

HENKE, H. W., 1998, « Drugs in the Caribbean : The "Shiprider" Controversy and the Question of Sovereignty », *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe / European Review of Latin American and Caribbean Studies*, n° 64, p. 27-47.

HENKE, H., 1998, « Between Rocks and a Hard Place: The "Shiprider Controversy" and the Question of Caribbean Sovereignty », *International Studies*, vol. 35, n° 4, p. 423-437.

HENOCQUE, Y., « Evolution parallèle et convergence entre conservation de la biodiversité et gestion intégrée de la mer et du littoral », *LittOcéan*, juillet 2011.

HERBERT-BURNS, R., BATEMAN, S., LEHR, P., 2008, *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press.

HERNÁNDEZ-FLORES, A., CUEVAS-JIMÉNEZ, A., POOT-SALAZAR, A., CONDAL, A., ESPINOZA-MÉNDEZ, J. C., 2018, « Bioeconomic modeling for a small-scale sea cucumber fishery in Yucatan, Mexico », *PLOS ONE*, vol. 13, n° 1, p. e0190857.

HEROD A., 2001, *Labor Geographies : Workers and the Landscapes of Capitalism*, New York, Guilford Press.

HEROD A., 2011, *Scale*, New York, Routledge.

HETTNE, B., SÖDERBAUM, F., 2000, « Theorising the Rise of Regionness », *New Political Economy*, vol. 5, p. 457-472.

HINDS, L., 2003a, « Oceans governance and the implementation gap », *Marine Policy*, vol. 27, n° 4, p. 349-356.

HOFFMANN, S., 1966a, « Obstinate or Obsolete? The Fate of the Nation-State and the Case of Western Europe », *Daedalus*, vol. 95, n° 3, p. 862-915.

HOFMAN, C. L., HUNG, J. U., MALATESTA, E. H., JEAN, J. S., SONNEMANN, T., HOOGLAND, M., 2018, « Indigenous Caribbean perspectives : archaeologies and legacies of the first colonised region in the New World », *Antiquity*, vol. 92, n° 361, p. 200-216.

HONEY, M., 2019, *Cruise Tourism in the Caribbean*, London, Routledge.

HONEY, M., BRAY, S., 2019, « Environmental "Footprint" of the Cruise Industry », in *Cruise Tourism in the Caribbean*, Routledge,

HOOGHE, L., MARKS, G., MARKS, G. W., 2001, *Multi-level Governance and European Integration*, Rowman & Littlefield.

HOWITT, R., 1993, "A world in a grain of sand" : towards a reconceptualisation of geographical scale. *The Australian Geographer*, n°24, pp. 33-44.

HUETZ DE LEMPS, A., 1987, « Pagney (P.), Nieuwolt (S.) (sous la responsabilité scientifique, de).- Etudes de Climatologie tropicale. 1986 ; Climatologie tropicale et Etablissements humains - Actes du Symposium n°23. Congrès International de Géographie. Août 1984. », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 40, n° 158, p. 213-214.

HUMBOLDT, A. von, BONPLAND, A., 1807, *Ideen zu einer Geographie der Pflanzen nebst einem Naturgemälde der Tropenländer: auf Beobachtungen und Messungen gegründet, welche vom 10ten Grade nördlicher bis zum 10ten Grade südlicher Breite, in den Jahren 1799, 1800, 1801, 1802 und 1803 angestellt worden sind*, Cotta.

HURRELL, A., 2013, « Narratives of emergence: rising powers and the end of the Third World ? », *Brazilian Journal of Political Economy*, vol. 33, p. 203-221.

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2017, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Londres

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2018, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Londres

IKENBERRY, G. J., 2001, « American power and the empire of capitalist democracy », *Review of International Studies*, vol. 27, n° 5, p. 191-212.

INGRAM, J., ERICKSEN, P., LIVERMAN, D., 2012, *Food Security and Global Environmental Change*, Routledge.

ISEMAR, 2021, « Panorama actuel des canaux et détroits maritimes », Note de synthèse n°231, mai.

JOHNS, A. L., 2015, *A Companion to Ronald Reagan*, Hoboken, John Wiley & Sons.

JOSEPH, P., (coord.) 2006, *La Caraïbe - Données environnementales*, Paris, Karthala Editions.

JUILLARD, É., 1962, « La région : essai de définition », *Annales de Géographie*, vol. 71, n° 387, pp. 483-499.

JUILLET, L., 2017, « Pouvoir, démocratie et gouvernance en réseaux : Commentaire sur "La gouvernance en tant que manière de voir" de Gilles Paquet », in C. Andrew & L. Cardinal (Éd.), *La Démocratie à l'épreuve de la gouvernance*, Gouvernance | Governance Series, Ottawa, Les Presses de l'Université d'Ottawa | University of Ottawa Press, p. 103-116

KACOWICZ, A. M., PRESS-BARNATHAN, G., 2016, « Regional Security Governance », *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*, Oxford, Oxford University Press.

KAUFMANN, A. (dir.), *Du risque à la menace. Penser la catastrophe. Colloque de Cerisy*, Paris, Presses Universitaires de France, pp. 277-286.

KAYSER, B., 1960, « Economie et mobilité de la population dans les villages péri-urbains de la Cote d'Azur », *Revue économique*, vol. 11, n° 3, p. 380-394.

KAZANCIGIL, A., 2010, *La Gouvernance : Pour ou contre le politique ? ,* Paris, Armand colin.

KEEN, M. R., SCHWARZ, A.-M., WINI-SIMEON, L., 2018, « Towards defining the Blue Economy : Practical lessons from pacific ocean governance », *Marine Policy*, vol. 88, p. 333-341.

KELLNER, T., WINTGENS, S., 2020, « « La Chine au Nicaragua et au Panama : avancées et limites d'une nouvelle branche des routes de la soie en Amérique centrale » », *Les rapports du GRIP*, vol. 2019, n° 4, p. 1-48.

KEOHANE, R. O., & NYE, J. S. (eds.), 1971, *Transnational relations and world politics*, Vol. 10, Cambridge, Mass : Harvard University Press.

KEOHANE, R. O., NYE, J. S., 1973, « Power and interdependence », *Survival*, vol. 15, n° 4, p. 158-165.

KEOHANE, R. O., NYE, J. S., 1974, « Transgovernmental Relations and International Organizations », *World Politics*, vol. 27, n° 1, p. 39-62.

KEOHANE, R. O., NYE, J. S., 2000, « Globalization: What's New ? What's Not ? (And So What ?) », *Foreign Policy*, n° 118, p. 104-119.

KHAN, S. R., 2009, *Regional Trade Integration and Conflict Resolution*, Ottawa, IDRC.

KIMBALL, L., 2001, Strengthening Regional Ocean Governance, *Conference paper,* Genève*,* UNITAR

KJELLÉN, R., 1905, « Geopolitische Betrachtungen über Skandinavien », *Geographische Zeitschrift*, vol. 11, n° 12, p. 657-671.

KLARE, M. T., 1975, « Superpower Rivalry at Sea », *Foreign Policy*, n° 21, p. 86-167.

KNUDSEN, A. J., 2020, *Displacement*, Leyde, Brill.

KOOIMAN, J., VAN VLIET, M., 2000, « Self-Governance As a Mode of Societal Governance », *Public Management: An International Journal of Research and Theory*, vol. 2, n° 3, p. 359-378.

KRASKA, J., PEDROZO, R., 2013, *International Maritime Security Law*, Leiden, Martinus Nijhoff.

LABINAL, G., 2019, « Chapitre 15. Jeux et enjeux d'échelles », in CLERC, P., DEPREST, F., LABINAL, G., MENDIBIL, D., 2019, *Géographies*, Armand Colin. pp. 97-102.

LABROUSSE, A., FIGUEIRA, D., CRUSE, R., 2008, « Évolutions récentes de la géopolitique de la cocaïne », *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, En ligne : https://journals.openedition.org/espacepolitique/691.

LACOSTE, Y., 1977, « Divers problèmes à propos de l'enquête et du terrain. 1. », *Hérodote*, vol. 8, p. 3-20.

LACOSTE, Y., 1977, « Divers problèmes à propos de l'enquête et du terrain », *Hérodote*, vol. 8, p. 3.

LACOSTE, Y., 1982, "Les deux Méditerranées", *Hérodote*, 3ème trimestre, pp. 3-15.

LACOSTE, Y., 2001, « La Méditerranée », *Hérodote*, vol. 103, n° 4, p. 3-39.

LACOSTE, Y., 2001, *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris, La Découverte.

LAFAYE, C., 2017, « 3. Gouvernance et démocratie : quelles reconfigurations ? », in C. Andrew & L. Cardinal (Éd.), *La Démocratie à l'épreuve de la gouvernance*, Gouvernance | Governance Series, Ottawa, Les Presses de l'Université d'Ottawa | University of Ottawa Press, p. 57-85

LAMARRE, D., 1997, *Les risques liés au* climat, Dijon, EUD

LASSERRE, F., 1996, *Le dragon et la mer. Stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*, Paris, L'Harmattan.

LASSERRE, F., 2010, *Passages et mers arctiques : Géopolitique d'une région en mutation*, Québec, PUQ.

LASSERRE, F., GONON, E., MOTTET, É., 2016, *Manuel de géopolitique*, Paris, Armand Colin.

LE GALES, P., 2003., « Gouvernance », *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* - Lévy J. et Lussault M. (dir.), Belin, 2003

LE MASNE, C., 2013, « Les Caraïbes centraméricaines au XXe siècle : de l'enclave bananière à l'interface transnationale ? », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/6046.

LEHR, P., 2013, « Piracy and maritime governance in the Indian Ocean », *Journal of the Indian Ocean Region*, vol. 9, n° 1, p. 104-119.

LEIFER, M., 1991, « The maritime regime and regional security in East Asia », *The Pacific Review*,

vol. 4, n° 2, p. 126-136.

LEPRETTE, J., 1960, « De la Commission des Caraïbes à l'Organisation des Caraïbes », *Annuaire Français de Droit International*, vol. 6, n° 1, p. 685-706.

LERAT, S., 1958, « Bauxite et aluminium dans le monde », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 11, n° 44, p. 389-425.

LERICHE, F., 2016, « Chapitre 12. Les ports aux États-Unis : mutations des activités et des espaces portuaires », LERICHE, F., 2016, *Les Etats-Unis*, Armand Colin.

LESUEUR-JANNOYER, M., CATTAN, P., MONTI, D., SAISON, C., VOLTZ, M., WOIGNIER, T., et al., 2012, « Chlordécone aux Antilles : évolution des systèmes de culture et leur incidence sur la dispersion de la pollution », *Agronomie, Environnement & Sociétés*, vol. 2, n° 1, p. 45.

LEVEQUE, P., 1997, *L'aventure grecque*, Paris, Le Livre de Poche.

LEVY, J., LUSSAULT, M., (dir.) 2013, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

LEWIS, P., 2002a, *Surviving Small Size : Regional Integration in Caribbean Ministates*, Kingston, University of the West Indies Press.

LEYS, S., 2003, *La mer dans la littérature française : De François Rabelais à Pierre Loti*, Paris, Plon.

LIESBET, H., GARY, M., 2003, « Unraveling the Central State, but How ? Types of Multi-level Governance », *American Political Science Review*, vol. 97, n° 2, p. 233-243.

LOMBARD, D., 1998, « Une autre « Méditerranée » en Asie du sud-est », *Hérodote*, n°88, p.191.

LOPEZ, P. J., BHUNGALIA, Bhungalia, L., NEWHOUSE, L. S., 2015. « Geographies of Humanitarian Violence ». *Environment and Planning*, vol. 47, n° 11, pp. 2232–39.

LOPEZ-MARRERO, A.L, 2013, « Disaster risk management in Latin America and the Caribbean : four decades of evolution and change, 1970–2010 », in *Disaster Management*, Routledge,

LOUCHET, A., 2009, *La planète Océane, Précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin. (2e édition publiée en 2014).

LOUIME, C., FORTUN, J., GERVAIS, G., 2017, "Sargassum Invasion of Coastal Environments : A Growing Concern", *American Journal of Environmental Sciences*, vol. 13, pp. 58-64.

ŁUKASZUK, T., 2018, « The Concept of Maritime Governance in International Relations », *Stosunki Międzynarodowe*, vol. 54, n° 4, p. 123-144.

LUNTUMBUE, M., 2012, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », Groupe de recherche sur la paix et la sécurité (GRIP).

LUTZ, B., LUTZ, J., 2018, « Terrorism and tourism in the Caribbean : a regional analysis », *Security Research Hub Reports*, En ligne : https://digitalcommons.fiu.edu/srhreports/violent-extremism/violent-extremism/10.

MACK, J., 2011, *The Sea : A Cultural History*, Londres, Londres, Reaktion Books.

MACKENZIE, E., DELPIROU, A., 2018, *Les cartels criminels : Cocaïne et héroïne : une industrie lourde en Amérique latine*, Paris, Presses Universitaires de France.

MACKINDER, H. J., 2004, « The Geographical Pivot of History (1904) », *The Geographical Journal*, vol. 170, n° 4, p. 298-321.

MACLEAOD, A., 2004, « Les études de sécurité : du constructivisme dominant au constructivisme critique », *Cultures et Conflits*, n° 54, p. 13-51.

MAHAN, A. T., 1892, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, Boston, Little Brown.

MAHON R., FANNING, L., 2014, "Assessing and Facilitating Emerging Regional Ocean Governance Arrangements in the Wider Caribbean Region", *Ocean Yearbook*, No.28, 631-671.

MAHON R., MCCONNEY, P., PARSAM, K., SIMMONS, B., DIDIER, M., FANNING, L., GOFF, P., HAYWOOKD, B., SHAW, T., 2010, "Ocean governance in the Wider Caribbean Region : Communication and coordination mechanisms by which states interact with regional organisations and projects", *CERMES Technical Report,* No.40, 84 p.

MAHON, R., FANNING, L., MCCONNEY, P., 2012, « 2. Principled Ocean Governance for the Wider Caribbean Region », in *Principled Ocean Governance for the Wider Caribbean Region*, Amsterdam University Press, p. 27-38

MAILLARD, J.-C., 1999, « Musset Alain, L'Amérique centrale et les Antilles, une approche géographique, 1998 », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 52, n° 206, p. 222-224.

MAINGOT, A. P., 2011, « The Caribbean : The Structure of Modern-Conservative Societies », in *Latin America Its Problems and Its Promise*, Routledge,

MAINGOT, A. P., 2019, *The United States and the Caribbean : Challenges of an Asymetrical Relationship*, New York, Routledge.

MAIRE, R., POMEL, S., SALOMON, J.-N., 1994, *Enregistreurs et indicateurs de l'évolution de l'environnement en zone tropicale*, Bordeaux, Presses Univ de Bordeaux.

MALAKOFF, D., 1998, « Death by Suffocation in the Gulf of Mexico », *Science*, vol. 281, n° 5374, p. 190-192.

MALCOLM, J. A., 2016, « Responding to international terrorism: The securitisation of the United Kingdom's ports », *The British Journal of Politics and International Relations*, vol. 18, n° 2, p. 443-462.

MALCOLM, J. A., MURDAY, L., 2017, « Small islands' understanding of maritime security: the cases of Mauritius and Seychelles », *Journal of the Indian Ocean Region*, vol. 13, n° 2, p. 234-256.

MAMADOUH, V., VAN DER WUSTEN, H., 2009, « Echelles et territoires dans le système de gouvernance en Européen », *Transactions of The Royal Society of Tropical Medicine and Hygiene*, p. 288-304.

MANIGAT, L. F., 1969, « Les Etats-Unis et le secteur Caraïbe de l'Amérique latine : Essai d'analyse et d'interprétation d'une spécificité subrégionale dans le cadre des rapports Nord-Sud au Nouveau Monde », *Revue française de science politique*, vol. 19, n° 3, p. 645-683.

MARCADON, J., 1991, « Les façades portuaires des Etats-Unis (Grands Lacs exceptés) », *Norois*, vol. 150, n° 1, p. 173-187.

MARCADON, J., 2002, « Géographie portuaire de l'espace euro-méditerranéen », *Méditerranée*, vol. 98, n° 1, p. 55-66.

MARCONIS, R., 1996, « Midi-Pyrénées : déclin et renouveau. Pour une lecture de l'histoire contemporaine de la région », *Annales du Midi*, vol. 108, n° 215, p. 361-375.

MAREÏ, N., 2018, "Région maritime", in : Mareï N., Richard Y., (dir.), *Dictionnaire de la régionalisation du monde*, Paris, Atlande, pp. 192-193.

MAREÏ, N., DUCRUET, C., 2013, « La Méditerranée dans la mondialisation des échanges », communication au colloque *Intégration(s) en Méditerranée*, Rennes.

MAREÏ, N., DUCRUET, C., 2014, « Economic integration of the Mediterranean through maritime and port networks », *Maghreb - Machrek*, vol. 220, n° 2, p. 11-33.

MAREÏ, N., RICHARD, Y., (dir.), 2018, *Dictionnaire de la régionalisation du monde*, Paris, Atlande.

MAREÏ, N., RICHARD, Y., 2020, « « Regards » Régionalisations du monde et intégration (macro)régionale. Pour une montée en généralité géographique », *Belgeo. Revue belge de géographie*, En ligne : https://journals.openedition.org/belgeo/43451?lang=fr.

MARFFY, A. de, DUPUY, R.-J., UNIES, A. générale N., 1980, *La Genèse du nouveau droit de la mer : Le Comité des fonds marins*, Paris, A. Pedone.

MARJOLET, I., 2015, « Pétrole et gaz au Venezuela », *Outre-Terre*, vol. 43, n° 2, p. 177-182.

MARKS, G., 1993, Structural policy and multilevel governance in the EC. *The Maastricht debates and beyond*, *392*.

MARKS, G., 1996, « An actor-centred approach to multi-level governance », *Regional & Federal Studies*, vol. 6, n° 2, p. 20-38.

MARMORA, L., DOMENACH, H., GUILLON, M., 1995, « Les migrations en Amérique Latine. Logiques politiques et intégration régionale », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 11, n° 2, p. 13-33.

MARSTON, S. A., 2000, « The social construction of scale », *Progress in Human Geography*, vol. 24, n° 2, p. 219-242.

MASON, E. S., 1949, « American Security and Access to Raw Materials », *World Politics*, vol. 1, n° 2, p. 147-160.

MASSON, M. A., CHAYA, H., 2000, « Obsidian Trade Connections at the Postclassic Maya Site of

Laguna De on, Belize », *Lithic Technology*, vol. 25, n° 2, p. 135-144.

MATHIEU, J., 1981, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe*. Montréal, Éditions Fides.

MAUCORPS, J., 1987, « Estimation spatiale des risques de dégradation physique des sols dans le Nord-Pas-de-Calais », *Hommes et Terres du Nord*, vol. 3, n° 1, p. 147-150.

MAX, S., 1943, *Les fondements biologiques de la géographie humaine. Essai d'une écologie de l'homme.*, Armand Colin, Paris.

MCCALLA, R., SLACK, B., COMTOIS, C., 2005, « The Caribbean basin : adjusting to global trends in containerization », *Maritime Policy & Management*, vol. 32, n° 3, p. 245-261.

MCDOUGAL, M. S., & BURKE, W. T., 1962, *The Public Order ofthe Oceans*, New Haven and London, Yale University Press.

MCGREGOR, C., 1993, « Southeast Asia's new security challenges », *The Pacific Review*, vol. 6, n° 3, p. 267-276.

MCKILLOP, H., 2010, « Ancient maya canoe navigation and its implications for classic to postclassic maya economy and sea trade: a view from the south coast of belize », *Special Publication*, p. 13.

MCNICHOLAS, M., 2016, *Maritime Security : An Introduction*, Oxford, Butterworth-Heinemann.

MCPHERSON, A., 2016a, *A Short History of U.S. Interventions in Latin America and the Caribbean*, Chichester, West Sussex, Wiley-Blackwell.

MCSWEENEY, B., MCSWEENEY, W., BILL, M., 1999, *Security, Identity and Interests: A Sociology of International Relations*, Cambridge University Press.

MCWILLIAMS, J. P., CÔTÉ, I. M., GILL, J. A., SUTHERLAND, W. J., WATKINSON, A. R., 2005a, « Accelerating Impacts of Temperature-Induced Coral Bleaching in the Caribbean », *Ecology*, vol. 86, n° 8, p. 2055-2060.

MEDINA-NICOLAS, L., 2009, « Les frontières de l'isthme centraméricain, de marges symboliques à des espaces en construction », *Espaces et societes*, vol. 138, n° 3, p. 35-50.

MEGGINSON, L. C., MOSLEY, D. C., PIETRI, P. H., 1983, *Management : Concepts and Applications*, Harper & Row.

MELLO, F. de C., 2011, *O Brasil e o multilateralismo contemporâneo*, Texto para Discussão. En ligne : http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1492

MEUR-FEREC, C., 1993, *Géomorphologie, protection et gestion des dunes de Bretagne septentrionale : éléments de comparaison avec d'autres régions de la Manche occidentale : Cotentin, Devon et Cornwall (R.U.)*, Thèse de doctorat, Brest.

MEUR-FÉREC, C., DEBOUDT, P., MOREL, V., 2008, « Coastal Risks in France : An Integrated Method

for Evaluating Vulnerability », *Journal of Coastal Research*, n° 24 (10024), p. 178-189.

MEUR-FEREC, C., MOREL, V., 2004, « L'érosion sur la frange côtière : un exemple de gestion des risques », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 12, n° 3, p. 263-273.

MEYER, P. J, 2019, « Honduras : Background and U.S. Relations », rapport au profit du Congrès, *Congressional Reasearch Service,* Washington.

MEYNIER, A., 1950, « L'industrialisation des rives du golfe du Mexique. », *Annales de géographie*, vol. 59, n° 316, p. 316-317.

MICHELET, J., 1886, *Notre France : Sa géographie, son histoire*, Paris, Marpon et Flammarion.

MILNE, R. S., 1974, « Impulses and Obstacles to Caribbean Political Integration », *International Studies Quarterly*, vol. 18, n° 3, p. 291-316.

MINASSIAN, G., 2007, « 'Micro-Etat', 'Mini-Etat' : essai de classification. *Annuaire français des relations internationales*, vol. *8*, p. 331.

MIOSSEC, A., 2001, « L'évolution de la géographie des océans et des littoraux face aux perspectives du développement durable au XXI e siècle. Quelles hypothèses envisager ? / The geography of coasts and seas facing sustainable development: what could be the future? », *Annales de Géographie*, vol. 110, n° 621, p. 509-526.

MIOSSEC, A., 2001, « L'évolution de la géographie des océans et des littoraux face aux perspectives du développement durable au XXI e siècle. Quelles hypothèses envisager ? », *Annales de Géographie*, vol. 110, n° 621, p. 509-526.

MLLER, B., 1994, "Political empowerment, local-central state relations, and geographically shifting political opportunity structures", *Political Geography*, vol. 13, No.5, 393-406.

MOHAMMED, A.N., 2002, "The diplomacy of Micro-States", *Discussion papers in diplomacy*, n°78*,* Netherlands Institute of International Relations Clingendael.

MOLLAT DU JOURDIN, M., 1993, *L'Europe et la mer*, Paris, Editions du Seuil.

MONACO, A., PROUZET, P., (dir.) 2015, *Gouvernance des mers et des océans*, London, ISTE éditions.

MONTELLO, D, 2003, « Regions in Geography : Process and Content"*, in* DUCKHAM M., GOODCHILD, M.F. & WORBOYS, M.F., *Foundations of geographic information science*, New York, Taylor & Francis, pp. 173-189.

MONTELLO, D., FRIEDMAN, A., PHILLIPS, D., 2014, « Vague cognitive regions in geography and geographic information science », *International Journal of Geographical Information Science*, vol. 28, p. 1802-1820.

MORANGE, M., SCHMOLL, C., 2016, *Les outils qualitatifs en géographie - Méthodes et applications : Méthodes et applications*, Malakoff, Armand Colin.

MORAVCSIK, A., 1993, « Preferences and Power in the European Community : A Liberal Intergovernmentalist Approach », *JCMS : Journal of Common Market Studies*, vol. 31, n° 4, p. 473-524.

MORAVCSIK, A., 1998, *The Choice for Europe : Social Purpose and State Power from Messina to Maastricht*, Ithaca, N.Y, Cornell University Press.

MOREAU, J.-P., 1987, « Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVIe et début du XVIIe siècles. Sources documentaires, approche archéologique », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 74, n° 275, p. 129-148.

MORRIS M., 1994, *Carribean maritime security*, New York, St. Martin's Press.

Moseley A., 2009, *The implementation of international maritime security instruments in CARICOM states*, 2009, United Nations, New York, 107 p.

MOSSE, C., 1994, « Peut-on parler de patronage dans l'Athènes archaïque et classique ? », *Actes du Groupe de Recherches sur l'Esclavage depuis l'Antiquité*, vol. 20, n° 1, p. 29-36.

MOTTE, M., 2008, « Histoire des idées géopolitiques et géostratégiques », *Annuaire de l'École pratique des hautes études (EPHE), Section des sciences historiques et philologiques. Résumés des conférences et travaux*, n° 139, p. 290-291.

MOTTE, M., 2015, *Stratégie navale et stratégie maritime*, Paris, Presses Universitaires de France.

MOTTE, M., 2017, « La mer, entre mondialisation et fragmentation », *Prospective et stratégie*, vol. 8, n° 1, p. 57-70.

MOTTET, É., LASSERRE, F., COURMONT, B., 2017, *Géopolitique de la mer de Chine méridionale : Eaux troubles en Asie du Sud-Est*, PUQ.

MURRAY, R. W., 2012, « Arctic politics in the emerging multipolar system : challenges and consequences », *The Polar Journal*, vol. 2, n° 1, p. 7-20.

MUSSET, A., 1998, *L'Amérique centrale et les Antilles, 2e édition. Une approche géographique*, Paris, Armand Colin.

MUSSET, A., 2000, « Des Amériques fragiles », *Cahiers des Amériques latines*, n° 35, p. 6-12.

MUXAGATO, B., 2016, « Intégration et leadership en Amérique du Sud : la difficile émergence du Brésil comme puissance régionale », *Critique internationale*, vol. N° 71, n° 2, p. 91-108.

NEUMANN, I. B., 1994, « A Region-Building Approach to Northern Europe », *Review of International Studies*, vol. 20, n° 1, p. 53-74.

NOVEMBER, V., 2013, « La spatialité des risques dans une société du risque et après », in BOURG, D., JOLY, P-B., KAUFMANN, A., *Du risque à la menace*, *penser la catastrophe*, Paris, Presses Universitaires de France.

NOVOSSELOFF, A., 2009, « The Role of Emerging Countries in the United Nations », in Christophe Jaffrelot (ed.), *Emerging Powers : The Wellspring of a New World Order*, C Hurst & Co Publishers Ltd, pp.231-243.

NYE, J. S., KEOHANE, R. O., 1971, « Transnational Relations and World Politics : An Introduction », *International Organization*, vol. 25, n° 3, p. 329-349.

O'Driscoll, F, 2000, *Ils ne siègent pas à l'ONU : revue de quelques micro-états, micro-nations et autres entités éphémères*, Toulon, Presses du Midi.

Oberthur, R. D., Stokke, O. S., 2011, *Managing Institutional Complexity – Regime Interplay and Global Environmental Change*, Cambridge, Mass, MIT Press.

Olivier de Sardan, J.-P., 1991, « L'anthropologie du changement social et du développement comme ambition théorique ? », *Bulletin de l'APAD*, En ligne : https://journals.openedition.org/apad/296.

Olivier de Sardan, J.-P., 1995, *Anthropologie et développement : essai en socio-anthropologie du changement social*, Paris, Marseille, Karthala, APAD.

Op de Beeck, R., 1971, « L'industrie au port d'Anvers : Aménagement - Environnement - impact sur l'économie de la Région », *Hommes et Terres du Nord*, vol. 1, n° 1, p. 5-37.

Orain, O., 2004, « La géographie française face à la notion d'échelle », in Robic, M-C. *Echelles et temporalités en géographie, seconde partie*, CNED, pp.2-24.

Ordonez Martinez, G-E., 2018, « Les guerres contre la drogue. Armées, sécurité intérieure et narcotrafic en Amérique latine », *Focus stratégique,* Etudes de l'IFRI, n°83, En ligne : https://www.ifri.org/en/publications/etudes-de-lifri/focus-strategique/guerres-contre-drogue-armees-securite-interieure.

Organisation Hydrographique Internationale, 1953, *Limites des Océans et des Mers*, 3e édition, Monaco.

Ortolland, D., Pirat, J.-P., 2007, *Atlas Géopolitique des Espaces Maritimes*, Paris, Technip.

Paasi, A., 1986, « The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity », *Fennia - International Journal of Geography*, vol. 164, n° 1, p. 105-146.

Paasi, A., 1991, « Deconstructing Regions: Notes on the Scales of Spatial Life », *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 23, n° 2, p. 239-256.

Paasi, A., 2010, « Commentary », *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 42, n° 10, p. 2296-2301.

Pagney Benito-Espinal, F., 1998, « Croissance démographique et environnement : approche et perspective à la Guadeloupe (Antilles Françaises) », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 51, n° 201, p. 3-20.

Pagney Benito-Espinal, F., 2006. La Guadeloupe à l'épreuve des cyclones tropicaux, Poster Scientifique, *Geode Caraïbe*

Benito-Espinal, F. P., 2014, *La mer Caraïbe : dynamiques, enjeux passés, présents et à venir*, Presses Universitaires de Rennes.

Benito-Espinal, F. P., Saffache, P., Koussoula-Bonneton, A., 2014, « Multiscale approaches of natural risks mitigation in Central America and the Caribbean basin », communication au colloque *Colloque Martinique Energie et Environnement 2014 : « Risques environnementaux*

et prévision énergétique en milieu îlien ».

PAGNEY, P., 1994, *Les catastrophes climatiques*, Paris, Presses Universitaires de France - PUF.

PALLE, A., 2018, "Echelle", in : Mareï N., Richard Y., (dirs.), *Dictionnaire de la régionalisation du monde*, Paris, Atlande, 192-193.

PANCRACIO, J.-P., 2010, *Droit de la mer,* Paris, Dalloz.

PANKE D., 2012, "Small States in Multilateral Négociations. What Have We Learned?", *Cambridge Review of International Affairs, 25*, 3, Cambridge, Routledge, pp. 387-398.

PARRAIN, C., 2012, « La haute mer : un espace aux frontières de la recherche géographique », *EchoGéo*, En ligne : https://journals.openedition.org/echogeo/12929.

PARRIS, N., 2021, « An Ocean Policy for the Wider Caribbean Region (WCR) », , p. 51.

PARTHENAY, K., 2013, *L'intégration régionale en Amérique centrale : une sociologie politique du changement (1991-2012)*, These de doctorat, Paris, Institut d'études politiques.

PARTHENAY, K., DABENE, O., 2019, « Régionalisme pragmatique en Amérique centrale », *Études internationales*, vol. 50, n° 1, p. 95-120.

PATIL, P. G., VIRDIN, J., DIEZ, S. M., ROBERTS, J., SINGH, A., 2016, *Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean*, Washington, DC, World Bank.

PAULI, G. A., 2010, *The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*, Boulger, Paradigm Publications.

PENFIELD, F. C., 1904, « Practical Phases of Caribbean Domination », *The North American Review*, vol. 178, n° 566, p. 75-85.

PERKINS, D., 1965, *The Monroe Doctrine, 1826-1867*. New York, P. Smith.

PETRIG, A., GEIß, R., 2011, *Piracy and Armed Robbery at Sea : The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press.

PIC, P., LASSERRE, F., 2018, « Un paradigme arctique de sécurité ? Pour une lecture géopolitique du complexe régional de sécurité. », *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, En ligne : https://journals.openedition.org/espacepolitique/4475.

PINNOCK, F., AJADUNNA, I., 2012, « The Caribbean maritime transportation sector: Achieving sustainability through efficiency », *The Caribbean Papers,* Center for International Gouvernance Innovation, Waterloo (Canada).

PIRO, P (dir.)., 1998, *Drogue : les fruits amers de la mondialisation*, Paris, ECLM.

PIRONET, O., 2006a, « L'intégration régionale, un long processus », *Le Monde diplomatique*, En ligne : https://www.monde-diplomatique.fr/mav/90/PIRONET/14292.

PITSEYS, J., 2010, « Le concept de gouvernance », *Revue interdisciplinaire d'etudes juridiques*, vol. 65, n° 2, p. 207-228.

PLETCHER, D. M., 1977, « United States Relations with Latin America : Neighborliness and Exploitation » (G. M. Brack, D. G. Munro, D. Steward, I. of L. A. Studies, S. Bhana, L. Vallenilla, et al., Éd.), *The American Historical Review*, vol. 82, n° 1, p. 39-59.

PRETLOVE, B., BLASIAK, R., 2018, *Mapping Ocean Governance and Regulation, Working paper for consultation for UN Global*

PYĆ, D., PUSZKARSKI, J., 2014, *Global ocean governance : from vision to action*, Ars boni et aequi Przedsiębiorstwo Wydawnicze - Władysław Rozwadowski.

RAAKJAER, J., LEEUWEN, J. van, TATENHOVE, J. van, HADJIMICHAEL, M., 2014, « Ecosystem-based marine management in European regional seas calls for nested governance structures and coordination—A policy brief », *Marine Policy*, vol. 50, p. 373-381.

RABALAIS, N. N., TURNER, R. E., 2019, « Gulf of Mexico Hypoxia: Past, Present, and Future », *Limnology and Oceanography Bulletin*, vol. 28, n° 4, p. 117-124.

RACINE, J-B., RAFFESTIN, C., RUFFY, V., 1980, « Echelle et action, contributions à une interprétation du mécanisme de l'échelle dans la pratique de la géographie ». *Helvetica*, n°5, pp. 87-94.

RAFFESTIN, C., TURCO, A., 1984, *Espace et pouvoir*, Paris, Masson.

RALEIGH, S. W., 1829, *The history of the world*, Londres, B. Franklin (édition originale 1614).

RANELY VERGE-DEPRE, C., 2006, « Les nouvelles hiérarchies du système portuaire dans le Bassin Caraïbe », *Études caribéennes*, En ligne : https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/683.

RANELY VERGE-DEPRE, C., 2009, « Les dynamiques aéroportuaires dans l'archipel des Antilles. (Airport dynamics in the West Indies archipelago) », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 86, n° 4, p. 512-521.

RANELY VERGE-DEPRE, C., CHARDON, J.P., 2009, « Le Bassin caraïbe : un carrefour maritime ? », Festival International de Géographie, Saint-Dié-des-Vosges, octobre 2009, http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2009/chardon/article.html

RANELY VERGE-DEPRE, C., ROTH, P., 2017, « L'avion, facteur d'unification du Bassin caraïbe ? », *Mappemonde. Revue trimestrielle sur l'image géographique et les formes du territoire*, En ligne : https://journals.openedition.org/mappemonde/2759.

RAYMOND, D., 1963, *Villes et campagnes en bas Languedoc – Le réseau urbain du bas-languedoc méditerranéen,* Paris, Presses Universitaires de France.

RECLUS, E., 1889, *Nouvelle Géographie Universelle*, vol. 14 *Océan et Terres océaniques* Paris, Hachette.

RECLUS, E., 1891, *Évolution et révolution*, Paris, Au bureau de la Révolte.

REDDE, M., 1997, « Rome et l'Empire de la mer », *Publications de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, vol. 7, n° 1, p. 61-78.

REDON, M., 2007, *Ile et frontière : étude comparée de trois îles divisées : Haïti - République*

Dominicaine ; Timor Leste – Indonésie ; Saint-Martin - Sint-Maarten, These de doctorat, Paris 1.

REDON, M., 2019, *Géopolitique des îles : Des îles rêvées aux îles mondialisées*, Paris, Editions Le Cavalier Bleu.

REGHEZZA-ZITT, M., 2016, « Penser la vulnérabilité dans un contexte de globalisation des risques grâce aux échelles spatiales et temporelles », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, En ligne : https://journals.openedition.org/eps/6641.

REID, A., 1988, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680 : Volume One : The Lands below the Winds*, New Haven, Yale University Press.

RESCHE, J., 2013, « L'École des Amériques, vecteur de l'influence américaine dans les forces armées d'Amérique latine », *Strategique*, vol. 104, n° 3, p. 181-202.

RESIERE, D., MEHDAOUI, H., FLORENTIN, J., GUEYE, P., LEBRUN, T., BLATEAU, A., et al., 2021, « Sargassum seaweed health menace in the Caribbean : clinical characteristics of a population exposed to hydrogen sulfide during the 2018 massive stranding », *Clinical Toxicology*, vol. 59, n° 3, p. 215-223.

REY, L., 1982, « The Arctic Ocean : A 'Polar Mediterranean' », in L. Rey (Éd.), *The Arctic Ocean: The Hydrographic Environment and the Fate of Pollutants*, London, Palgrave Macmillan UK, p. 3-38

RICHARD, Y., 2010, *L'Union européenne et ses voisins orientaux : contribution à l'étude des intégrations régionales dans le monde*, HDR, Université Paris I Panthéon-Sorbonne

RICHARD, Y., 2014, « Integração regional, regionalização, regionalismo: as palavras e as coisas » (C. P. C. Filho, Trad.), *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasilera de geografia*, En ligne : https://journals.openedition.org/confins/8939.

RICHELIEU, A. J. du P. duc de, 1995, *Testament politique de Richelieu*, Librairie Droz.

RIMBERT, S., 1972, « Aperçu sur la géographie théorique. », *L'Espace géographique*, vol. 1, n° 2, p. 101-106.

RINGBOM, H., 1999, « Preventing Pollution from Ships - Reflections on the Adequacy of Existing Rules », *Review of European, Comparative & International Environmental Law*, vol. 8, p. 21.

ROCHEFORT, M., 1960, *L'organisation urbaine de l'Alsace, Strasbourg*. Diss. Thèse Lettres.

ROCHETTE, J., 2017, « 31. La mer : une gouvernance à repenser ? », in A. Euzen, L. Eymard, & F. Gaill (Éd.), *Le développement durable à découvert*, À découvert, Paris, CNRS Éditions, p. 202-203

ROCHETTE, J., CHABABSON, L., 2011, « L'approche régionale de préservation du milieu marin : l'expérience des mers régionales », *Regards sur la Terre, dossier Océans : la nouvelle frontières*, p. 231-241.

ROCHETTE, J., CHABANSON, L, 2011, A regional approach to marine environmental protection : the regional seas experience. *Oceans : The new frontier. TERI press, New Delhi*, pp. 111-121.

RODRIGUE, J.-P., ASHAR, A., 2016, « Transshipment hubs in the New Panamax Era: The role of the Caribbean », *Journal of Transport Geography*, vol. 51, p. 270-279.

ROE, M., 2016, *Maritime Governance : Speed, Flow, Form Process*, Springer International Publishing.

ROGERS, C., 2009, « Coral bleaching and disease should not be underestimated as causes of Caribbean coral reef decline », *Proceedings of the Royal Society B : Biological Sciences*, vol. 276, n° 1655, p. 197-198.

ROGERS, C., 2009, High diversity and abundance of scleractinian corals growing on and near mangrove prop roots, St. John, US Virgin Islands. *Coral Reefs*, n°*28*, p.909.

ROSENAU, J. N., CZEMPIEL, E.-O., SMITH, S., 1992, *Governance Without Government: Order and Change in World Politics*, Cambridge University Press.

ROSENAU, J. N., N, R. J., 1997, *Along the Domestic-Foreign Frontier : Exploring Governance in a Turbulent World*, Cambridge University Press.

ROSENBERG, D., 2009, « The political economy of piracy in the South China Sea », *Naval War*

ROSIERE, S., 2021, *Géographie politique et géopolitique. Une grammaire de l'espace politique*, Editions Ellipses.

ROTHSCHILD, E., 1995, « What Is Security ? », *Daedalus (Cambridge, Mass.)*, vol. 124, n° 3, p. 53-98.

ROTHWELL, D., ELFERINK, A. G. O., SCOTT, K. N., TEACHER), T. S. (Law, 2015, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press.

ROUSSEAU T. et al., 2013, *Etudes Marines n°5 : La Terre est bleue*. Paris, Centre d'Etudes Stratégiques de la Marine - CESM.

ROUX, H., ACEVEDO, A., 2015, « L'Amérique centrale à l'épreuve perpétuelle de sa géographie », *Outre-Terre*, vol. 43, n° 2, p. 393-416.

ROYER, P., 2012, *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer tient le monde*, Paris, Presses Universitaires de France.

RUEL, A., 1991, « L'invention de la Méditerranée », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 32, p. 7-14.

RUNDE, SANDIN ET DORING, 2021 « Reimagining the U.S. Strategy in the Caribbean », , En ligne : https://www.csis.org/analysis/reimagining-us-strategy-caribbean.

RUPERT, L. M., 2009, « Marronage, Manumission and Maritime Trade in the Early Modern Caribbean », *Slavery & Abolition*, vol. 30, n° 3, p. 361-382.

RUSTOMJEE, C., 2016, *Developing the Blue Economy in Caribbean and Other Small States*, Waterloo

(Canada), Centre for International Governance Innovation.

RYAN, B. J., 2015, « Security sphères : A phenomenology of maritime spatial practices », *Security Dialogue*, vol. 46, n° 6, p. 568-584.

SAFFACHE, P., 2003, *Tremblement de terre et raz de marée dans les départements français d'Amérique : (1643-2002)*, Paris, Editions Publibook.

SÁNCHEZ, R. J., 2009, *Maritime Sector and Ports in the Caribbean : The Case of CARICOM Countries*, Naciones Unidas, CEPAL, Natural Resources and Infrastructure Division.

SANCHEZ, R. J., WILMSMEIER, G., 2009, *Maritime sector and ports in the Caribbean : the case of CARICOM countries*, Santiago, Chile, Naciones Unidas, CEPAL, Natural Resources and Infrastructure Division.

SANGIOVANNI, M., 2017, *Debates on European Integration : A Reader*, Bloomsbury Publishing.

SANGUIN, A.-L., 1981, « « Small is not beautiful » : la fragmentation politique de la Caraïbe », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 25, n° 66, p. 343-359.

SCHATTO, R. C. A., 1998, *Maritime trade and seafaring of the Precolumbian Maya* (Master's thesis, Texas A&M University).

SERANDOUR, A. *Le « triangle du lithium » à l'heure globale. Marges et intégrations territoriales (Argentine, Bolivie, Chili),* Thèse, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

SEVIN Olivier, 1999, « Propos introductif », *in* SEVIN Olivier (coord.), *Les méditerranées dans le monde*. Arras, Artois Presses Université, Cahiers Scientifiques de l'Université d'Artois, n°12, 164 pages, pp. 7-10.

SHEPPARD, E., MCMASTER, R. B., 2008a, *Scale and Geographic Inquiry: Nature, Society, and Method*, John Wiley & Sons.

SHERMAN, K., 1990, "Productivity, perturbations, and options for biomass yields in large marine ecosystems", 206–219, In : Sherman K., Alexander L.M., Gold B.D. (Eds.), *Large Marine Ecosystems : Patterns, Processes and Yields*, AAAS Publications, Washington DC.

SHERMAN, K., 2001, « Large Marine Ecosystems », in J. H. Steele (Éd.), *Encyclopedia of Ocean Sciences*, Oxford, Academic Press, p. 1462-1469

SHERMAN, K., 2005, "The large marine ecosystem approach for assessment and management of ocean coastal waters", 3-16, in Hennessey T., Sutinen J. (Eds.), *Sustaining the Large Marine Ecosystem: The Human Dimension,* Elsevier, Amsterdam.

SHERMAN, K., 2009, *Sustaining the World's Large Marine Ecosystems*, Gland, IUCN.

SHERMAN, K., ALEXANDER, L. M., GOLD, B. D., 1990, *Large marine ecosystems: Patterns, processes and yields*,

SILVER, J. J., GRAY, N. J., CAMPBELL, L. M., FAIRBANKS, L. W., GRUBY, R. L., 2015a, « Blue

Economy and Competing Discourses in International Oceans Governance », *The Journal of Environment & Development*, vol. 24, n° 2, p. 135-160.

SILVER, J. J., GRAY, N. J., CAMPBELL, L. M., FAIRBANKS, L. W., GRUBY, R. L., 2015b, « Blue Economy and Competing Discourses in International Oceans Governance », *The Journal of Environment & Development*, vol. 24, n° 2, p. 135-160.

SIMPSON, A.W., 2020, "Revisiting the United Nations and the Micro-State Problem", *in* AUGUSTIN, J. (ed.), *The United Nations : Friend or Foe of Self-Determination*, Bristol, E-international Relations Publishing.

SIMPSON, J. A., WEINER, E. S. C., Oxford University Press, 1989, *The Oxford English Dictionary*, Oxford ; New York, Clarendon Press ; Oxford University Press.

SIR, S. J. C., 2009, *Some Principles of Maritime Strategy*, Gloucestershire, Dodo Press.

SIROËN, J.-M., 2000, *La régionalisation de l'économie mondiale*, Paris, La Découverte.

SMITH, A., 1991, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Paris (France), Flammarion.

SMITH, N., 1992, « Geography, Difference and the Politics of Scale », in J. Doherty, E. Graham, & M. Malek (Éd.), *Postmodernism and the Social Sciences*, London, Palgrave Macmillan UK, p. 57-79

SMITH, N., 1995, « Remaking Scale: Competition and Cooperation in Prenational and Postnational Europe », in H. Eskelinen & F. Snickars (Éd.), *Competitive European Peripheries*, Advances in Spatial Science, Berlin, Heidelberg, Springer, p. 59-74

SMITH, N., DENNIS, W., 1987, « The Restructuring of Geographical Scale: Coalescence and Fragmentation of the Northern Core Region », *Economic Geography*, vol. 63, n° 2, p. 159-182.

SMITH, P. L. T., 2012, *Decolonizing Methodologies : Research and Indigenous Peoples*, London, Zed Books Ltd.

SMITH, S., 2005. The Contested Concept of Security. In Booth K. (dir.), *Critical Security Studies and World Politics*, Boulder, Lynne Rienner, p. 27-62

SMITH-GODFREY, S., 2016, « Defining the Blue Economy », *Maritime Affairs : Journal of the National Maritime Foundation of India*, vol. 12, n° 1, p. 58-64.

SMORAG, P., 2019, « Les espaces haïtiens de Miami : les défis d'une appropriation territoriale en terre américaine », *Cahiers d'Outre-Mer*, vol. LXXII, n° 279, p. 289-311.

SMOUTS, M.-C., 1998, *Les nouvelles relations internationales*, Paris, Les Presses de Sciences Po.

SMOUTS, MC., 1997, « La région comme nouvelle communauté imaginaire ? » *Les paradoxes des régions en Europe*. Paris : Editions La Découverte, p. 37-55.

SMOUTS, MC., 1998, « The proper use of governance in international relations », *International Social Science Journal*., vol.50 n° 155. p. 81-89.

SOAREZ, M., 1998, *The ocean, our future. The report of the Independent World Commission on the Oceans,* Cambridge University Press

SÖDERBAUM, F., 2013, *What's Wrong with Regional Integration ? The Problem of Eurocentrism*, Rochester, NY, Social Science Research Network.

SOMA, K., VAN TATENHOVE, J., VAN LEEUWEN, J., 2015a, « Marine Governance in a European context: Regionalization, integration and cooperation for ecosystem-based management », *Ocean & Coastal Management*, vol. 117, p. 4-13.

SOMA, K., VAN TATENHOVE, J., VAN LEEUWEN, J., 2015b, « Marine Governance in a European context: Regionalization, integration and cooperation for ecosystem-based management », *Ocean & Coastal Management*, vol. 117, p. 4-13.

SPELLER, I., 2014, *Understanding Naval Warfare*, London ; New York, Routledge.

SPENCER, A., 2018, *Travel and Tourism in the Caribbean : Challenges and Opportunities for Small Island Developing States*, Springer.

SPYKMAN, N. J., 1944, *The Geography of the Peace*, Harcourt, Brace.

SRIVSASTAVA, N., 2017, « Maritime security in the Indian Ocean: confronting non-traditional security threats with regional cooperation », in *Indian Ocean and Maritime Security*, Routledge India.

STAEHELI, L., 1999, « Globalization and the Scales of Citizenship | Geography Research Forum », *Geography Research Forum*, En ligne : https://grf.bgu.ac.il/index.php/GRF/article/view/200.

STAEHLI, L. A., 1994, Empowering political struggle: spaces and scales of resistance. *Political geography*, *13*(5), 387-391.

STEIN, S. J., STEIN, B. H., 2000, *Silver, Trade, and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, JHU Press.

STEINBERG, P. E., 2013, « Of other seas: metaphors and materialities in maritime regions », *Atlantic Studies*, vol. 10, n° 2, p. 156-169.

STEINBERG, P. E., 2016, « Europe's 'Others' in the Polar Mediterranean », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 107, n° 2, p. 177-188.

STEPHANSSON, V., 1921, The Friendly Arctic. New York : Henry Holt and Co

STRANGE, S., 1994, Rethinking structural change in the international political economy: states, firms and diplomacy. *Political Economy and the Changing Global Order*, pp. 103-115.

STUDDARD, K., « War economies in a regional context : Overcoming the challenges of transformation » Policy Report, International Peace Academy, New York.

SUR, S, 2011, *Relations internationales*, Paris, Montchrestien.

SWYNGEDOUW, E., 2004, « Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling », *Cambridge Review of International Affairs*, vol. 17, n° 1, p. 25-48.

SWYNGEDOUW, E., 2008, "Scaled Geographies : Nature, Place, and the Politics of Scale", 129-153, in Mcmaster R., Sheppard E., *Scale and Geographic Inquiry: Nature, Society, and Method*, Oxford, Blackwell.

SWYNGEDOUW, E., BAETEN, G., 2001, « Scaling the City : The Political Economy of "Glocal" Development - Brussels' Conundrum », *European Planning Studies*, vol. 9, n° 7, p. 827-849.

SZARY, A.-L. A., 2010, « Frontières et intégration régionale en Amérique Latine : sur la piste du chaînon manquant », in FLAESCH-MOUGIN, C., LEBULLENGER, J,. *Regards croisés sur les intégrations régionales Europe / Amériques*, Editions Bruylant, pp.307-341.

TAGLIONI, F., 1994, *L'espace Est Caribéen dans l'environnement géopolitique international : étude de l'action de la CEE sur le développement régional des Petites Antilles*, Thèse de doctorat, Paris 10.

TAGLIONI, F., 1995, *Géopolitique des Petites Antilles : influences européenne et nord-américaine*, Karthala Editions.

TAGLIONI, F., 1997, "L'Association des États de la Caraïbe dans les processus d'intégration régionale. Quelle insertion pour les Départements Français d'Amérique ?", *Annales d'Amérique latine et des Caraïbes*, n°.14-15, pp. 147-167.

TAGLIONI, F., 1997, « Géopolitique et insularité : l'exemple des Petites Antilles », p. 175.

TAGLIONI, F., 1998, "Le bassin Caraïbe : un espace organisé en flux et en réseaux atlantiques", *Historiens et Géographes*, L'Atlantique, un Regard Géographique, Paris, pp. 245-256.

TAGLIONI, F., 1998, "Les revendications frontalières maritimes dans le bassin caraïbe : état des lieux et perspectives", *Norois*, No.180, L'Atlantique et les géographes, pp. 617-630. TAGLIONI, F. « Les méditerranées eurafricaine et américaine : essai de comparaison », p. 21.

TAGLIONI, F., 1998a, « Le bassin Caraïbe : un espace organisé en flux et en réseaux atlantiques », *Historiens et géographes*, n° 363, p. 245.

TAGLIONI, F., 1998b, « Les revendications frontalières maritimes dans le bassin Caraïbe : État des lieux et perspectives », *Norois*, n° 180, p. 617.

TAGLIONI, F., 1999, "Essai de comparaison géopolitique entre les États de la Méditerranée eurafricaine et de la Méditerranée américaine", *in* A. L. Sanguin (dir) *Mare Nostrum, géopolitique de la Méditerranée et de ses marges*. L'Harmattan, Paris

TAGLIONI, F., 2000, « The Caribbean Regional Integration : What Developments ? », in STEPHEN, C., R*egionalism in the post-cold war world*, Asghate Publishing Limited, pp.211-231

TAGLIONI, F., 2003, *Les petits espaces insulaires et leurs organisations régionales*, thesis, Université Paris-Sorbonne - Paris IV.

TAGLIONI, F., 2006, « Small insular spaces in relation to the variability of their insularity and their political status », *Annales de geographie*, vol. 652, n° 6, p. 664-687.

TAGLIONI, F., 2007, « Les petits espaces insulaires au cœur des revendications frontalières maritimes dans le monde », *L'Espace Politique*, En ligne : http://journals.openedition.org/espacepolitique/732.

TAGLIONI, F., 2011, « De J. Monroe à B. Obama : les Etats-Unis d'Amérique et les regroupements régionaux de l'hémisphère américain », in Galy, K. ; Jos, E. ; Macdissy, C. ; Reno, & F. (Éd.), *Les nouvelles tendances de la coopération et de l'intégration régionales dans l'espace Amérique-Caraïbes*, Editions Cujas, p. 39-53

TALIAFERRO, J. W., RIPSMAN, N. M., LOBELL, S. E., 2012, *The Challenge of Grand Strategy: The Great Powers and the Broken Balance between the World Wars*, Cambridge University Press.

TANAKA, Y., 2008, *A Dual Approach to Ocean Governance : The Cases of Zonal and Integrated Management in International Law of the Sea*, Ashgate Pub.

TANNOUS, M.N., PACREAU, X., 2020, *Relations internationales*, Paris, La documentation française.

TARAZONA, J., ARNTZ, W., 2001, « The Peruvian Coastal Upwelling System », in U. Seeliger & B. Kjerfve (Éd.), *Coastal Marine Ecosystems of Latin America*, Ecological Studies, Berlin, Heidelberg, Springer, p. 229-244

TAYLOR, F. W., 2003, *The Principles of Scientific Management*, Mineola, Dover Publications Inc.

TAYLOR, M. A., STEPHENSON, T. S., CHEN, A. A., STEPHENSON, K. A., 2012, « Climate Change and The Caribbean : Review and Response », *Caribbean Studies*, vol. 40, n° 2, p. 169-200.

TEPHANY, Y., 2015, « Sûreté maritime : expression à la mode ou concept juridique ? », *Programme Human Sea - Rendre la mer humaine*, En ligne : https://humansea.hypotheses.org/164.

THEODAT., J.M., TAGLIONI, F., 2008, *Coopération et intégration : perspectives panaméricaines,* Paris, Editions l'Harmattan.

THORHALLSSON, B., WIVEL A., 2006, "Small States in the European Union : What Do We Know and What Would We Like to Know?", *Cambridge Review of International Affairs,* n°*19,* vol. 4, Cambridge, Routledge, pp. 651-668.

TISSIER, J.-L., 1998. L'Atlantique un regard géographique. In Marrou L., Miossec A. (sous dir.), *Historiens et géographes*, n° 363, p. 66-312.

TONRA, B., 2002, « Les petits pays aussi ont une politique étrangère », *in* Charillon, F., (dir.), *Politique étrangère. Nouveaux Regards*, Paris, Presses de Sciences Po, pp. 331-359.

TOUREILLE, É., 2017, *La Turquie en Europe, la Turquie dans le Monde : analyse d'une catégorie macro-régionale au regard d'une géographie des représentations de l'Europe et du Monde turco-centrée*, Thèse de doctorat, Sorbonne Paris Cité.

TOURNADRE, J., 2014, "Anthropogenic Pressure on the Open Ocean : The Growth of Ship Traffic Revealed by Altimeter Data Analysis", *Geophysical Research Letters*, No.41, pp. 7924-7932.

TRACY, S. J., 2013, *Qualitative research methods: collecting evidence, crafting analysis, communicating impact*, Chichester, GB, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Wiley-Blackwell.

TRICART, J., 1977, « Le terrain dans la dialectique de la géographie », *Hérodote*, vol. 8, p. 105-120.

TROUILLET, B., GUINEBERTEAU, T., GUILLAUME, J., LAMBERTS, C., 2018, « Chapitre 11. La gestion des littoraux et des mers », in P. Guillotreau (Éd.), *Mare economicum : Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Économie, gestion et société, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 457-509

TROUILLET, B., GUINEBERTEAU, T., LE ROUX, S., BERNARDON, M., 2011, « Key challenges for maritime governance in West Africa: Fishery-based lessons from Guinea and Mauritania », *Marine Policy*, vol. 35, n° 2, p. 155-162.

TRZPIT, J.-P., 1977, « Les tempêtes nord-atlantiques : Essai d'analyse géographique (1re partie) », *Norois*, vol. 93, n° 1, p. 33-52.

TRZPIT, J.-P., 1978, « Activité cyclonique et rythmes climatiques aux latitudes moyennes (2e partie) », *Norois*, vol. 97, n° 1, p. 149-168.

TULCHIN, J. S., ESPACH, R. H., ESPACH, R., 2000, *Combating Corruption in Latin America*, Woodrow Wilson Center Press.

VALANTIN, J., 2013, *Guerre et nature*, Gennevilliers, Editions Prisma.

VALLEGA, A., 1981, *Regione e territorio*, Milan, Ugo Mursia.

VALLEGA, A., 1994, « The regional scale of ocean management and marine region building », *Ocean & Coastal Management*, vol. 24, n° 1, p. 17-37.

VALLEGA, A., 2000, *Sustainable Ocean Governance : A Geographical Perspective*, London, Routledge.

VALLEGA, A., 2002a, « The regional approach to the ocean, the ocean regions, and ocean regionalisation—a post-modern dilemma », *Ocean & Coastal Management*, vol. 45, n° 11, p. 721-760.

VALLEGA, A., 2002b, « The regional seas in the 21st century : an overview », *Ocean & Coastal Management*, vol. 45, n° 11, p. 925-934.

VALLON, F., 2011, *La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, Paris, Editions Publibook.

VAN BYNKERSHOEK, C., 2013, *De Dominio Maris Dissertatio*, MOML, (1e édition en 1702).

VAN LEEUWEN, J., 2015, « The regionalization of maritime governance : Towards a polycentric governance system for sustainable shipping in the European Union », *Ocean & Coastal Management*, vol. 117, p. 23-31.

VANNEY, J. R., 1991, *Introduction à la géographie de l'océan*, Paris, Institut océanographique.

VARONA, M. C., 2016, « Strengthening ocean governance and capacity-building to promote a sustainable marine development: The Wider Caribbean Region. », , En ligne : http://rgdoi.net/10.13140/RG.2.2.28718.10568.

VÄYRYNEN, R., 2003, « Regionalism: Old and New », *International Studies Review*, vol. 5, n° 1, p. 25-51.

VERDIER, N., 2004, L'échelle dans quelques sciences sociales. : Petite histoire d'une absence d'interdisciplinarité. Orain, O, Pumain, D, Rozemblat, C., N. Verdier. *Échelles et temporalités en géographie*, 2, CNED, pp.25-56.

VERGEZ-TRICOM, G., 1930, « Géographie de l'Amérique centrale » (Max. Sorre, Éd.), *Annales de Géographie*, vol. 39, n° 218, p. 199-203.

VERNANT, J., 2014, *L'Univers, les dieux, les hommes. Récits grecs des origines*, Paris, Points.

VEYRET Y., REGHEZZA M., 2005, Aléas et risques dans l'analyse géographique, *Annales des mines*, p. 61-89

VEYRET, Y., BALLAIS, J.-L., 1998, *L'érosion entre nature et société*, Paris, SEDES.

VICENTE-CERA, I., ACEVEDO-MERINO, A., NEBOT, E., LÓPEZ-RAMÍREZ, J. A., 2020a, « Analyzing cruise ship itineraries patterns and vessels diversity in ports of the European maritime region: A hierarchical clustering approach », *Journal of Transport Geography*, vol. 85, p. 102731.

VIGARIE, A., 1974a, « La façade atlantique de la France devant l'extension du Marché commun », *Annales de Géographie*, vol. 83, n° 455, p. 34-45.

VIGARIE, A., 1974b, « Les transports maritimes, Albert Boyer », *Annales de géographie*, vol. 83, n° 457, p. 363-364.

VIGARIE, A., 1990, *Economie maritime et géostratégie des océans*, Caen, France, Paradigme.

VIGARIE, A., 1995, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica.

VIGARIE, A., 1995, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, France, Economica : Institut de stratégie comparée, DL 1995.

VIGARIE, C., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette.

VIGNEAU, J.-P., 2005, « Le réchauffement global : entre principe de précaution et rigueur scientifique ? (Global warming : between the principle of precaution and scientific rigour ?) », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 82, n° 4, p. 497-509.

VINCE, J., 2008, *Oceans Governance in the Twenty-first Century : Managing the Blue Planet*,

VITALE, P., (coord.), 2015, *Mobilites Ultramarines*, Paris, Editions des archives contemporaines.

VOGT, H., 1979, « Le colloque sur l'érosion agricole des sols en milieu tempéré non méditerranéen des 20-23 septembre 1978 », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 19, n° 3, p. 376-378.

VOGT, J., 1958a, « Développement minier des Caraïbes », *L'Information Géographique*, vol. 22, n° 4, p. 165-166.

VOGT, J., 1958b, « Le développement de l'industrie américaine de l'aluminium », *L'Information Géographique*, vol. 22, n° 5, p. 221-221.

VORBACH, J. E., 2001, « The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping », *Ocean Development & International Law*, vol. 32, n° 1, p. 27-42.

VOYER, M., QUIRK, G., MCILGORM, A., AZMI, K., 2018, « Shades of blue: what do competing interpretations of the Blue Economy mean for oceans governance? », *Journal of Environmental Policy & Planning*, vol. 20, n° 5, p. 595-616.

WÆVER, O., 1989, « Conflicts of Vision: Visions of Conflict », in O. Wæver, P. Lemaitre, & E. Tromer (Éd.), *European Polyphony: Perspectives Beyond East-West Confrontation*, London, Palgrave Macmillan UK, p. 283-325

WALLENSTEEN, P., SOLLENBERG, M., 1998a, « Armed Conflict and Regional Conflict Complexes, 1989-97 », *Journal of Peace Research*, vol. 35, n° 5, p. 621-634.

WALTHER, M., *Insanity : Four decades of U.S Counter Drug Strategy,* Carlisle Barracks, Strategic Studies Institute, décembre 2012

WEIFFEN, B., WEHNER, L., NOLTE, D., 2013, « Overlapping regional security institutions in South America: The case of OAS and UNASUR », *International Area Studies Review*, vol. 16, n° 4, p. 370-389.

WEIS, T., 2009, « Precarious Statehood : understanding regional conflict in the horn of Africa and beyond », in *Revue de la Sécurité Humaine de Sciences Po*, Vol.8, pp.44-57.

WELWOOD, W., 1969, *The Sea-law of Scotland*, Theatrum Orbis Terrarum (1e édition en 1613).

WELWOOD, W., 2010, *De Dominio Maris : Juribusque Ad Dominium Praecipue Spectantibus, Assertio Brevis Ac Methodica (1653)*, Kessinger Publishing.

WENGER, E., 1998, *Communities of practice : Learning, meaning, and identity*, New York, NY, US, Cambridge University Press.

WENHAI, L., CUSACK, C., BAKER, M., TAO, W., MINGBAO, C., PAIGE, K., et al., 2019, « Successful Blue Economy Examples With an Emphasis on International Perspectives », *Frontiers in Marine Science*, vol. 6, p. 261.

WEST, R. C., AUGELLI, J. P., 1976, *Middle America : Its Land and People*, Englewood Cliffs, N.J, Prentice Hall.

WHITAKER, A. P. (1954). *The western hemisphere idea*. Cornell University Press.

WICHEREK, S. P., LAVERDIERE, M. R., 1993, « Les terres agricoles du Canada : dégradation et conservation », *Cahiers Agricultures*, vol. 2, n° 4, p. 244-255 (1).

WILL, W. M., 1991, « A Nation Divided : The Quest for Caribbean Integration », *Latin American Research Review*, vol. 26, n° 2, p. 3-37.

WILLIAMS, D., YOUNG, T., 1994, « Governance, the World Bank and Liberal Theory », *Political Studies*, vol. 42, n° 1, p. 84-100.

WILLIAMS, E., 1976, *From Columbus to Castro: The History of the Caribbean 1492-1969*, New York, Vintage.

WILLIAMSON, O. E., 1996, « Economics and Organization : A Primer », *California Management Review*, vol. 38, n° 2, p. 131-146.

WINTERFORD, D., 1993, « Chinese Naval Planning and Maritime Interests in the South China Sea: Implications for U.S. and Regional Security Policies », *The Journal of American-East Asian Relations*, vol. 2, n° 4, p. 369-398.

WOESSNER, R., COLLECTIF, 2020, *Géographie des mers et des océans*, Neuilly-sur-Seine, Atlande.

WOLFERS., 1952, "National Security as an Ambiguous Concept", *Political Science Quarterly*, vol. 67, No.4, réédité dans *Discord and Collaboration. Essays on International Politics*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1965.

ZAJEC, O., 2018, *Introduction à la géopolitique : histoire, outils, méthodes*, Monaco, Éditions du Rocher.

ZOLBERG, A. R., BENDA, P. M., 2001, *Global Migrants, Global Refugees : Problems and Solutions*, Berghahn Books.

TABLES

Table des illustrations

Cartes

Carte 1 - Principaux mécanismes d'intégration économique et politique régionale dans l'espace interaméricain 54

Carte 2 - Traces d'échanges par voie maritime dans le bassin caribéen (Ve-XVe siècle) 79

Carte 3 - Représentation simplifiée des dynamiques d'échanges maritimes coloniaux (XVI-XVIIIe siècle) 82

Carte 4 - Géomorphologie simplifiée des fonds marins de la RMIA 88

Carte 5 - Identification de plusieurs « Méditerranées Atlantique » 117

Carte 6 - La région interaméricaine : carrefour maritime (2018-2019) 124

Carte 7 - Délimitations des Zones Economiques exclusives et litiges frontaliers en mer dans la région interaméricaine 170

Carte 8 - Représentation cartographique de l'arrêté de la Cour Internationale de Justice du 19 novembre 2012, disponible en source ouverte. 172

Carte 9 - Cartographie de la Commission de pêche de l'Atlantique centre-ouest (WECAFC) 203

Carte 10 - Cartographie du mécanisme OSPESCA 204

Carte 11 - Cartographie de l'Inter-americain tropical tuna commission (IATTC) 204

Carte 12 - Cartographie du Mécanisme Régional Caribéen des Pêches (CRFM) 205

Carte 13 - Le régionalisme sécuritaire états-unien dans la RMIA 228

Carte 14 - Cartographie des territoires sous-tutelle européenne et états-unienne dans les Caraïbes occidentales 230

Carte 15 - Nouvelles routes de la soie (BRI) et reconnaissance de Taiwan 247

Carte 16 - Le régionalisme sécuritaire des Etats Unis dans la RMIA 253

Carte 17 - Une géographie différenciée de la coopération sécuritaire maritime multilatérale (lutte contre la criminalité maritime) dans l'interface interaméricaine. 300

Carte 18 - Etats signataires de la Convention de Carthagène et aires maritimes affectées par cet accord. 303

Carte 19 - Zones de responsabilité maritimes (Search and Rescue Region, SRR) dans la Wider Caribbean Region _____ 318

Carte 20 - Une coexistence de deux mécanismes de coopération administrative en matière de sécurité de la navigation (Contrôle de l'Etat du port) au sein de la RMIA _____ 353

Carte 21 - Etats signataires du sous-protocole de la Convention de Carthagène sur les déversements de pétrole _____ 355

Carte 22 - Représentation géographique de l'accord de San José, issu d'une présentation Powerpoint diffusée par l'OEA en 2018. _____ 360

Carte 23 - Représentation géographique de l'accord de San José, corrigée _____ 361

Tableaux

Tableau 1 - synthèse des conceptions, pour les juristes, de la territorialisation des mers et des océans jusqu'à l'adoption de la Convention Internationale pour le Droit de la Mer 38

Tableau 2 - La différence entre Sécurité Maritime et Sûreté Maritime selon les Nations Unies 42

Tableau 3 - Principaux mécanismes d'intégration régionale au sein de l'espace interaméricain depuis 1945 53

Tableau 4 - Tableau des entretiens réalisés entre 2016 et 2021 dans le cadre de la thèse 63

Tableau 5 - Indice de connectivité bilatérale du transport maritime conteneurisé régulier (LSBCI) des territoires riverains de la RMIA pour l'année 2020 122

Tableau 6 - Les principales menaces maritimes actives dans la RMIA et leur estimation d'échelle d'incidence 177

Tableau 7 - Panorama simplifié des principales notions applicables à la gouvernance des espaces maritimes. 185

Tableau 8 - Financement du programme CARSI, 2008-2016 254

Tableau 9 - Financement du programme CBSI, 2010-2021 255

Tableau 10 - Tableau 10 : Hypothèse de départ de classification des petits et micro-Etats selon des critères maritimes quantitatifs (données de l'année 2019) 279

Tableau 11 - Classification des capacités maritimes des PMEM du grand bassin caraïbe (2020) 287

Tableau 12 - Tableau des principales organisations de coopération internationaux en matière de sécurité maritime dans l'espace étudié 326

Tableau 13 - Synthèse des principales théories de sciences politiques portant sur les configurations d'acteurs significatifs en matière d'intégration 338

Tableau 14 - Tableau de synthèse des degrés d'intégration au sein d'une région de sécurité maritime 367

Tableau 15 - Processus d'intégration régionale en matière de sécurité environnementale 378

Tableau 16 - Processus d'intégration régionale en matière de sécurité de la navigation 381

Tableau 17 - Processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les menaces maritimes 387

Tableau 18 - Processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les risques naturels majeurs d'origine maritime 389

Graphiques

Graphique 1 - La croissance des publications mentionnant le terme « Maritime security » _____ 35

Graphique 2 - Occurrence du terme « Maritime security » dans la production scientifique annuelle sur les 40 dernières années (1978-2018) _____ 36

Graphique 3 - Occurrence du terme « Maritime security » rapporté à la production scientifique annuelle sur les 40 dernières années (1978-2018) _____ 37

Graphique 4 - Part de la rente pétrolière dans le PIB national de la Colombie, du Venezuela, de Trinidad et Tobago, du Guyana, du Mexique et du Suriname (1970-2019). _____ 92

Graphique 5 - Evolution du nombre de victimes et du coût des dommages causés par les évènements cycloniques dans l'espace étudié depuis 1900. _____ 139

Graphique 6 - Evolution du nombre d'évènements climatiques cycloniques depuis 1900 _____ 142

Graphique 7 - Rapport de situation du MICA Center, 2019 _____ 163

Photographies

Photographie 1 - Photographies des accidents du Burmah Agate et du Megaborg _____ 147

Photographie 2 - Rupture d'un gazoduc sous-marin le 2 juillet 2021 dans la baie de Campeche (Mexique) _ 149

Photographie 3 - Bancs de Sargasses devant les côtes d'Antigua, 2018 _____ 152

Photographie 4 - Sous-marin saisi aux narco-trafiquants colombiens _____ 157

Photographie 5 - Porte avion états-unien USS Carl Vinson déployé au large d'Haïti en janvier 2010 _____ 241

Photographie 6 - Au Guyana, le Brigadier Godfrey Bess (à gauche) signe des accords de coopération avec l'amiral américain Craig Faller _____ 393

Figures

Figure 1- Représentation cartographique approximative des principales appellations habituellement usitées pour qualifier cet espace. 21

Figure 2 - Représentation graphique des zones maritimes telles qu'éditées par la convention de Montego Bay (1982) 39

Figure 3 - Matrice de la sécurité maritime 45

Figure 4 - Représentation cartographique des démarches de recherche (2016-2021) 62

Figure 5 - Schéma simplifié de la stratégie de rayonnement en « étoile » adoptée sur le terrain (hors France métropolitaine) au cours de cette étude (présentiel et distanciel) 64

Figure 6 - Représentation cartographique des appellations employées dans ce chapitre 74

Figure 7 - Densité des activités de pêche 90

Figure 8 - Activité maritime Offshore au large des côtes de la Louisiane, du Texas et de l'Alabama 94

Figure 9a - Activité maritime Offshore au large du Panama et de la Colombie 95

Figure 10 - Activité maritime Offshore au large du plateau des Guyanes 96

Figure 11 - Densité du trafic de cargos. 97

Figure 12 - Densité du trafic pétrolier. 99

Figure 13 - Densité du trafic de gaz liquéfié. 100

Figure 14 - Densité du trafic de passager 106

Figure 15 - Densité du trafic de plaisance. 107

Figure 16 - Les trois méditerranées, Yves Lacoste, 2001. 111

Figure 17 - Organisation chorématique de quelques réseaux dans la méditerranée américaine 113

Figure 18 - Représentation cartographique des systèmes de hubs maritimes dans l'espace caribéen (2008-2012) 121

Figure 19 - Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes conteneurisés réguliers (LSBCI) pour l'année 2020 123

Figure 20- Densité du trafic maritime et représentation graphique simplifiée de l'appellation « Région Maritime Interaméricaine » (RMIA). 126

Figure 21 - Typologie simplifiée et panorama des principaux risques menaces maritimes actives dans la RMIA 128

Figure 22 - Température des eaux de surface en juillet 2020 134

Figure 23 - Cinématique des principaux ouragans ayant frappé la région entre 2000 et 2020 136

Figure 24 - Synthèse schématique des principales zones soumises aux aléas climatiques majeurs. 137

Figure 25 - Les principales ouvertures et resserrements maritimes externes et internes de la WCR 145

Figure 26 - Bathymétrie du centre de la WCR d'après Mitchell, 2003 146

Figure 27 - Densité du trafic de tanker dans le secteur de Trinidad et Tobago (2019) 147

Figure 28 - L'activité maritime suspecte dans l'interface maritime interaméricaine en 2014. 156

Figure 29 - Schématisation de synthèse des dynamiques maritimes du narcotrafic dans la RMIA 158

Figure 30 - Distribution spatiale des actes de piraterie 164

Figure 31 - Activité de brigandage/piraterie relevée par le Caribbean Safety and Security Net pour l'année 2019 165

Figure 32 - Liens entre la pêche INR et d'autres activités criminelles 168

Figure 33 - Schématisation d'un transit au du passage inoffensif 174

Figure 34 - Les 18 éco-régions maritimes identifiées par l'ONG TNC dans la RMIA. 191

Figure 35 - Principaux Large marine ecosystems (LME) de la grande région Caraïbe (WCR) 192

Figure 36 - Principaux Large marine ecosystems (LME) de la grande région Caraïbe (WCR) 193

Figure 37 - Principales conventions internationales adoptées dans le cadre de l'OMI depuis sa création en 1958. 198

Figure 38 - Cartographie des Aires Majeures de Pêche (MJA) de la FAO 202

Figure 39 - La régionalisation de l'espace maritime mondial comme outil de gouvernance pour la FAO 206

Figure 40 - La PEM dans le paysage des approches intégrées de la mer et du littoral 207

Figure 41 - La mer, un espace partagé à plusieurs dimensions 208

Figure 42 - Distribution des Memorandum of Understanding en matière de Contrôle de l'Etat du port (MoU PSC). 212

Figure 43 - Les principales conventions internationales de rang mondial impliquées dans l'élaboration de la convention régionale de Carthagène 218

Figure 44 - Le système de gouvernance des océans 219

Figure 45 - Représentation cartographique du programme de « Mers régionales » du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) 220

Figure 46 - Représentation cartographique du programme de « Mers régionales » du Programme des Nations

Unies pour l'Environnement (PNUE) _____ 221

Figure 47 - Représentation cartographique du déploiement de moyens navals depuis la Martinique vers Haïti à la suite du séisme de 2021_____ 238

Figure 48 - Synthèse des régionalismes maritimes des Etats européens (France, Pays-Bas, Royaume-Uni) _ 262

Figure 49 – Distribution géographique des réserves et zones d'exploitation pétrolières au Mexique _____ 266

Figure 50 - Cartographie de l'activité maritime (transport de personnel et navires spéciaux) en 2019 au large du Campeche et du Tabasco_____ 267

Figure 51 - La stratégie maritime et sécuritaire d'affirmation internationale de la Colombie _____ 272

Figure 52 - Une stratégie maritime et sécuritaire d'affirmation internationale du Venezuela, aujourd'hui moribonde. _____ 276

Figure 53 - La Barbade et ses eaux sous souveraineté _____ 282

Figure 54 - Densité du trafic de navires de plaisance dans le grand bassin caraïbes (2019) _____ 283

Figure 55 - Le prisme de gouvernance régional, privilégié par de nombreux acteurs _____ 293

Figure 56 - AOI (Area of influence) du JIATF South, sous l'égide de Southcom_____ 299

Figure 57 - Distribution régionale des activités de l'ONUDC _____ 306

Figure 58 - Schéma de l'architecture institutionnelle de l'ONUDC et du Programme global de prévention du crime maritime dans la RMIA_____ 307

Figure 59 - Etats membres du CDEMA _____ 312

Figure 60 - Le Regional response mechanism mis en œuvre par le CDEMA _____ 313

Figure 61 - La coordination interne sous-régionale du CDEMA _____ 313

Figure 62 - Les principaux partenaires de la Caribbean Catastrophe Risk Insurance Facility Segregated Portfolio Company (CRRIF) _____ 315

Figure 63 - Schéma simplifié de l'emboîtement des dispositifs de coopération d'ordre maritime dans la Grande Région Caraïbe (Wider Caribbean Region, WCR). _____ 320

Figure 64 - Illustration d'un processus d'action régional transcalaire tel qu'observé lors des enquêtes conduites _____ 324

Figure 65 - Modalités de gestion et prise de décision de la Convention de Carthagène en 2019 _____ 332

Figure 66 - Mise en synergie d'une multitude d'acteurs nichés à différents niveaux de gouvernance par le CAR/RCU _____ 334

Figure 67 - L'intégration régionale en matière de sécurité maritime : une diminution des effets frontières_ 346

Figure 68 - « Aire d'influence » de la France, selon l'organisation de l'espace par SOUTHCOM AOI (Area of

influence) du JIATF South, sous l'égide de Southcom 349

Figure 69 - Zone de responsabilité permanente et autres aires de responsabilité de la France dans la WCR 349

Figure 70 - Représentation schématique de l'interdépendance multiniveau en matière de recherche et sauvetage. 351

Figure 71 - Schéma de synthèse du droit de la mer en matière de lutte contre les stupéfiants et de prévention des risques de pollution 357

Figure 72 - Essai de typologie de construction politique régionale, proposé par Camille Escudé 363

Figure 73 - Une construction régionale par superposition horizontale et verticale des mécanismes de gouvernance de la sécurité maritime 364

Figure 74 - Visuel de l'interface Marine Traffic Database proposé par le RAC-REMPEITC. 369

Figure 75 - Exemple de représentation visuelle du trafic maritime entrant et sortant des ports vénézuéliens par l'outil Marine Traffic Database proposé par le RAC-REMPEITC. 370

Figure 76 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de sécurité environnementale maritime 379

Figure 77 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de sécurité de la navigation 382

Figure 78 - Trajectographie des ouragans Irma et Maria dans les Caraïbes en 2017 385

Figure 79 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les menaces maritimes 388

Figure 80 - Schéma de synthèse des processus d'intégration régionale en matière de lutte contre les risques naturels majeurs d'origine maritime 390

Figure 81 - Division des aires de responsabilité de l'US Coast Guard 396

Table des matières

REMERCIEMENTS **4**

SOMMAIRE **10**

LISTE DES ACCRONYMES **11**

INTRODUCTION GENERALE **17**

Contexte, prérequis **17**

1. La mer comme cas d'étude 17

Une évidence *17*

Une thématique à la marge des sciences humaines *17*

2. L'objet d'étude : la construction de la sécurité maritime dans un contexte régional 18

La mer comme territoire du risque, et lieu d'expression de nombreuses menaces *18*

Etudier l'espace interaméricain *20*

Cadre théorique, conceptuel et état de la littérature **24**

1. De la notion de sécurité à celle de sécurité maritime 24

a. Une définition particulièrement plastique. 24

De la complexité intrinsèque … *24*

… au mot-valise *25*

b. La notion de sécurité dans le domaine des relations internationales 25

La sécurité internationale selon les « réalistes » *25*

La sécurité internationale selon les approches « libérales » *27*

La sécurité internationale selon les constructivistes *28*

L'apport de la géopolitique « critique » *30*

c. Observer la mer selon le prisme de la sécurité 32

Une démarche ancienne *32*

Un élargissement progressif de la grille de lecture *33*

2. La sécurité maritime, une définition protéiforme, aux enjeux multidimensionnels 34

a. L'émergence de la sécurité maritime 34

b. Sécurité maritime ou sûreté maritime ? 40

c. La sécurité maritime dans le champ scientifique 43

3. La construction régionale 47

a. Observer l'espace selon le prisme de la région 47

b. La région, comme objet construit 49

c. L'intégration régionale comme processus 51

4. Bilan de l'état de l'art 55

Démarche de recherche 57

1. Problématisation et hypothèses de travail 57
2. Méthodologie 58
   a. Protocoles de recherche 58
   b. Difficultés rencontrées dans les démarches de recherche 59
   c. Solutions adoptées 60
   d. Analyse des données et limites du protocole adopté 67

3- Organisation de la thèse 70

PREMIERE PARTIE 72

L'observation d'une région maritime sous l'effet de la régionalisation des enjeux sécuritaires 72

Chapitre 1 - La mer, point commun d'un espace fragmenté 73

Introduction au chapitre 1 73

1. La progressive maritimisation de l'espace interaméricain 75

1.1. La maritimisation, un concept méconnu à préciser 75

1.2. Un espace marqué par un rapport historique à la mer, avec d'importantes disparités 78

a. A l'époque précolombienne, un rapport à la mer inégal et géographiquement limité à des sous-ensembles de l'espace étudié 78

b. « En toi se rejoignent l'Espagne et la Chine » 79

c. L'ère industrielle accentue cette extraversion maritime des territoires riverains de l'espace maritime interaméricain 83

2. Aujourd'hui, une importante maritimité des économies riveraines 84

2.1. La mer comme espace ressource 86

a. Les ressources halieutiques 86

b. Ressources énergétiques et complémentarités territoriales transnationales 91

2.2. La mer comme interface interocéanique, et intercontinentale. 97

a. Un trafic stratégique d'hydrocarbures et de pondéreux 97

b. Un espace berceau de la conteneurisation et théâtre majeur de la globalisation contemporaine des échanges 101

2.3. La mer dans l'espace interaméricain : de l'attractivité à l'anthropisation croissante. 103

a. Des espaces maritimes soumis à une industrialisation littorale et maritime grandissante 103

b. Une littoralisation et un « peuplement » des mers accentués par le développement de puissantes activités tertiaires en lien avec le secteur maritime 104

3. L'émergence d'une perception d'un espace régional maritime 108

3.1. Une méditerranée des Amériques ?..... 108

a. Un concept séduisant..... 108

b. Les limites de l'application de ce concept pour l'espace interaméricain..... 113

3.2. L'émergence d'un espace régional sous le prisme maritime..... 118

a. Identifier une région maritime par la régionalisation des interactions maritimes ?..... 118

b. Une application possible dans le cas de l'espace interaméricain ? 119

Conclusion du chapitre 1 127

Chapitre 2- Maritimisation et insécurité maritime dans l'espace interaméricain : une lecture géographique 128

Introduction au chapitre 2 128

1. Les principaux risques naturels et anthropiques : une relative destinée commune face à des enjeux régionalisés.....130

1.1. Une situation géographique favorable aux risques majeurs 130

a. Des risques sismiques … 130

b. … s'exprimant particulièrement dans le domaine maritime 131

1.2. Des risques climatiques régionaux intimement liés à la mer 132

a. Des conditions climatiques extrêmes..... 132

b. Les territoires et sociétés riveraines face à l'accentuation des risques sous l'effet du changement climatique 137

c. Du caractère commun de la maritimité des risques naturels dans l'espace interaméricain 139

1.3. La croissance des risques liés à l'activité anthropique 143

a. La permanence de risques directs et indirects liés à la densité toujours croissante du trafic maritime 143

b. La problématique croissante de l'industrialisation en mer..... 148

c. La hausse des préoccupations concernant les interactions terre-mer..... 150

2. Flux, réseaux et fragmentation spatiale : un développement des menaces et défis sécuritaires en mer.....152

2.1. Trafics illicites : une très forte régionalisation et maritimisation des menaces..... 152

a. Une problématique majeure et endémique à l'espace étudié..... 152

b. Une interface maritime, carrefour international de rang mondial de trafics divers 154

c. Un enjeu de sécurité à plusieurs titres..... 158

2.2. Un enchevêtrement de défis sécuritaires en mer, davantage localisés, mais qui demeurent commun à l'essentiel des territoires riverains de la RMIA..... 160

a. Les migrations illégales 160
b. Les menaces terroristes, la piraterie et le brigandage : des problématiques plus diffuses 162
c. Pêche illégale surtout limitée aux cas de la Guyane et des approches pacifiques 166
2.3. Le défi de la fragmentation politique de l'espace maritime 169
a. La persistance de litiges frontaliers maritimes, bien que de basse intensité. 169
b. Les contraintes de sécurité générées par la fragmentation politique 173

Conclusion du chapitre 2 176

BILAN PREMIERE PARTIE 178

DEUXIEME PARTIE 179

Privilégier le prisme régional : le déploiement de macro-régionalismes sécuritaires maritimes 179

Chapitre 3 : Le macro-régionalisme des acteurs non-étatiques : favoriser la région pour mettre en œuvre des politiques 180

Introduction au chapitre 3 180

1. La construction d'une gouvernance maritime mondiale, au regard de l'aspect global des problématiques maritimes 181

1.1. La gouvernance maritime à travers le prisme de la sécurité au niveau mondial 181
a. La gouvernance, une notion en construction, au croisement de plusieurs disciplines 181
Un « mot valise » ? 181
De la gouvernance à la gouvernance mondiale 182
b. Les principes de la gouvernance maritime 184
La gouvernance maritime, un « concept nébuleux » 184
La gouvernance de la sécurité maritime, proposition de définition 187
1.2. Rôle et action des principaux acteurs de la gouvernance maritime au niveau mondial : « Un orchestre sans chef » ? 187
a. Le rôle des principaux acteurs non institutionnels dans la gouvernance maritime 187
Les firmes transnationales 188
Les organisations professionnelles 189
Les organisations non-gouvernementales 190
b. Les institutions des Nations Unies : une architecture institutionnelle moteur de la gouvernance maritime au niveau mondial 193
Les institutions centrales des Nations Unies 194
Les institutions de la Convention de Montego Bay 195
Les institutions spécialisées des Nations Unies 197

2. Entre local et global : la recherche d'une échelle optimale de gouvernance 201

2.1. Accompagner la mutation et le décloisonnement des politiques nationales afin d'améliorer la cohérence régionale 201

a. Améliorer le suivi des ressources en fédérant les initiatives des différents acteurs : le cas des aires et des organismes régionaux de pêche (Regional Fishery Bodies) de la FAO. 201

Le « découpage » et l'institutionnalisation, « par le haut », de régions de gouvernance des activités de pêche. 201

Intégrer les mécanismes d'initiative locale aux mécanismes de gouvernance mondiale des activités de pêche. 203

a. Encourager la gestion coordonnée de problématiques transfrontalières en milieu complexe : l'exemple de la planification de l'espace maritime (*Marine Spatial Planning*). 207

b. Faire face au foisonnement normatif afin de faciliter la régionalisation des échanges : le cas des *Memorandum of Understanding* (MoU) sur le contrôle des navires par l'Etat du port (PSC) 210

Une initiative bottom-up initiée par une évolution de la réglementation mondiale … 210

… intégrée dans les mécanismes de l'OMI afin de faciliter la mise en application des normes internationales en s'adaptant aux spécificités régionales 213

2.2. Optimiser l'action et faciliter la mise en œuvre de stratégies et réglementations adoptées au niveau mondial 215

a. Appuyer l'adoption de la réglementation internationale dans les pays en développement, en développant des synergies régionales : l'exemple des programmes « régionaux » de l'OMI. 215

b. Fédérer les initiatives et réseaux d'acteurs autour d'une communauté d'enjeu : le cas des « Regional Seas » du PNUE 217

La déclinaison maritime et régionale d'une politique de gouvernance mondiale de l'environnement 217

Proposer un cadre légal et institutionnalisé pour déployer des mécanismes de coopération multi-acteurs, entre global et local 219

Conclusion du chapitre 3 222

Chapitre 4 : Intervenir pour se protéger, organiser pour stabiliser : les macro-régionalismes sécuritaires, un vecteur d'influence de proximité pour les *hégémons* régionaux 223

Introduction au chapitre 4 223

1. Maîtriser la périphérie : l'affirmation de la mer comme enjeu de sécurité pour les puissances dominantes 224

1.1. Intervenir et s'implanter dans la proximité pour sécuriser le territoire national 224

a. L'émergence d'une stratégie sécuritaire régionale des Etats-Unis 224

Protéger un territoire national en construction 224

Protéger les voies d'approvisionnement maritimes stratégiques d'une puissance en cours d'émergence *225*

La mer au cœur de la stratégie de contrôle de la périphérie et de régulation de l'accès aux acteurs extérieurs au cours de la Guerre Froide. *227*

b. De la décolonisation à la fin du XXe siècle, un long désintérêt européen pour les enjeux sécuritaires maritimes dans l'espace interaméricain 229

Une désaffection sécuritaire progressive des européens jusqu'à la fin du XXe siècle *229*

Une coopération internationale en mer quasi-inexistante jusqu'aux années 1980 ..... *230*

1.2. Sécuriser les approches et protéger les intérêts nationaux dans la périphérie 232

a. Les changements de paradigme sécuritaire placent la mer au cœur des stratégies nationales. 232

Sécuriser le territoire national contre les flux illicites … *232*

… et les intérêts nationaux dans la région face aux risques politiques et naturels majeurs *233*

b. Le nouvel essor régional de la diplomatie navale 235

La diplomatie navale économique *235*

La diplomatie navale humanitaire *237*

La diplomatie navale « permanente » *242*

1.3. Réguler ou exclure la présence d'acteurs d'extérieurs 244

a. La croissance de l'entrisme chinois, notamment dans le domaine maritime 244

Une présence russe furtive *244*

Une forte croissance de l'intérêt chinois pour l'espace maritime interaméricain *244*

b. La présence d'acteurs extérieurs, érigée en enjeu de sécurité à long terme 248

2. Organiser et stabiliser la périphérie : la construction de régionalismes sécuritaires 250

2.1. La démultiplication d'initiatives régionales et sous-régionales visant à fédérer les Etats de la périphérie autour d'objectifs sécuritaires communs 250

a. Stabiliser la périphérie : la coopération humanitaire érigée en enjeu régional de sécurité par les Etats-Unis 250

b. Organiser la périphérie : l'émergence du régionalisme institutionnalisé par le déploiement de mécanismes régionaux de coopération 251

2.2. Des politiques et accords régionaux guidées par des objectifs communautaires européens proches de ceux de Washington 256

a. Une aide communautaire partiellement conditionnée à la réalisation d'objectifs sécuritaires.. 256

b. Les accords bilatéraux entre Etats renforcent la densification des interactions régionales en matière de sécurité 260

Conclusion du chapitre 4 263

Chapitre 5 - Coopérer pour s'affirmer, mutualiser pour exister : le macro-régionalisme à géométrie variable des autres Etats de la région 264

Introduction au chapitre 5 264

1. La coopération maritime régionale : entre affirmation politique sur la scène internationale, et situation de dépendance stratégique 265

1.1. L'investissement en matière de sécurité maritime, un vecteur d'affirmation à plusieurs échelles ? 265

a. Améliorer la lutte contre les menaces internes par l'organisation d'une coopération internationale de proximité 265

Le Mexique, face à des enjeux maritimes croissants 265

L'exemple de la « Diplomatie pour la Sécurité de la Colombie » 268

b. Affirmer sa crédibilité internationale et rayonner à plusieurs échelles grâce au régionalisme sécuritaire maritime 270

1.2. Des régionalismes sous influence ? 272

a. Une construction de stratégies sécuritaires régionales propres qui demeurent toutefois dans le sillage nord-américain 272

b. La difficile analyse du binôme Venezuela/Cuba 274

2. Le cas des petits et micro-Etats : s'agréger pour gagner en « masse critique » et pallier les carences internes 277

2.1. Les Petits et Micro-Etats face aux défis de la sécurité maritime 277

a. Appréhender les Petits et Micro-Etats : une problématique complexe 277

b. De petites entités politiques, au cœur de grands enjeux maritimes multiscalaires 280

c. Vastes territoires maritimes, risques importants : une vulnérabilité à géométrie variable. 283

2.2. Quelles stratégies de gouvernance de la sécurité maritime pour les PMEM de l'espace interaméricain ? 286

a. Les limites de l'action « individuelle » … 286

b. … incitent les PMEM à tenter de s'agréger pour atteindre une masse critique. 289

Conclusion du chapitre 5 291

BILAN SECONDE PARTIE 292

TROISIEME PARTIE 294

De la coopération à l'intégration ? Les enjeux géographiques d'une construction de la sécurité maritime régionale 294

Chapitre 6 : Une coopération transcalaire favorisée par les régionalismes des acteurs de la sécurité maritime 295

Introduction au chapitre 6 295

1. La construction d'une architecture de coopération à plusieurs échelles 296

1.1. A l'échelle « macro-régionale », des mécanismes de coopération essentiellement déployés dans une dynamique *top-down* 296

a. De nombreux mécanismes impulsés par les *hegemons* états-unien et européen 296

Les organes régionaux de dialogue sécuritaire 296

Le couple SOUTHCOM/JIATF-S, seule structure opérationnelle véritablement régionalisée en matière de gestion des menaces 298

b. Des mécanismes en construction, par convergence des initiatives top-down et bottom up 301

Environnement et sécurité maritime, les cas des programmes Wider Caribbean Region et North Est Pacific du PNUE 301

Criminalité et sécurité maritime, dans le cadre du programme Caribbean Forum against Maritime Crime de l'ONUDC 305

c. Une architecture institutionnelle de coopération construite « depuis le bas » limitée 308

1.2. Une diversité des situations « sous-régionales » 309

a. Des mécanismes développés « depuis le bas » ? les exemples du *Regional Security System* et le *Caribbean Disaster Emergency Management Agency* 309

Le Regional Security System 310

La Caribbean Disaster Emergency Management Agency 311

Des initiatives intergouvernementales moins efficientes dans le reste de l'espace étudié 315

b. La mise en application de mécanismes de coopération par combinaison d'initiatives *top down* et *bottom up* à une échelle sous-régionale : l'exemple du réseau de *Search and Rescue Region*. 317

2. Le déploiement de mécanismes de coopération multiniveaux 321

2.1. La construction d'une gouvernance multiniveaux de la sécurité maritime dans l'espace interaméricain ? 321

a. Un système de négociation continue entre niveaux ? 321

b. Optimiser la mise en œuvre de procédures coordonnées face à des menaces complexes et transnationales par des interactions transcalaires continues : l'exemple de la lutte contre la criminalité maritime. 322

2.2. Un enchevêtrement de coopérations multi-acteurs et transcalaire de la sécurité maritime facilitée par le prisme régional 325
a. Un processus décisionnel peu dispersé : gouvernance multiniveau, ou coopération enchevêtrée ? 325
b. Faciliter la coopération entre acteurs multiples nichés à différents niveaux : l'exemple de la gouvernance sécuritaire environnementale maritime du CAR-RCU et des risques naturels majeurs .. 331

Conclusion du chapitre 6 335

Chapitre 7 : L'émergence d'une région de sécurité maritime, fruit des pratiques de coopération ?336

Introduction au chapitre 7 336

1. De la coopération à l'intégration 337

1.1. L'intégration régionale selon le constructivisme social 337
a. L'intégration sous le prisme fonctionnaliste et intergouvernementaliste : une approche essentiellement institutionnelle 337
b. Replacer les représentations et les pratiques spatiales au centre de la réflexion : l'apport du constructivisme social et de la *New regionalism approach* 339

1.2. Le complexe de sécurité régional : faire « reposer la sécurité (maritime) de tous sur la responsabilité de chacun » ? 341
a. La coopération transcalaire crée une situation « d'interdépendance complexe » 341
b. Le complexe de sécurité régional maritime, levier d'intégration régionale ? 342

2. Les effets géographiques de la coopération : une atténuation des effets frontières 348

2.1. L'affirmation de mécanismes de mutualisation de l'espace maritime sous le prisme sécuritaire … 348
a. Une mutualisation de moyens, transferts de compétences et spatialisation des responsabilités à l'échelle de la région. 348
b. Une uniformisation des normes et procédures..... 350

2.2. … génère une dynamique de défragmentation politique et juridique de l'espace maritime … .. 356
a. Une défragmentation politique et juridique engagée par la densification du réseaux d'accords bilatéraux initialement impulsé par l'hégémon états-unien … 356
b. … puis amplifiée par le déploiement d'accords multilatéraux..... 358

2.3. … qui tend à favoriser l'émergence d'une région de sécurité maritime, fruit de l'enchevêtrement et la juxtaposition de mécanismes de coopération 361
a. Une région de sécurité maritime ?..... 361
b. Des degrés variables d'intégration 364

3. Une construction régionale de la sécurité maritime incomplète et asymétrique 368

3.1. La persistance d'effets frontières 368

a. Des régionalismes sans régionalisation significative des échanges sécuritaires … 368

De nombreux effets silos 368

Différentiels de développement, blocages politiques et « tyrannie des distances »..... 373

b. … générant une intégration à géométrie variable. 377

La coopération en matière de sécurité environnementale dans le domaine maritime 378

La coopération en matière de sécurité de la navigation 379

La coopération en matière de lutte contre les menaces maritimes et la lutte contre les risques naturels majeurs..... 383

3.2. Une intégration sous influence 391

a. Une régionalisation de la sécurité maritime qui demeure essentiellement impulsée par les pays les plus influents de la région…..... 391

La controverse des Shiprider agreements..... 391

Un agenda sécuritaire régional avant tout aux mains des hegemons nord-américains et européens..... 394

b. … plaçant *de facto* plusieurs projets de coopération et d'intégration en situation de dépendance. 398

Conclusion du chapitre 7 402

BILAN TROISIEME PARTIE.....403

CONCLUSION GENERALE 404

Ambitions et intérêts de la thèse..... 404

Rappel des problématiques, hypothèses et résultats..... 405

Hypothèse n°1 : la régionalisation des interactions maritimes et des risques et menaces permet d'identifier une portion d'espace continue, qui se distingue par une homogénéité de situation et d'enjeux. 405

Hypothèse n°2 : les problématiques de sécurité maritime et leur distribution géographique conduisent les Etats et les organisations internationales à construire de manière intentionnelle une échelle régionale comme niveau et comme périmètre privilégiés pour mettre en œuvre des stratégies collaboratives. 406

Hypothèse n°3 : la densification de la coopération internationale dans ce domaine conduit au renforcement de processus d'intégration régionale, c'est-à-dire à la réduction des effets frontières et des différences entre territoires et acteurs impliqués. 407

Limites et perspectives 407

ANNEXES **410**

ANNEXE 1 – Tableau synthétique des entretiens **410**

ANNEXE 2 – Tableau synthétique des observations **415**

ANNEXE 3 – Exemples de grilles d'entretiens **416**

ANNEXE 4 – Portfolio du parcours doctoral **423**

BIBLIOGRAPHIE **427**

TABLES **469**

Table des illustrations **469**

Cartes 469

Tableaux 471

Graphiques 472

Photographies 473

Figures 474

Table des matières **478**

RESUME **489**

RESUME

La construction régionale de la sécurité maritime dans l'espace interaméricain

Au carrefour de deux îles-continents et des océans Pacifique et Atlantique, l'espace interaméricain constitue une vaste multi-interface dominée par la mer. Cet ensemble géographique complexe concentrant le plus grand nombre de délimitations maritimes au monde, est concerné par de nombreux enjeux de sécurité maritime. Qu'il s'agisse de risques ou de menaces, leur prégnance et leur incidence géographique affectent les comportements et les relations des acteurs. Cette thèse propose d'étudier les implications géographiques et géopolitiques du développement de mécanismes de coopération dans le domaine de la sécurité maritime. Plus précisément, elle vise à questionner l'émergence d'une région de sécurité maritime, selon le prisme constructiviste, en étudiant les processus d'intégration régionale résultant des interactions entre acteurs. Appuyée sur des observations de terrain, l'analyse de la littérature grise, et près d'une centaine d'entretiens, elle s'inscrit dans une démarche transdisciplinaire. Cette étude met en évidence dans une première partie l'importance prise par la maritimisation et les enjeux de sécurité maritime dans cette région. Ce constat explique l'élaboration et le déploiement, par les acteurs impliqués, de stratégies et mécanismes de gouvernance régionale, étudiés dans la seconde partie. En prêtant une attention particulière aux jeux d'échelles, la troisième partie rend compte des effets de la coopération transcalaire et multiniveaux sur les processus d'intégration régionale, contribuant à faire émerger une région de sécurité maritime par densification progressive des objectifs et pratiques de nombreux acteurs. Cette intégration est toutefois à géométrie variable, en demeurant très inégalement avancée d'un domaine de la sécurité maritime à un autre.

The regional construction of maritime security in the inter-American space

At the crossroads of two island-continents and the Pacific and Atlantic Oceans, the inter-American space represents a vast multi-interface dominated by the sea. This complex geographical area, with the largest number of maritime boundaries in the world, is affected by numerous maritime security issues. Whether they are risks or threats, their prevalence and their geographical impact affect the players' behavior and relationships. This thesis studies the geographical and geopolitical implications of the development of cooperation mechanisms in the field of maritime security. More precisely, it aims to question the emergence of a maritime security region, through the prism of constructivism, by studying the processes of regional integration resulting from the interactions between the main players. Based on field observations, analysis of grey literature, and nearly one hundred interviews, it is part of a transdisciplinary approach. The first part of this study highlights the importance of maritime development and maritime security issues in this region. This observation explains the emergence of strategies and mechanisms of regional governance, studied in the second part. By paying particular attention to the interplay of scales, the third part reports on the effects of transcalar and multilevel cooperation on regional integration processes, contributing to the emergence of a maritime security region through the gradual densification of the objectives and practices of numerous players. However, this integration is of variable geometry, remaining very unevenly advanced from one area of maritime security to another.