Belgeo

Revue belge de géographie

1 | 2021

Miscellaneous

Le régionalisme sécuritaire maritime des petits et micro-Etats de la grande région caraïbe : entre vulnérabilités, autonomisation, et dépendances

The maritime security regionalism of small and micro-States in the Wider Caribbean region: between vulnerabilities, empowerment and dependencies

Sylvain Domergue

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/46720>

DOI : 10.4000/belgeo.46720

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

Sylvain Domergue, « Le régionalisme sécuritaire maritime des petits et micro-Etats de la grande région caraïbe : entre vulnérabilités, autonomisation, et dépendances », *Belgeo* [En ligne], 1 | 2021, mis en ligne le 19 avril 2021, consulté le 24 octobre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/46720> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.46720>

Ce document a été généré automatiquement le 24 octobre 2021.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Le régionalisme sécuritaire maritime des petits et micro-Etats de la grande région caraïbe : entre vulnérabilités, autonomisation, et dépendances

The maritime security regionalism of small and micro-States in the Wider Caribbean region: between vulnerabilities, empowerment and dependencies

Sylvain Domergue

Introduction

- 1 Le succès du référendum de septembre 2020 annonçant la prochaine acquisition de la pleine souveraineté de la Barbade en novembre 2021¹ marque une nouvelle étape dans le long processus de multiplication et d'affirmation de petits et micro-Etats, accéléré depuis la seconde moitié du XX^e siècle (Byron, 1999 ; Redon, 2019 ; Guitton ; 2019). Alors que se tenait ce référendum, à l'autre bout du monde, un cargo japonais se brisait à proximité des côtes de l'île Maurice. Manquant de moyens, de personnel formé et de coordination opérationnelle, ce naufrage a entraîné une des pires marées noires de l'histoire de cet autre micro-Etat insulaire, avec des conséquences lourdes et durables pour l'économie et la biodiversité marine locales. La gestion erratique² de cette catastrophe produit déjà des effets politiques immédiats³, particulièrement sensibles dans ces sociétés micro-insulaires aux équilibres fragiles, parfois considérés comme théâtres privilégiés de « tensions, affrontements et crises » (Huetz de Lemps, 2003).
- 2 Cette même année 2020, la crise sanitaire mondiale de la COVID-19 a généré une situation préoccupante dans les Caraïbes et en Amérique du Sud, justifiant une opération sanitaire maritime tri-nationale de la Grande-Bretagne, de la France et des

Pays Bas, coordonnée depuis Fort de France en Martinique. Cette action s'est traduite par l'envoi du porte-hélicoptère amphibie *Dixmude*, le *HLMS Karel Doorman*, et du *RFA Argus*, réaménagés en hôpitaux de campagne afin de pallier les carences infrastructurelles des espaces insulaires antillais. D'abord déployés en soutien des territoires d'outre-mer de leurs métropoles respectives, ces bâtiments européens ont également porté assistance aux micro-Etats insulaires voisins comme Sainte-Lucie, la Dominique, ou encore Saint-Vincent-et-les-Grenadines.

- 3 Plus largement, la décennie 2010-2020 a été, pour l'espace maritime caribéen et le Golfe du Mexique, celle de l'augmentation très sensible des risques de pollution liés à l'intensification du trafic dans cette région maritime (Sing *et al.*, 2015 ; CNUCED ; 2019, CEPALC, 2019), *a fortiori* dans un contexte d'élargissement du canal de Panama ; de l'aggravation du problème environnemental des sargasses (Van Tussenbroek *et al.*, 2017 ; Louime, Fortune, Gervais, 2017) et de la résurgence de la criminalité (piraterie et brigandage) maritime (Maritime Information Cooperation & Awareness Center, 2020). Les menaces liées aux trafics illicites en provenance d'Amérique du Sud se sont par ailleurs accrues en mer (ONUDDC, 2019) en raison d'une plus grande facilité à se fondre dans l'immensité océanique et de plus grandes capacités d'emport permises par les vecteurs maritimes comparativement aux vecteurs terrestres et aériens. Dans cet espace, comme ailleurs dans le monde, persistent également les menaces de submersion marine générées par le réchauffement global, dont les effets sont accentués par la récurrence des risques climatiques majeurs dans ces latitudes tropicales⁴ (Domergue, 2020). Les petits et micro-Etats sont particulièrement vulnérables à ces menaces d'origine maritime.
- 4 En s'appuyant sur cet espace interaméricain animé d'enjeux maritimes multidimensionnels et multiscalaires complexes (Domergue, 2020), cette étude aura pour finalité de s'intéresser aux mécanismes régionaux de coopération ayant pour objectif d'améliorer la résilience des petits et micro-Etats face à ces défis de sécurité maritime. Autant de notions et d'axes d'analyse qu'il va nous falloir expliciter.

Cadre théorique et géographique

Le régionalisme sécuritaire des petits et micro-Etats selon le prisme maritime, un quasi-impensé scientifique...

Figure 1. L'espace interaméricain.

Source : Site internet de l'UNEP-CEP (Programme des Nations Unies pour l'Environnement – *Caribbean Environment Programme*)

- 5 L'espace caribéen et centraméricain est caractérisé par la présence d'un grand nombre d'entités politiques qu'il est possible de désigner comme petits et micro-Etats (voir *infra*). Ceux-ci sont insérés dans ce qu'il convient de qualifier de région maritime, à savoir une « aire géographique organisée par les interactions réciproques et les liens entre territoires, acteurs, échelles autour d'un bassin maritime » (Mareï, 2018, p. 192). Cette appellation se justifie ici par la concentration des routes et l'intensification de la densité du trafic maritime dans cet espace, par la forte interdépendance maritime des États riverains de ce grand bassin (Godard, Hartog, 2003 ; Chardon, Ranelly Verge-Depré, 2009 ; CNUCED, 2019) et par l'extension régionale des problématiques maritimes communes dans cet ensemble géographique (Domergue, 2020).

Figure 2. Densité du trafic maritime et représentation graphique simplifiée des appellations « Région maritime interaméricaine » (RMIA) et « Grande Région Caraïbes » (WCR).

Les types de navires répertoriés sont les cargos (tous types), tankers (tous types), navires de passagers, navires à haute vitesse, remorqueurs et navires de servitude, pêche et plaisance. Lecture : sur les tracés bleu, 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.

S.Domergue, 2020, à partir de la base de données Marine Traffic

- 6 Quels que soient les seuils de taille considérés pour définir ces petits et micro-Etats (voir *infra*), de nombreuses réflexions depuis les années 1950 consistent à estimer qu'ils peuvent représenter un danger dans la mesure où « la multiplication du nombre d'Etats donne naissance à des entités extrêmement faibles qui n'ont pas les attributs d'un Etat et ont parfois recours à l'interlope pour exister (paradis fiscaux, trafics,...) » (Redon, 2019, p. 50). Ceci soulève l'hypothèse d'une vulnérabilité accrue de ces entités, notamment dans le cas des espaces insulaires, situation souvent perçue comme handicapante (Huetz de Lempis, 2003 ; Redon, 2019). Néanmoins, les micro-Etats insulaires « seraient aussi la manifestation d'une forme originale d'internationalité et emblématiques d'une nouvelle possibilité de développement fondée sur l'interrelation » (Mallart, 1997, p. 101). Mais des interrelations de quelle nature et à quelle échelle ?
- 7 En matière d'action extérieure, certaines études soulignent que les Etats peuvent avoir tendance à adopter une démarche régionaliste, c'est-à-dire en privilégiant leur environnement immédiat (Richard, Mareï, 2020). Incidemment, ces actions peuvent conduire à favoriser l'émergence de « communautés de sécurité », c'est-à-dire des configurations dans lesquelles les États renonceraient à l'usage de la force dans leurs relations et s'identifieraient les uns aux autres, faisant reposer leur sécurité sur la responsabilité de tous (Deutsch, 1957). Cette réflexion est approfondie par Barry Buzan et Ole Waever qui, en s'appuyant sur l'exemple du Moyen-Orient ou encore de la Corne de l'Afrique, proposent le concept de « complexe régionaux de sécurité » à savoir une portion d'espace au sein de laquelle des pays voisins développeraient des relations conflictuelles ou de coopération dans plusieurs domaines⁵, ces interactions sécuritaires de proximité devenant plus nombreuses et plus intenses qu'avec les autres acteurs du système international (Buzan, 1983 ; Buzan, Waever, 2003).

- 8 Si la recherche s'intéresse, notamment depuis la fin des années 60, aux petits et micro-Etats, elle concentre son attention sur leur insertion dans le système diplomatique international au niveau mondial (Fisher *et al.*, 1968 ; Harris, 1970 ; Mohammed, 2002 ; Simpson, 2020), à leur degré de souveraineté et d'indépendance (Harden, 1985 ; Hveem, 1987 ; McElroy, Parry, 2012 ; Sharman, 2017), à leur système politique interne (Anckar, 1996 ; Veenendaal, 2014) et à leurs stratégies de développement économique (Baldacchino, 1993 ; Adam, 1998 ; Armstrong, Read, 2000). Dans la recherche sur les espaces insulaires, les géographes sont plus présents. Ils s'intéressent à la définition de leurs caractéristiques spatiales internes et à l'insertion internationale de ces espaces si particuliers – notamment sur le plan économique (Doumenge, 1985 ; Taglioni, 2011 ; Redon, 2016) –, ou aux revendications frontalières (Taglioni, 2007). Or, de manière surprenante, l'étude de ces espaces sous l'angle maritime et dans une approche régionale est marginale (Domergue, 2020), voire quasi-inexistante en ce qui concerne le prisme sécuritaire (Guitton, 2019).

...alors que l'intérêt des acteurs privés et institutionnels sur ces sujets ne cesse de croître.

- 9 Les études consacrées à la mer demeurent en effet à la marge de la recherche en sciences humaines, en relations internationales ou, dans une moindre mesure, en droit (Bueger, Edmunds, 2017), même si l'attention portée à la sécurité maritime connaît une croissance notable, bien que discrète, depuis une vingtaine d'années (Germond, 2015).
- 10 La définition de la notion de sécurité maritime fait débat, Bueger considérant notamment que ce concept est trop complexe et trop difficile à appréhender, car socialement construit, donc polysémique et particulièrement plastique dans le temps (Bueger, 2015). Il propose donc une matrice de lecture permettant d'en saisir la richesse et la diversité (voir Figure 3), ouvrant la voie à une approche transdisciplinaire (Domergue, 2020).

Figure 3. Matrice de la sécurité maritime.

IUU Fishing, ou Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, désigne la pêche illégale
Bueger, 2015

- 11 Dans cette dynamique, nous proposons ici de définir la sécurité maritime comme un **objectif** d'affranchissement, ou *a minima* de réduction de risques 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.
- 12 Cette analyse fait appel aux intérêts de nombreux acteurs, publics et privés, à différentes échelles. Les recherches de terrain réalisées dans le cadre de cette étude ont révélé l'intérêt croissant pour ce sujet, comme en témoigne l'évolution des thématiques de travail et les agendas des symposiums annuels réunissant les diplomates, militaires, organisations régionales, ONG et entreprises dans l'espace étudié (conférences CANSEC⁶, CABSEC⁷, SAMSEC⁸, et autres réunions internationales *ad hoc* traitant de problématiques spécifiques, comme la lutte contre les trafics, les migrations, la crise sanitaire, le *Humanitarian Assistance and Disaster Relief* - HA/DR -, etc.). Les petits et micro-Etats y occupent souvent une situation centrale au cours de ces échanges, dans la mesure où ils représentent une grande majorité des acteurs étatiques de cette région et que leur apparente vulnérabilité aux enjeux maritimes suscite de nombreux questionnements.

Problématique

- 13 Cette étude se propose de se pencher sur certaines interrogations. En particulier, **quelles stratégies de gouvernance et échelles de la sécurité les petits et micro-Etats privilégient-ils pour faire face aux risques et menaces maritimes auxquels ils sont confrontés ?** Comment appréhendent-ils ces risques et menaces maritimes dans le grand bassin caraïbe, et dans quelle mesure y sont-ils vulnérables ? Il

conviendra pour cela de mettre au préalable en évidence quels critères peuvent permettre de préciser la définition de ces petits et micro-Etats maritimes ?

Méthodologie et sources de données

- 14 Afin d'enrichir, approfondir la recherche disponible existante et de proposer un autre regard sur les thématiques soulevées, cette étude mobilisera les ressources de la géographie, c'est-à-dire en plaçant le prisme spatial, la variation des échelles, et les spécificités du milieu maritime au centre d'une analyse résolument géopolitique (Lasserre, Gonon, Mottet, 2020). Cette démarche de recherche s'inscrit dans la continuité des travaux conduits ces dernières décennies par des géographes (Vigarié, 1995 ; Miossec, 1998 ; Lasserre, 2004 ; Chardon, Ranely Vergé-Depré, 2009 ; Louchet, 2009 ; Parrain, 2012 ; Guillaume, 2013 ; Pagney Benito-Espinal, 2014 ; etc.) et chercheurs d'autres disciplines (Couteau-Bégarie, 2004, 2010 ; Royer, 2013 ; Bueger, 2015 ; Coutansais, 2010, 2011, 2015 ; Germond, 2015 ; Bueger, Edmunds, 2017, etc.) sur les espaces maritimes et les problématiques géopolitiques qui les animent. Elle propose ici de venir alimenter les réflexions sur cette thématique, en y intégrant une lecture davantage régionale, ici dans l'espace maritime interaméricain, en se proposant en outre d'observer des acteurs peu étudiés selon le prisme maritime.
- 15 Ce travail de recherche suit une approche inductive, et s'est appuyé sur une démarche empirique. Les recherches qui ont permis cette étude ont ainsi été conduites au gré d'une série d'enquêtes de terrain multi-situées sur trois continents, à terre comme en mer, entre l'automne 2018 et l'hiver 2020. Dans ce cadre, 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.), une quarantaine d'entretiens semi-directifs ou non-directifs avec des acteurs militaires européens, caribéens et nord-américains de niveaux divers, ainsi qu'avec des cadres d'entreprises privées et d'institutions publiques ont été réalisés. Ceux-ci ont été notamment conduits à Paris, Londres, Bridgetown (La Barbade), Fort de France, Carthagène des Indes (Colombie), Panama et Miami⁹. Les déplacements sur le terrain ont été également l'occasion d'échanger avec des « gens de mer » (sauveteurs en mer, pêcheurs, etc.). Cette étude s'appuie parallèlement sur une analyse de la littérature scientifique, de la documentation officielle (discours, compte-rendu d'activités, rapports annuels, traités, accords bilatéraux et multilatéraux, etc.), de sources ouvertes et de documents plus sensibles d'accès restreint. 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. 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.

Les petits et micro-Etats face aux défis de la sécurité maritime

Appréhender les petits et micro-Etats : une problématique complexe

- 16 Tenter de définir précisément les petits et micro-Etats relève de la gageure. Depuis plusieurs décennies, juristes, politistes et géographes débattent sur leur nature, leur statut sur la scène internationale et leurs critères de 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 précise unanimement reconnue, ni de seuil juridiquement déterminé (Minassian, 2007). Malgré cette « insaisissable petitesse » (Guilbaud, 2016, p. 13), les juristes et internationalistes proposent trois manières de définir un petit Etat : par des critères quantitatifs ; par autodéfinition¹⁰ ; et/ou par définition contextuelle-relationnelle « en s'intéressant à la puissance exercée afin de pallier les limites de l'analyse quantitative » (*Ibid.*). Néanmoins, nous mettrons en évidence et confirmerons dans cette étude que les critères ainsi retenus ne font pas l'objet de consensus, et qu'il est donc nécessaire de préciser une thématique d'analyse.
- 17 Ainsi, les définitions des petits et micro-Etats s'agrègent essentiellement autour de deux propositions. La plus courante, repose sur des critères quantitatifs. Ils mobilisent généralement la superficie du territoire, le poids de la démographie, ou encore 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 » Etat, l'Union Européenne se réfère à la limite inférieure de 10 à 15 millions d'habitants, la Banque mondiale et le *Commonwealth* privilégient le seuil d'1,5 millions. D'autres études s'appuient exclusivement sur la donnée de la superficie, comme le seuil des 1000 km² pour les micro-Etats (Guitton, 2019). Pour les « Petits Etats Insulaires en Développement » (PEID), les Nations Unies relèvent, selon les contextes, un seuil inférieur à 400 000 habitants, parfois inférieur à un million, et une superficie inférieure à 700 km², parfois à 4 000 km².
- 18 D'autres études mobilisent des critères plus qualitatifs qui, s'ils ne distinguent pas précisément ce qu'est un petit ou micro-Etat, suggèrent de mobiliser des caractéristiques comme des degrés d'isolement et de carence en termes de viabilité économique et politique (Doumenge, 1985). L'historien et sociologue Fabrice O'Driscoll les classifie quant à lui selon des degrés de reconnaissance internationale (O'Driscoll, 2000). Certains politistes enfin, comme Laurent Adam, établissent 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 Thorhallsson et Anders Wivel expriment la nécessité de « panacher » les définitions en mêlant critères quantitatifs, subjectifs et contextuels (Thorhallsson, 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 » (Guilbaud, 2016) qu'en fonction de son contexte d'analyse.

- 19 A ce titre, la littérature scientifique (Taglioni, 2011 ; Redon, 2019 ; Guitton, 2019) souligne que ces petits et micro-Etats ont aujourd'hui la caractéristique d'être très majoritairement des Etats insulaires et/ou à très forte extraversion maritime. Notre approche étant avant tout sectorielle – axée sur les questions maritimes et sécuritaires – nous excluons ici les Etats enclavés¹¹ et proposerons le qualificatif de « Petits et Micro-Etats Maritimes » afin de distinguer ceux-ci des objets de notre étude.
- 20 Nous en proposons dans un premier temps un panorama des caractéristiques quantitatives, en privilégiant un regard maritime (Figure 4). Les territoires d'outre-mer¹² de métropoles européennes ou nord-américaine ne seront pas retenus dans cette étude s'intéressant à l'action politique régionale d'Etats disposant d'un exécutif indépendant.

Figure 4. Hypothèse de départ de classification des petits et micro-Etats selon des critères maritimes quantitatifs (données de l'année 2019).

		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 (-SM 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	166 000	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%
	Bonaparte	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%
	Haiti	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
	Trinité 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
	Saint 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	111 548	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		1 049 330	2 991 534	-	2	60	84	1	521 459	1	429 599	22

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.

Réalisation Domergue, 2021

Sources : OMI (2020), CNUCED (2020), Flanders Maritime Institute (2020), Marine Spatial Planning Program (2020), CIA Factbook (2020)

- 21 En croisant les principaux critères quantitatifs relevés plus haut (CNUCED, 1983 ; PEID, Guitton, 2019), et selon cette grille de lecture, on compterait donc comme hypothèse de départ 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.
- 22 Ce classement soulève pourtant quelques interrogations, si l'on s'intéresse au seul critère de la superficie : le Guyana dispose par exemple d'un territoire comparable à celui de la Biélorussie, le Suriname de la Grèce, le Nicaragua du Portugal. Néanmoins, la très faible démographie de ces Etats, et l'extrême isolement géographique qui les caractérise peut les assimiler à des espaces insulaires au développement très contraint. Le Nicaragua dispose ainsi d'une population comparable à l'aire urbaine de Madrid, le Guyana de Strasbourg, le Suriname de Montpellier. Ce tableau souligne également la singulière condition géographique des micro-Etats, dont on retient ici le seuil des 1 000km² (Guitton, 2019) : Saint-Kitts et Nevis dispose par exemple d'une superficie émergée totale comparable à celle du 5e arrondissement de Paris et d'une démographie proche de celle de Saint-Malo ; Saint-Vincent-et-les-Grenadines, au 8^e arrondissement et à une démographie comparable à celle d'Orléans. L'ensemble de ces entités ne

représenterait que 1 % du PIB mondial, 1 % de la population mondiale, 2 % du total des ZEE mondiales, mais 60 % des espaces maritimes de la WCR.

De petites entités politiques, au cœur de grands enjeux maritimes multiscalaires

- 23 Au XIX^e siècle les petits Etats étaient essentiellement perçus de manière négative, étant, d'une part, insuffisamment puissants pour peser, voire ne serait-ce que participer aux négociations internationales comme le Congrès de Vienne en 1814-1815 (Guilbaud, 2016). Ils étaient, d'autre part, considérés comme « facteurs d'instabilité, susceptibles par le jeu des alliances d'entraîner les grandes puissances dans des conflits » (*Ibid.*, p. 11). Dans la seconde moitié du XX^e siècle, à mesure que leur nombre croissait considérablement sous l'effet notamment de la décolonisation, la place de ces petits Etats au sein des institutions internationales a fait l'objet de nombreuses discussions, voire controverses (Fisher *et al.*, 1968 ; Harris, 1970 ; Mohammed, 2002 ; Simpson, 2020). Celles-ci portaient essentiellement sur leur capacité à assurer leur propre sécurité, à participer de manière équilibrée et efficace aux grandes instances de rang mondial, et à assumer leurs responsabilités internationales (Fisher *et al.*, 1968).
- 24 Paradoxalement, aujourd'hui, les voix de ces petits Etats au sein de ces institutions est loin d'être négligeable et fait l'objet de convoitises (Mohammed, 2002 ; Redon, 2019 ; Simpson, 2020). En effet, chaque Etat membre des Nations Unies comptant pour une voix, quelle que soit sa taille ou l'importance de sa population, les seuls 21 micro-Etats maritimes¹³ représentent 10 % des voix au sein de l'Assemblée Générale (Guitton, 2019). Si on y adjoint le reste des PEID, ce total atteint les 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).
- 25 Dans certaines instances, comme l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'importance de certains PMEM 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 mondiale¹⁴ sous leur pavillon¹⁵ (CNUCED, 2020). A ce titre, le Panama et les Bahamas sont systématiquement réélus depuis des décennies au sein des principaux conseils de gouvernance de l'organisation¹⁶, aux côtés de puissances diplomatiques et économiques de premier rang comme la Chine ou les Etats-Unis¹⁷.
- 26 Outre ce poids diplomatique, la structuration progressive d'un droit international de la mer au cours de la seconde moitié du XX^e siècle a donné une nouvelle importance à ces petites entités côtières et insulaires. En 1982, 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 ainsi le cas de la Barbade, dont la ZEE représente 430 fois la superficie émergée de ce micro-Etat (cf. Figure 4).
- 27 Il convient à ce stade de rappeler que la convention du droit de la mer de Montego Bay (1982) n'accorde aux Etats qu'une souveraineté limitée sur la 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 objet de légitimation existentielle et vecteur d'affirmation sur la scène internationale (Doumenge, 1985 ; Redon, 2019). Outre cette dimension diplomatique, les PMEM peuvent ainsi prendre une importance considérable sur le champ de la géostratégie et de la géopolitique, comme l'illustre le cas de Malte pour les questions migratoires, ou Singapour, pivot stratégique de longue date sur la grande route maritime circumterrestre. Dans la grande région caraïbe, Panama, avec son canal interocéanique, occupe ainsi un rôle stratégique pour le trafic international. De même, dans une moindre mesure, Trinidad et Tobago, la Jamaïque ou encore Cuba se situent sur des points de passage stratégiques des routes majeures du trafic énergétique et conteneurisé mondial (Figure 5). Haïti, de son côté, demeure un point d'intérêt central pour les questions migratoires.

Figure 5.1. Densité du trafic de tanker dans le secteur de Trinidad et Tobago (2019).

Source : Marine Traffic, consulté en décembre 2020

Figure 5.2. Densité du trafic de passagers, dont navires de croisière, dans le grand bassin caraïbe (2019).

Source : Marine Traffic, consulté en décembre 2020

Figure 7. Typologie simplifiée et panorama des principales menaces maritimes actives dans la grande région caraïbe.

Source : S. Domergue, 2020

- 31 D'abord, une vulnérabilité géographique et environnementale. En effet, la localisation des PMEM les inclut dans une région où des flux maritimes internationaux et locaux très denses convergent et s'entrecroisent, *a fortiori* dans un environnement archipélagique et climatique complexe. Ces PMEM sont ainsi très vulnérables 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 (Figure 8), ou du passage d'un ouragan (Figure 9), soulève de très importants problèmes capacitaires pour un PMEM agissant seul.

Figure 8. Bancs de sargasses devant les côtes d'Antigua, 2018.

Source ouverte, 2018

Figure 9. Cinématique des principaux ouragans ayant frappé la région entre 2000 et 2020.

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.

Source: US National Oceanic and Atmospheric Administration⁷⁹, publié par S. Domergue, 2020

- 32 D'autre part, une vulnérabilité démographique : les interlocuteurs rencontrés dans le cadre de cette étude, notamment des chefs d'Etats-majors des garde-côtes²⁰ de plusieurs PMEM de la région, ont souligné le défi posé par leur faible réservoir démographique national. Celui-ci génère des carences en ressources humaines (Connel, Conway, 2000) en particulier pour les postes à haute responsabilité ou à haute technicité, dans les secteurs de l'informatique ou de l'ingénierie notamment. A ce titre, une cadre supérieure d'une importante agence internationale d'aide au développement interrogée dans les Antilles 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 responsabilité 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 difficulté est fortement accentuée, d'une part, par la difficile fidélisation des diplômés nationaux, dont les compétences peuvent être recherchées à des degrés de rémunération et de qualité de vie supérieurs à l'étranger ; d'autre part par la double difficulté d'attirer des diplômés étrangers sur le marché international, et de leur proposer des postes sensibles relevant de questions de souveraineté nationale.
- 33 De ces deux premières constatations découle une vulnérabilité géopolitique. En effet, le faible 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 armées en personnel, et/ou un nombre de chancelleries insuffisantes

pour peser seul dans le jeu diplomatique mondial. Ces carences en ressources humaines se doublent de carences capacitaires importantes, en matériel comme en savoir-faire²¹ (Figure 9). Celles-ci ne permettent pas aux PMEM d'assurer leur pleine souveraineté sur leurs eaux, et leurs responsabilités internationales en matière de contrôle des trafics, des atteintes à l'environnement, ou encore de sauvetage en mer.

- 34 Les PMEM doivent donc adopter des stratégies de gouvernance adaptées afin de faire face à ces défis. Cette gouvernance peut d'abord être interne, c'est-à-dire comprise comme l'adaptation des pratiques de gouvernement et d'action publique à ces enjeux ; mais elle peut également s'exprimer dans une dimension transcendant le prisme national, et donc « comme la coordination d'acteurs nombreux, de différentes natures et de différents niveaux, en vue de réaliser un projet particulier » (Mareï, Richard, p. 164).

Les stratégies de gouvernance de la sécurité maritime pour les PMEM de la grande région caraïbe

Les limites de l'action « individuelle » ...

- 35 Face aux carences en ressources humaines, les PMEM bénéficient aujourd'hui du développement des NTIC afin de former leur personnel via des *Massively Open Online Courses* (MOOC) proposées par des universités internationales et/ou des partenaires étrangers. Cette option permet de pallier les carences universitaires de certains de ces petits Etats, notamment insulaires, et favoriser la polyvalence des ressources. L'utilisation des NTIC peut également permettre d'atténuer les déficits capacitaires en mer en fournissant, par exemple, aux usagers de la mer un appui médical à distance. Ces opportunités techniques présentent un intérêt d'avenir, notamment en matière de réduction des coûts qu'ils impliquent, mais demeurent très limités.
- 36 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 rencontrées.

Figure 10. Classification des capacités maritimes des PMEM du grand bassin caraïbe (2020).

Etat par catégorie et superficie	CAPACITÉS D'ACTION NAVALE				AUTONOMIE			CAPACITÉS POLITIQUES				PROPOSITION DE CLASSIFICATION
	Capacité de projection navale (âge ou un hélicoptère d'opération militaire ou humanitaire déployé)	Capacité à mener en autonomie des missions humanitaires (ZEE et au-delà)	Capacité 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 sous-régional et sub-régional	Bilan capacitaire politique internationale dans le domaine maritime	
Cuba	Très limitée	Modérée	Satisfaisante	Correcte mais très vieillissante, faible, action locale	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	Autonomie limitée	Limitée	Limitée	Faible	Petit Etat Maritime à capacités modérées
Panama	Non	Limitées	Modérées	Moyenne inférieure, action locale	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	Faible autonomie	Importante	Modérée	Modéré	Petit Etat Maritime à capacités modérées
République dominicaine	Non	Modérées	Satisfaisantes	Moyenne, action sub-régionale	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	Importante	Modéré	Petit Etat Maritime à capacités modérées
Bahamas	Non	Modérées	Satisfaisantes	Faible, action locale	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	Limitée	Faible autonomie	Limitée	Limitée	Faible	Petit Etat Maritime à très faibles capacités
Suriname	Non	Très limitées	Faibles	Faible, action locale	Forte dépendance	Forte dépendance	Limitée	Faible autonomie	Limitée	Limitée	Faible	Petit Etat Maritime à très faibles capacités
Haiti	Non	Très limitées	Indigentes	Indigente	Dépendance totale	Dépendance totale	Limitée	Dépendance totale	Indigent	Indigent	Faible	Petit Etat Maritime à très faibles capacités
Belize	Non	Indigentes	Très faibles	Indigente	Dépendance totale	Forte dépendance	Limitée	Faible autonomie	Très limitée	Très limitée	Faible	Petit Etat Maritime à très faibles capacités
Trinitad et Tobago	Très limitées	Modérées	Satisfaisantes	Moyenne, action sub-régionale	Forte dépendance	Forte dépendance	Moyenne	Autonomie limitée	Modérée	Importante	Modéré	Très Petit Etat Maritime à capacités modérées
Barbade	Non	Modérées	Satisfaisantes	Moyenne, action sub-régionale	Forte dépendance	Forte dépendance	Limitée	Autonomie limitée	Modérée	Importante	Modéré	Micro-Etat Maritime à capacités modérées
Antigua et Barbuda	Non	Nulls	Indigentes	Indigente	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulls	Dépendance totale	Limitée	Indigente	Indigent	Micro-Etat Maritime à très faibles capacités
Saint-Vincent et les Grenadines	Non	Nulls	Indigentes	Indigente	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulls	Dépendance totale	Indigente	Indigente	Indigent	Micro-Etat Maritime à très faibles capacités
Sainte Lucie	Non	Nulls	Indigentes	Indigente	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulls	Dépendance totale	Indigente	Indigente	Indigent	Micro-Etat Maritime à très faibles capacités
Saint Kitts et Nevis	Non	Nulls	Indigentes	Indigente	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulls	Dépendance totale	Indigente	Indigente	Indigent	Micro-Etat Maritime à très faibles capacités
Grenade	Non	Nulls	Indigentes	Indigente	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulls	Dépendance totale	Indigente	Indigente	Indigent	Micro-Etat Maritime à très faibles capacités
Dominique	Non	Nulls	Indigentes	Indigente	Dépendance totale	Dépendance totale	Nulls	Dépendance totale	Indigent	Indigent	Indigent	Micro-Etat Maritime à très faibles capacités

Réalisation Domergue, 2021

Sources : marines et garde-côtes de la région, observations et entretiens conduits auprès de partenaires étrangers et institutions internationales de rang mondial et régional (2019-2020)

- 37 Notre démarche d'analyse couple donc des paramètres quantitatifs exposés plus haut (Figure 4), aux paramètres qualitatifs présentés ci-dessus (Figure 10), tous contextualisés dans une dimension maritime. Elle nous permet de proposer une classification de « petits » et « micro-Etats », non pas seulement selon des critères quantitatifs (démographie, PIB, superficie, ...), mais confrontée à une lecture de la puissance exercée (Guilbaud, 2016), c'est-à-dire comprise ici dans une acception capacitaire. Selon Serge Sur, la puissance se définit en effet « 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, Pacreau, 2020), ici selon le prisme maritime.
- 38 Comme nous l'avons mis en évidence, ces carences capacitaires soulèvent des enjeux sécuritaires à plusieurs échelles. A ce titre, certaines menaces, comme la lutte contre les trafics illicites internationaux, la pollution maritime, ou encore la réponse humanitaire aux catastrophes naturelles, les limites de ces capacités « individuelles » de chaque Etat ne peuvent être dépassées par une « puissance » maritime mineure 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.

...conduisent les PMEM à tenter de s'agréger pour atteindre une masse critique...

- 39 La littérature scientifique, en particulier dans le domaine des sciences politiques, observe que la préoccupation traditionnellement associée aux 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 de disposer de plus de poids dans les négociations diplomatiques (« *balancing* », selon le vocable des relations internationales) (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), analyses confirmées par les recherches de terrain, qui montrent que ces pratiques tendent à favoriser l'action collective dans le domaine maritime (Domergue, 2020). C'est ainsi le cas de l'Alliance des petits Etats insulaires (AOSIS) regroupant 44 Etats du monde entier, manifestée en réaction à l'insécurité engendrée par le changement climatique et à la montée des eaux.

- 40 La grande région caraïbe est déjà animée par plusieurs dynamiques d'intégration économique et politique, tant à l'échelle continentale que régionale ou subrégionale, essentiellement motivées jusqu'alors par des considérations économiques (Burac, Godard, Taglioni, 2003 ; Taglioni, Théodat, 2008). Pour développer des politiques coordonnées de sécurité, les PMEM s'appuient donc, au niveau régional, sur les institutions existantes telles l'AEC²², ou la CARICOM²³ à une échelle sub-régionale. L'AEC regroupe la quasi-totalité des Etats de la région, à l'exception notable des Etats-Unis. Les Etats-membres tentent d'y coordonner leurs actions politiques et élaborer des objectifs communs. La plupart des Etats de la grande région caraïbe sont également associés au sein de « forces opérationnelles » supra-régionales *ad hoc*, telles le *Joint Inter-Agency Task-Force - South* (JIATF-S) pour coordonner des actions opérationnelles et le renseignement maritime (Domergue, 2020). Néanmoins, celle-ci étant une émanation du commandement militaire Sud des Etats-Unis (SOUTHCOM), et donc placée sous son contrôle direct, certains pays riverains en sont soit exclus (Cuba), ou se sont mis en retrait depuis quelques années pour des motifs politiques (Venezuela). Si ces dispositifs et institutions ne recourent pas l'ensemble des Etats riverains (CARICOM, RSS²⁴, CDEMA²⁵,...) de la région maritime étudiée, ou voient au contraire leur échelle juridictionnelle largement dépasser les rivages de la grande région caraïbe (SOUTHCOM), elles sont néanmoins les seules plateformes institutionnelles permettant aux différents acteurs de la sécurité maritime d'échanger des informations, élaborer des stratégies conjointes, et uniformiser des normes afin d'améliorer l'interopérabilité et la déconfliction²⁶.

...en privilégiant la proximité, la perception d'une communauté d'enjeux, et une relative homogénéité de leurs conditions

- 41 D'autres dynamiques extérieures à la région participent également à la régionalisation des mécanismes de coopération entre PMEM et autres acteurs au sein de cet espace maritime : des institutions de rang mondial à compétence maritime comme l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ou le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) disposent d'entités-relais : l'OMI a ainsi implanté un siège régional à Trinidad et le PNUE à la Jamaïque, tous deux coordonnant conjointement d'autres sous-structures comme le *Regional Marine Pollution Emergency, Information and*

Training Centre (REMPEITC) basé à Curaçao. A cela s'ajoute le rôle fédérateur de bureaux de liaison d'autres institutions internationales, notamment l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC), en République Dominicaine. L'ensemble de ces organisations affichent très clairement leur volonté de générer, par le haut, des synergies au bénéfice des PMEM, et des pays en développement en général, afin de compenser leurs carences capacitaires et coordonner la mise en application des normes internationales élaborées à l'échelon mondial (Domergue, 2020).

- 42 Mais c'est surtout à une échelle sous-régionale, dans un cadre géographique plus restreint que les politiques régionalistes sont les plus abouties. A titre d'exemple, les dispositifs *Regional Security System* (RSS) et *Caribbean Disaster Emergency Management Agency* (CDEMA), eux-mêmes intégrés dans le dispositif piloté par le JIATF-S, coordonnent les moyens maritimes de l'essentiel des Etats de la Caraïbe occidentale. Ils opèrent dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites, l'amélioration des capacités de réponse aux catastrophes naturelles, le sauvetage en mer et la lutte contre la pollution maritime. Ces entités sous-régionales se sont initialement développées par rapprochement d'Etats connaissant une relative homogénéité de leurs situations, à savoir des îles partageant une forte proximité culturelle, étant pour la plupart d'entre-elles d'anciennes colonies britanniques. Ces organisations se sont peu à peu ouvertes à d'autres Etats comme la République Dominicaine, le Suriname ou Haïti, qui partagent la même vulnérabilité face à des risques perçus comme communs.

Figure 11. Schéma simplifié de l'emboîtement des dispositifs de coopération d'ordre maritime dans la Grande Région Caraïbe (*Wider Caribbean Region, WCR*).

Voir le lexique en annexe pour le rappel des sigles

Réalisation Domergue, 2021

- 43 Ainsi, les résultats de l'étude montrent à ce stade, qu'outre la **proximité**, ce serait surtout la **perception d'une communauté de destin** face aux menaces qui contribuerait de manière déterminante à l'accroissement des interactions sécuritaires. Néanmoins, cette régionalisation de la coopération maritime demeure très incomplète et asymétrique.

Des politiques régionalistes entravées par une intégration régionale incomplète et asymétrique

Une régionalisation de la sécurité maritime qui demeure impulsée par les pays les plus influents de la région...

- 44 Dans les faits, l'agenda sécuritaire maritime de la grande région caraïbe demeure largement impulsé 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,...) ou britanniques (forum CABSEC,...). Au-delà du prisme maritime, plusieurs mécanismes régionaux de coopération 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 » à l'époque de son implantation au Panama. Elle est, encore aujourd'hui, considérée comme l'un des principaux « vecteur de l'influence américaine » en Amérique latine (Resche, 2013, p. 181).
- 45 Dans les instances régionales et sous-régionales de coopération, les officiers et représentants d'agences de renseignement nord-américaines sont à la manœuvre, tant sur l'élaboration de l'agenda sécuritaire qu'en terme d'ampleur des délégations déployées dans les forums annuels. Les observations participantes de terrain²⁷ ont ainsi permis de relever *de visu* le 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 implantées dans les PMEM, comme le REMPEITC ou le RSS. 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 bien essentielles pour les Etats européens et nord-américains « car ils peuvent, ou pourraient, 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 permanente²⁸, et qui a donc besoin de trouver des réponses très rapidement et facilement »²⁹.
- 46 Ce bilan témoigne donc d'une volonté marquée de la part des Etats-Unis, du Canada, et des Etats européens **d'organiser leur périphérie** en structurant des réseaux de coopération facilement identifiables afin de protéger et pacifier leur « étranger proche » que constitue cet immense bassin maritime dont la surface équivaut à deux fois celle de la mer Méditerranée. Et cela, tout en rationalisant les moyens à déployer. Un amiral français de très haut rang nous indiquait ainsi au cours d'un entretien que « nous nous situons clairement dans une arrière-cour américaine, considérée comme telle par les Etats-Unis, mais où ils n'investissent, sur mer, que très peu de moyens directs »³⁰. Ainsi, comme le soulignait une amirale de l'*US Navy* interrogée en mars 2019, « nous avons besoin que les pays de la région continuent de développer leurs capacités, voire que certains d'entre eux, comme le fait la Colombie, deviennent des leaders de leur environnement régional afin d'améliorer la maîtrise de leurs aires de responsabilité. Ce n'est que comme cela que nous deviendrons véritablement efficaces »³¹. Les PMEM sont ainsi incités à se regrouper afin d'agir plus efficacement

sur certaines portions de la région maritime observée. Mais si ces dynamiques de rapprochement permettent de tendre vers une réduction de la vulnérabilité maritime de ces PMEM en encourageant l'action collective, elles n'en réduisent pas moins la situation de dépendance dans laquelle ils se trouvent.

... plaçant *de facto* les projets de coopération, voire d'intégration des PMEM en situation de dépendance

- 47 Les points critiques de la collecte et de l'analyse de renseignement maritime, de la formation, ou encore de l'acquisition et de l'entretien du matériel illustrent cette situation de dépendance des PMEM.
- 48 Concernant le renseignement, pour la lutte contre les trafics illicites par exemple, l'essentiel des ressources transmises aux partenaires de la région proviennent des Etats-Unis et des Etats européens dans une moindre mesure. Dans la plupart des cas, l'absence ou le faible développement de l'enseignement supérieur ne permet pas de disposer de 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 au sein des académies militaires britanniques et états-uniennes. Si des formations maritimes locales tendent aujourd'hui à se développer 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 demeure, là encore, 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.
- 49 L'exemple de la Barbade est éloquent. Les forces de sécurité de ce micro-Etat insulaire, les *Barbadian Defense Force* (BDF), sont essentiellement constituées d'unités terrestres en charge du maintien de l'ordre et de garde-côtes. Ils sont considérés comme l'une des forces les plus efficaces et structurées des PMEM de la région. Les protocoles de coopération qui ont pu être consultés confirment la forte dépendance aux grandes puissances régionales en matière de formation, en l'occurrence longtemps assurée 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 sur financement nord-américain ou britannique, comme instructeurs auprès des garde-côtes des autres PMEM de la Caraïbe occidentale afin de transmettre les procédures et savoir-faire ainsi acquis.
- 50 Pour l'acquisition de matériel et leur entretien, les forces navales des PMEM de la région sont, là 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 *Caribbean Basin Security Initiative* (CBSI) financé par le Département d'Etat³². Les PMEM 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-américain ou européens. Ce fut ainsi le cas des patrouilleurs hauturiers des *Jamaican*

Defense Force, achetés et entretenus auprès des Pays-Bas au début de la décennie 2000. Ces difficultés de financement que rencontrent certains PMEM soulèvent ainsi 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 »³³.

- 51 Cette situation de dépendance se traduit souvent, dans les négociations multilatérales, par un *bandwagoning*, selon le vocable des relations internationales, à savoir un suivisme politique vis-à-vis de la grande puissance « protectrice ».

Des régionalismes sans régionalisation significative des échanges sécuritaires

- 52 Dans les faits, les recherches de terrain ont souligné un écart significatif entre discours et effectivité opérationnelle des institutions régionales et sous-régionales ainsi développées. 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 demeure limitée.
- 53 Au niveau régional, c'est-à-dire ici compris comme l'ensemble du grand bassin caribéen, l'AEC, très diplomatique, et le JIATF-S, plus opérationnel mais sans vocation politique et sous tutelle américaine, formalisent bien des relations structurées par des accords de coopération. Mais ces échanges demeurent quantitativement et qualitativement faibles, très inégaux et surtout très asymétriques d'un partenaire à l'autre. Les PMEM de la région y occupent *de facto* une place très secondaire dans le processus décisionnel, notamment du fait de leurs faibles capacités opérationnelles.
- 54 Au niveau sub-régional, les accords de coopération comme le traité de San José dans les Caraïbes occidentales, servant de base juridique à certains organismes comme le CDEMA ou le RSS, formalisent là encore des relations de voisinage privilégiées. Les échanges sécuritaires, sous la forme d'exercices conjoints tels l'exercice annuel *Tradewinds* d'initiative états-unienne, d'échanges d'officiers, de coordination, de formations et de partages du retour d'expérience sont plus denses. Les proximités géographique et culturelle favorisent une plus forte homogénéité des Etats membres face aux risques et accentuent ces interactions. Mais ces échanges demeurent toutefois, là aussi, quantitativement et qualitativement limités.
- 55 Les effets frontières demeurent en effet prégnants à l'échelle de la région maritime considérée, et ont pu être observés à de nombreuses reprises sur le terrain³⁴ : grandes difficultés à dépasser les contraintes juridiques et administratives, divergence dans la priorisation de certains risques, carences dans la régularité et l'efficacité des échanges opérationnels, etc. L'aphorisme d'un officier supérieur européen attaché de défense dans la région, interrogé dans le cadre de cette étude, en témoigne : « le discours des Etats de la région, en particulier les plus petits, est résolument volontariste pour créer plus de synergies, plus d'intégration sécuritaire et 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 »³⁵.

- 56 On assiste donc à des régionalismes, c'est-à-dire des stratégies de coopération structurées par des **accords**, mais dont la régionalisation, à savoir l'augmentation **effective** des échanges sécuritaires entre unités territoriales proches, demeure encore très incomplète à l'échelle de l'espace maritime étudié.

Conclusion

- 57 Plusieurs enseignements peuvent être tirés de cette étude. D'abord, elle a proposé de relativiser les classifications se limitant aux stricts critères quantitatifs, en incitant plutôt à privilégier la combinaison de facteurs pour étudier les petits et micro-Etats dans un contexte maritime. Par exemple, la surface émergée des Etats apparaît relativement peu significative comme critère de classification, d'autant plus que celle-ci peut être pondérée par l'importance de l'emprise maritime de l'Etat en question, et par les capacités de surveillance et de mise en valeur de celle-ci.
- 58 Second enseignement, la vulnérabilité face aux risques maritimes est une caractéristique commune : si la maritimisation du monde se définit généralement comme l'accroissement des échanges internationaux par voie maritime dans un contexte de mondialisation (Vigarié, 1990, 1995 ; Woessner, 2014), on peut élargir sa définition en **un processus d'accentuation de la dépendance à la mer**, sous l'effet de l'orientation voire la polarisation croissante des activités et intérêts économiques, sociaux, politiques, et éventuellement culturels vers celle-ci. Cette dépendance génère, mécaniquement, une accentuation de l'**exposition** aux risques maritimes, *a fortiori* dans l'espace caribéen où ceux-ci sont particulièrement intenses et variés. L'insularité semble augmenter cette vulnérabilité, à commencer par celle de la sécurité des approvisionnements, notamment énergétiques. Les risques maritimes touchent indifféremment les Etats côtiers et les Etats insulaires, quelle que soit leur taille, comme l'ont mis en évidence le cas du tsunami de 2004 dans l'océan Indien, la marée noire à la suite de la catastrophe de la plateforme *Deepwater Horizon* en 2008 dans le Golfe du Mexique, ou la crise des sargasses dans les Caraïbes depuis le début des années 2010. Néanmoins, le niveau de développement (vulnérabilité des infrastructures, capacités matérielles,...) et la démographie, vus ici à travers le prisme des ressources humaines mobilisables, jouent un rôle déterminant dans la capacité de réponse et de résilience. Or les PMEM de l'espace étudié sont à la fois faiblement développés, et très littoralisés³⁶ et maritimisés.
- 59 Afin de réduire ces vulnérabilités, l'intensification des coopérations entre Etats est nécessaire afin de faciliter les actions conjointes, comme les accords de poursuite, la mutualisation des ressources et leur interopérabilité. Cela nécessite de réduire autant que faire se peut les effets frontières, afin de lutter le plus efficacement possible contre des menaces communes.
- 60 Une intégration régionale, comprise comme « processus conduisant à la création, l'accroissement et l'approfondissement d'interactions entre des unités territoriales initialement distinctes mais contiguës situées dans plusieurs pays voisins » (Richard et Mareï, 2020) est bel et bien en marche, notamment sur le plan sécuritaire. Dans une certaine mesure, la coopération sécuritaire maritime contribue à la construction d'une nouvelle réalité géographique (Marcuse, 1997), fondée sur des priorités maritimes.

Néanmoins, il n'est pas possible de parler de réduction significative des différences entre les territoires impliqués (De Boe, Grasland, Healy, 1999), par une homogénéisation des procédures, des moyens, et d'une horizontalisation du processus décisionnel qui demeurent, à ce stade, très incomplets.

BIBLIOGRAPHIE

- 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.
- ADAM F. (1998), "Development options and strategies of small countries", *Journal of International Relations and Development*, 1, 3-4, London, Palgrave Macmillan Ltd., pp. 181-194.
- AMSTRONG H., READ R. (2000), "Comparing the economic performance of dependent territories and sovereign microstates", *Economic Development and Cultural Change*, 2, Chicago, University of Chicago Press, pp. 285-306.
- ANCKAR D. (1996), "Noncontiguity and political architecture: The parliaments of small island states", *Political Geography*, 8, Elsevier, pp. 697-713.
- ARNELL G. (2018), *Rapport d'information sur les risques naturels majeurs dans les outre-mer*, Paris, Sénat.
- BALDACCHINO G. (1993), "Bursting the bubble: The pseudo-development strategies of microstates", *Development and Change*, 24, 1, Hoboken, Wiley-Blackwell, pp. 29-52.
- 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.
- BUEGER C. (2015), "What is maritime security?", *Marine Policy*, 53, pp. 159-164.
- BUEGER C., EDMUNDS T. (2017), "Beyond seabindness : a new agenda for maritime security studies", *International Affairs*, 93, 6, Oxford University Press, pp. 1293-1311.
- BURAC M., GODARD H. & TAGLIONI F. (2003), « Le bassin Caraïbe dans les Amériques : intégration régionale ou continentale ? », *MappeMonde*, 72, Avignon, UMR ESPACES, pp. 12-15.
- BUZAN B. (1983, 3rd ed., 2007), *People, states, and fear: the national security problem in international relations*, Colchester, ECPR Press.
- BUZAN B., WAEVER O. (2003), *Regions and Powers : The Structure of International Relations Theory*, Cambridge, Cambridge University Press.
- BYRON J. (1999), "Microstates in a macro-world: federalism, governance and viability in the eastern caribbean", *Social and Economic Studies*, 48, 4, Federation and Caribbean Integration, Sir Arthur Lewis Institute of Social and Economic Studies, University of the West Indies, Kingston, pp. 251-286.
- CEPALC (2019), *Preliminary Overview of the Economies of Latin America and the Caribbean*, Santiago, United Nations Publications.

- CHARDON J.P. & RANELY VERGE-DEPRE C. (2009), *Le Bassin caraïbe : un carrefour maritime ?*, Festival international de géographie de Saint-Denis des Vosges.
- CNUCED (2019), *Etude sur les transports maritimes*, New York, United Nations Publications.
- CNUCED (2020), *Etude sur les transports maritimes*, New York, United Nations Publications.
- 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.
- COUTANSAIS C. (2010), « Transport maritime, entre globalisation et développement durable », *Etudes*, 3, 412, pp. 307-318.
- COUTANSAIS C. (2011), « L'Eldorado maritime : entre prédation et gestion concertée », *Etudes*, 9, 415, pp. 161-172.
- COUTANSAIS C. (2015), « Stratégie maritime, de la délimitation à la frontière maritime ? », *Revue Défense Nationale*, 10, 785, pp. 119-122.
- COUTEAU-BEGARIE H. (2004), « Les lignes directrices de la pensée navale au XX^e siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, Presses Universitaires de France, 1, 213, pp. 3-10.
- COUTEAU-BEGARIE H. (2010), *Le meilleur des ambassadeurs*, Paris, Economica, 383 p.
- DE BOE P., GRASLAND C. & HEALY A. (1999), *Spatial Integration*, Study Program on European Spatial Planning 14, Final Report.
- DOMERGUE S. (2020), « La construction des échelles de la sécurité maritime dans un contexte d'intégration régionale : le cas de la grande région caraïbe et ses façades Atlantique et Pacifique », *Cybergeog : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 955, mis en ligne le 7 octobre 2020, consulté le 11 février 2021, <http://journals.openedition.org/cybergeog/35486>
- DOUMENGE F. (1985), « Les îles et les micro-Etats insulaires », *Hérodote*, 37-38, Paris, La Découverte, pp. 297-327.
- DURANTHON A. (2012), « Qu'est-ce qu'un micro-Etat aujourd'hui ? L'exemple des micro-Etats d'Océanie », *Revue de droit constitutionnel*, 92, Paris, PUF, pp. 785-797.
- 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)*, 62, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 164-188.
- GERMOND B. (2015), "The geopolitical dimension of maritime security", *Marine Policy*, 54, Elsevier, pp. 137-142.
- GODARD H.R., HARTOG T. (2003), « Le Bassin caraïbe : lac états-unien ou méditerranée américaine ? » *Mappemonde*, 72, Avignon, UMR ESPACE, pp. 6-11.
- GUILBAUD A. (2016), « L'engagement multilatéral des petits États : pratiques, usages et trajectoires », *Critique internationale*, 71, Paris, Presses de Sciences Po, pp. 9 à 18.
- GUILLAUME J. (2013), « La haute mer : un espace immense aux limites indécises », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 90, mis en ligne le 22 janvier 2018, consulté le 11 avril 2021, <http://journals.openedition.org/bagf/1976> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.1976>
- GUILLAUME J. (2013), « Les énergies offshore à la rencontre de la haute mer », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 90, mis en ligne le 22 janvier 2018, consulté le 11 avril 2021, <http://journals.openedition.org/bagf/2023>, DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.2023>

- GUITTON M.J. (2019), "Sovereignty of Maritime Microstates: Maintaining an International Presence in a Changing Context", *The International Journal of Intelligence, Security and Public Affairs*, 21, 3, Taylor and Francis Online, pp. 251-262.
- HARDEN S. (1985), *Small is Dangerous: Micro States in a Macro World*, New York, Palgrave Macmillan.
- HARRIS W. (1970), "Microstates in the United Nations. A Broader Purpose", *Columbia Journal of Transnational Law*, 23, New York, Columbia Journal of Transnational Law Association, pp. 23-53.
- HUETZ DE LEMPS C. (2003), « Tensions, affrontements et crises dans les petits Etats insulaires du Pacifique », *Geoéconomie*, 27, Paris, Choiseul, pp. 63-82.
- HVEEM H. (1987), "Small Countries under Great Pressure. The Politics of National Vulnerability during International Restructuring", *Cooperation and Conflict*, 22, 4, Sage, pp. 193-208.
- KEOHANE R.O. (1969), "Lilliputians Dilemmas: Small States in International Politics", *International Organisation*, 33, 2, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 291-310.
- LASSERRE F. (2004), « Détroits maritimes, réflexion sur des enjeux stratégiques majeurs », *Cahier de géographie du Québec*, 48, 135, Québec, Université Laval, pp. 279-286.
- LASSERRE F., GONON E. & MOTTET E. (2020), *Manuel de Géopolitique, enjeux de pouvoir sur des territoires*, Paris, Armand Colin.
- LOUCHET A. (2009), *La planète Océane, Précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin.
- LOUIE C., FORTUNE J. & GERVAIS G. (2017), "Sargassum Invasion of Coastal Environments: A Growing Concern", *American Journal of Environmental Sciences*, 13, 1, United States, Science Publications, pp. 58-64.
- MALLART L. (1997), « Micro-Etats et localisme comme expression d'internationalité : la démythification de l'insularité comme modèle d'isolement », in SANGUIN A.L. (éd.), *Vivre dans une île : Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, pp. 95-101.
- MARCUSE P. (1997), "The enclave, the citadel, and the ghetto: what has changed in the post-Fordist US city", *Urban Affairs Review*, 33, pp. 228-264.
- MAREĚ N., RICHARD Y. (dir.) (2018), *Dictionnaire de la régionalisation du monde*, Paris, Atlande.
- MAREĚ N., RICHARD Y. (2020), « Régionalisations du monde et intégration (macro)régionale. Pour une montée en généralité géographique », *Belgeo*, 4, mis en ligne le 9 novembre 2020, consulté le 11 février 2021, <http://journals.openedition.org/belgeo/4345>
- MARITIME INFORMATION COOPERATION & AWARENESS CENTER (2020), *Worldwide maritime piracy and robbery*, Paris, République française.
- MC ELROY J., PARRY C.E. (2012), "The long-term propensity for political affiliation in island microstates", *Commonwealth and Comparative Politics*, 40, 4, Taylor and Francis, pp. 403-421.
- MINASSIAN G. (2007), « Micro-État, mini-État : essai de classification », *Annuaire français des relations internationales (AFRI)*, 8, Bruxelles, Bruylant, pp. 329-338.
- MIOSSEC A. (1998), *Les littoraux entre nature et aménagement*, SEDES, collection Campus-Géographie.
- MOHAMED A.N. (2002), "The diplomacy of Micro-States", *Discussion papers in diplomacy*, 78, Netherlands Institute of International Relations Clingendael.
- O'DRISCOLL (2000), *Ils ne siègent pas à l'ONU : revue de quelques micro-états, micro-nations et autres entités éphémères*, Toulon, Presses du Midi.

- ONUDD (2019), *World Drug Report*, Vienne, United Nations Publications.
- PARRAIN C. (2010), *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers*, Thèse de doctorat, Université de La Rochelle.
- PAGNEY BENITO-ESPINAL F. (2014), « La mer Caraïbe : dynamiques, enjeux passés, présents et à venir » in MIOSSEC A. (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Presses universitaires de Rennes, pp. 469-491.
- PANKE D. (2012), "Small States in Multilateral Négociations. What Have We Learned?", *Cambridge Review of International Affairs*, 25, 3, Cambridge, Routledge, pp. 387-398.
- REDON M. (2019), *Géopolitique des îles*, Paris, Le Cavalier Bleu.
- RESCHE J. (2013), « L'Ecole des Amériques, vecteur de l'influence américaine dans les forces armées d'Amérique latine », *Stratégie*, 104, Paris, Institut de Stratégie Comparée, pp. 181-202.
- ROYER P. (2012), *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer tient le monde*, Paris, Presses Universitaires de France.
- SHARMAN J.C. (2017), "Sovereignty at the Extrêmes: Micro-States in World Politics", *Political Studies*, 65, 3, Sage, pp. 559-575.
- 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.
- SINGH A., ASMATH H., CHEE C.L. & DARSAN J. (2015), "Potential oil spill risk from shipping and the implications for management in the Caribbean Sea", *Marine pollution bulletin*, 93, 1-2, Elsevier, pp. 217-227.
- SUR S. (6^e éd., 2011), *Relations internationales*, Paris, Montchrestien.
- TAGLIONI F. (2011), *Insularité et développement durable*, Marseille, IRD.
- TAGLIONI F., THEODAT J.M. (2007), *Coopération et intégration, perspectives panaméricaines*, Paris, L'Harmattan.
- TAGLIONI F. (2007), « Les petits espaces insulaires au cœur des revendications frontalières maritimes dans le monde », *L'Espace politique*, 1, Reims, pp. 61-75.
- TANNOUS M.N., PACREAU X. (2020), *Relations internationales*, Paris, La documentation française.
- 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*, 19, 4, Cambridge, Routledge, pp. 651-668.
- 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.
- VAN TUSENBROEK B., HERNANDEZ H.A., RODRIGUEZ-MARTINEZ R.E., ESPINOZA-AVALOS J., CANIZALES-FLORES H.M., GONZALEZ-GODOY C.E., BARBA-SANTOS M.G., VEGA-ZEPEDA A. & COLLADO-VIDES L. (2017), "Severe impacts of brown tides caused by Sargassums on near-shore Caribbean seagrass communities", *Marine pollution bulletin*, 122, 1-2, Elsevier, pp. 272-281.
- VEENENDAAL W. (2014), *Politics and democracy in microstates*, London, Routledge.
- VIGARIE A. (1990), *Économie maritime et géostratégie des océans*, Paradigme, Collection Transports et communication, 28.
- VIGARIE A. (1995), *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica.

WOHLGEMUTH BLAIR P. (1968), *Le problème des micro-Etats*, Carnegie Endowment for International Peace, Washington DC.

WOESSNER R (dir.) 2014, *Géographie des mers et océans*, Paris, Atlande.

ANNEXES

Annexe 1 : LEXIQUE des sigles utilisés dans l'article

AEC : Association des Etats de la Caraïbe

AOSIS: Alliance of Small Island States

BDF : Barbadian Defense Force

CABSEC : Caribbean Security Dialogue (conférence annuelle, organisée par une société privée britannique)

CANSEC : Caribbean Nations Security Conference (conférence annuelle, organisée par les Etats-Unis)

CAR/RCU : Caribbean Region Co-ordinating Unit, créée en 1986 à Kingston (Jamaïque) et assure le secrétariat de la Convention de Carthagène et du Programme pour l'environnement des Caraïbes.

CARICOM : Communauté Caribéenne

CARSI : Central America Regional Security Initiative (CARSI)

CBSI : Caribbean Basin Security Initiative

CEPALC : Commission Economique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (Nations Unies)

CMU : Caribbean Maritime University

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

HA/DR: Humanitarian Assistance and Disaster Relief

HNLMS: Her Netherland Majesty's Ship

IMET: International Military Education & Training

IUU Fishing: Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, désigne la pêche illégale

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

MICA : Maritime Information Cooperation & Awareness Center

MRCC : Maritime Rescue Coordination Center

OECS : Organisation des Etats de la Caraïbes orientale

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONUDC : Office des Nations Unies contre les Drogues et le Crime

PEID : Petits Etats Insulaires en Développement

PHA : Porte Hélicoptère Amphibie

PMEM : Petits et Micros-Etats Maritimes

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

REMPEITC : Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre

RFA : Royal Fleet Auxiliary

SAMSEC : South American Security Summit (conférence annuelle, organisé par une société privée britannique)

SAR: Search and Rescue

SOUTHCOM: United States Southern Command

SRR: Search and Rescue Region

USGC: US Coast Guard

WHINSEC: Western Hemisphere Institute for Security Cooperation

ZEE : Zone Economique Exclusive

Annexe 2 : GRILLE D'ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS ET NON DIRECTIFS

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	<p>Perception et hiérarchisation des risques et menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ? - 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 <i>Deepwater Horizon</i> 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 ? <p>Nature, incidence et dynamiques des risques et menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pensez-vous que certaines problématiques environnementales pourraient avoir 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 ? <p>Activités économiques et anthropisation du milieu marin</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>Echelles et institutions de coopération régionale</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 » ? <p>Intégration</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 puissances d'organiser leur périphérie, en disposant de relais locaux cohérents et structurés ? <p>Fragmentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>Identification des acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quels sont les principaux acteurs de la sécurité maritime dans la région selon vous ? <p>Les institutions/organisations de rang mondial</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ? <p>Les institutions/organisations de rang régional/subrégional</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ? <p>Etats et autres acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>Puissance(s) régionale(s) dominante(s)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ? <p>Autre puissances (puissance de rang secondaires, petit et micro-Etats, ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment hiérarchiserez-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 Etats 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 ? <p>Acteurs/influence extérieur(e)s</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ?

NOTES

1. Bien que déjà politiquement indépendante depuis 1966, mais toujours intégrée au *Commonwealth*.
2. Menzi Ndhlovu and Ronak Gopaldas, *Political spill-over taints Mauritius's good governance image*, Institute for Security Studies, publié le 05 octobre 2020, <https://issafrica.org/iss-today/political-spill-over-taints-mauritiuss-good-governance-image>.

3. Oxford Analytica (2020), "Oil spill disaster will pressure Mauritian government", Expert Briefings.
4. G. Arnell, *Rapport d'information sur les risques naturels majeurs dans les outre-mer*, Paris, Sénat, 2018, p. 35.
5. Par exemple le domaine militaire, domaine économique, domaine politique, domaine sociétal et/ou encore le domaine environnemental.
6. *Caribbean Nations Security Conference* (conférence annuelle, organisée par les Etats-Unis).
7. *Caribbean Security Dialogue* (conférence annuelle, organisée par une société privée britannique).
8. *South American Security Summit* (conférence annuelle, organisée par une société privée britannique).
9. En distanciel pour ces trois derniers terrains, en raison de la crise sanitaire.
10. 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).
11. Comme le Liechtenstein, Andorre, le Vatican, le Lesotho, l'Eswatini/Swaziland...
12. Pour le Royaume-Uni : Anguilla, îles Vierges britanniques, Montserrat, îles Caïman ; pour les Pays-Bas : Aruba ; Antilles néerlandaises ; pour la France : Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin et Saint-Barthélemy ; pour les Etats-Unis : Porto Rico ; îles Vierges américaines.
13. Si l'on se réfère au critère des 1 000 km² de superficie (Guitton, 2019).
14. En tonnage (TPL) comme en en valeur des navires.
15. 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 Transport 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.
16. Tel le « groupe de catégorie A », dont les membres sont considérés comme les 10 premières puissances maritimes mondiales.
17. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/35-Council-Elections-A30.aspx>.
18. « Nous ne devons pas nous considérer comme de petits États insulaires en développement, nous devons changer de paradigme pour devenir de grands États océaniques », Hon. Camillo Gonsalves, Septembre 2020.
19. Site internet de la NOAA : <https://coast.noaa.gov/hurricanes/> où ont été collectées ces données en février 2020.
20. Entretiens conduits en marge de la conférence CABSEC 2019 à Bridgetown.
21. 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).
22. Association des Etats de la Caraïbe.
23. Caribbean Community.
24. Regional Security System, voir plus bas.
25. Caribbean Disaster Emergency Management Agency.
26. 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.

27. 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.

28. En moyenne 2 à 3 ans sur un poste pour un officier.

29. Entretien conduit à Bridgetown en mars 2019.

30. Entretien conduit en Amérique centrale en juillet 2019.

31. Entretien conduit à Bridgetown en mars 2019.

32. <https://bb.usembassy.gov/us-funded-upgrades-bring-coast-guard-fleet-to-full-strength/>

33. Entretien conduit en juillet 2019.

34. Observation de travaux préparatoires et d'exercices au printemps-été 2020, Caraïbes occidentales.

35. Entretien conduit en marge du congrès international CABSEC-SAMSEC 2019, Bridgetown, La Barbade.

36. Désigne la concentration des hommes et activités sur les littoraux. Les héritages historiques de la colonisation ayant favorisé le peuplement des littoraux, la concentration des activités économiques industrielles à proximité des ports (corolaire de la maritimisation), le développement du tourisme, la résidentialisation marquée par un puissant thalassotropisme de nombreux territoires touristiques, et/ou les contraintes naturelles comme le relief de la plupart des îles des petites Antilles ou le massif forestier sur le plateau des Guyanes en sont les facteurs explicatifs principaux.

RÉSUMÉS

Les mutations du dernier demi-siècle ont considérablement accru la dépendance des Etats, économies et sociétés aux espaces maritimes. Les petits et micro-Etats ont été fortement intégrés à cette maritimisation du monde, corolaire de la mondialisation, contribuant à favoriser de nombreuses opportunités de développement. Elle a, néanmoins, considérablement accentué leur exposition à certains risques et enjeux d'ordre maritime, suscitant de nombreuses interrogations. L'étude de ces petits et micro-Etats dans la grande région caraïbe confirme que, bien qu'acteurs incontournables de la gouvernance mondiale des mers et océans, ils font face à de grands défis multiscalaires en matière de sécurité maritime. S'ils mettent en œuvre des stratégies individuelles, mais le plus souvent coopératives en favorisant les relations de proximité, ces régionalismes sécuritaires demeurent entravés par une forte fragmentation géopolitique.

The changes of the last half-century have considerably increased the dependence of States, economies and societies on maritime spaces. Small and micro-States have been strongly integrated into this maritimisation of the world, which is a corollary of globalisation, contributing to the promotion of numerous development opportunities. It has, however, considerably increased their exposure to certain risks and challenges of a maritime nature, raising many questions. The study of these small and micro-States in the Wider Caribbean region confirms that, although they are key players in the global governance of the seas and oceans, they face major multiscale challenges in terms of maritime security. While they implement individual, but most often cooperative strategies by promoting proximity relations, these security regionalisms remain hampered by strong geopolitical fragmentation

INDEX

Keywords : regional cooperation, regionalisation, regionalism, microstates, Caribbean, Gulf of Mexico

Mots-clés : coopération régionale, régionalisation, régionalisme, micro-Etats, Caraïbes, Golfe du Mexique

AUTEUR

SYLVAIN DOMERGUE

Professeur agrégé et doctorant en Géographie, Sciences Po Bordeaux, Université Paris I
Panthéon-Sorbonne (Laboratoire PRODIG) / Université Laval, Sylvain.domergue@scpobx.fr