

# CARGO MARINE

2015 – n°7



## LES PAYS ENCLAVÉS ET LA MER

Elsa Peyrony



© delphinideasy /Mongolie

Cette étude a été rédigée dans le cadre d'un partenariat entre le Centre d'études stratégiques de la Marine et l'Institut d'études politiques de Paris. Elle est le résultat d'une démarche d'analyse propre à son auteur et n'engage pas la responsabilité du CESM.



# Table des matières

---

<b>Introduction</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Exporter ses matières premières</b> .....	<b>5</b>
1.1 Le désenclavement des pays d'Asie centrale dans le cadre du nouveau Grand Jeu .....	5
1.2 La Mongolie en quête d'un « troisième voisin » .....	6
<b>2. S'insérer dans le commerce international</b> .....	<b>8</b>
2.1 La Suisse, géant discret de la maritimisation.....	8
2.1 La Bolivie ou l'obsession maritime .....	9
<b>3. Devenir une puissance navale</b> .....	<b>11</b>
3.1 La Russie et l'accès aux mers chaudes, une quête de longue haleine .....	11
3.2 La Chine, une île continentale projetant de devenir une puissance maritime mondiale.....	11
<b>Conclusion : d'un droit de la mer à un droit à la mer ?</b> .....	<b>13</b>



## Introduction

La globalisation est à bien des égards une maritimisation. L'absence d'accès à l'océan représente dès lors un obstacle, un frein à l'intégration d'un État dans les flux économiques mondiaux.

L'enclavement concerne 42 États sur 194, soit environ 1/5 des pays de la planète. À l'échelle de l'Europe, on en compte quatorze, dont cinq membres de l'Union européenne<sup>1</sup> Les Amériques n'en comptent que deux – la Bolivie et le Paraguay – et l'Asie, quatorze également<sup>2</sup>. Sur le continent africain, seize États sont concernés, de taille et d'importance très variables, donc aux situations peu comparables<sup>3</sup>.

De ce panorama, il ressort de manière assez intuitive que les pays ne disposant pas d'un accès direct à la mer n'émergent pas au premier rang des moteurs de la mondialisation. À quelques exceptions près, les pays enclavés sont pauvres. Sur les 15 pays à l'indice de développement humain (IDH) le plus faible, huit sont des pays enclavés, avec un produit intérieur brut inférieur de 40 % à celui de leurs voisins non enclavés. Privées d'accès aux routes maritimes, leurs marchandises sont contraintes de transiter par d'autres États, ce qui ne se fait pas sans contrepartie. Ce confinement logistique se traduit le plus souvent par des réseaux de transports insuffisants, un enchérissement des frais portuaires ou des taxes. La compétitivité des États enclavés en est affectée et ils sont tributaires de la stabilité et du bon vouloir de leurs voisins.

Il existe cependant des solutions, différentes stratégies de désenclavement pouvant être adoptées pour exporter ses matières premières, s'insérer dans le commerce mondial ou bâtir une véritable ambition navale.

---

<sup>1</sup> Pour l'Union européenne : Autriche, Hongrie, Luxembourg, République tchèque et Slovaquie. Pour les États européens hors UE : Andorre; Biélorussie, Kosovo, Liechtenstein, Macédoine, Moldavie, Saint-Marin, Serbie et Suisse.

<sup>2</sup> Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Cisjordanie, Kazakhstan, Kirghizistan, Laos, Mongolie, Népal, Ossétie du Sud, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan.

<sup>3</sup> Botswana, Burkina Faso, Burundi, Éthiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, République centrafricaine, Rwanda, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Zambie et Zimbabwe.



## 1. Exporter ses matières premières

L'implosion de l'URSS a ajouté de nombreux pays aux continents européen et asiatique, dont neuf enclavés. Intégrés au sein de l'ensemble soviétique, la question de leur désenclavement, ne se posait pas quand elle est aujourd'hui l'une des dimensions clé de leur développement. Si les pays d'Europe centrale et orientale ont trouvé une solution en s'intégrant à un nouvel ensemble – l'Union européenne –, le problème est totalement différent pour les États d'Asie centrale et leurs précieuses matières premières.

### 1.1 Le désenclavement des pays d'Asie centrale dans le cadre du nouveau « Grand Jeu »

Loin d'être une zone de transit idéale, l'Asie centrale présente divers obstacles. L'abord sud-est de la région est très difficile d'accès (chaînes de très hautes montagnes), tandis que l'instabilité afghane et le confinement de l'Iran du fait des sanctions limitaient jusqu'il y a peu les perspectives de désenclavement de la partie méridionale. Seul le Kazakhstan, pays de steppes, peut prétendre au statut de pays transitaire, mais uniquement entre Chine et Russie.

Formant le bord occidental de la zone, la mer Caspienne, étendue d'eau fermée, permet aux États riverains de disposer de certaines ressources. Très poissonneuses, et recelant d'importantes réserves d'hydrocarbures<sup>4</sup>, ses eaux sont l'objet d'une vive compétition. L'Azerbaïdjan, le Turkménistan et le Kazakhstan se sont dotés d'une marine au cours de la dernière décennie et poursuivent depuis leurs efforts dans le domaine naval : un moyen pour ces États nouvellement indépendants de s'affirmer, prendre position dans la zone et contester certaines délimitations maritimes<sup>5</sup>.

L'essentiel des exportations de ces pays concerne les hydrocarbures, qui empruntent le réseau de pipelines et de gazoducs hérité de l'URSS – et encore largement contrôlé par la Russie à travers Gazprom et Transneft. Mais la Chine, soucieuse de ne pas dépendre exclusivement des voies maritimes des océans Indien et Pacifique, s'est engagée dans la voie d'un désenclavement de l'Asie centrale à son profit, par la construction de nombreuses infrastructures de transport et le développement d'investissements massifs<sup>6</sup>. L'ampleur de ces projets témoigne de l'ambition mondiale de Pékin et se rattache à un concept plus global de la politique étrangère chinoise : la « Nouvelle route de la Soie »<sup>7</sup>, visant à connecter l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe.

Les États d'Asie centrale comptent bien tirer leur épingle du jeu dans cette compétition sino-russe, au sein de laquelle s'immiscent de nombreux autres pays, tels que les États-Unis, la Corée du Sud, le Japon, l'Inde, l'Iran, la Turquie, mais aussi des pays de l'UE. La dynamique complexe de ce nouveau Grand Jeu aboutit à des équilibres précaires, à travers lesquels se dessinent des axes stratégiques tels Moscou-Téhéran-Delhi ou Pékin-Islamabad, qui ne sont pas sans incidence sur le conflit afghan. La recherche d'une diversification tous azimuts conduit les pays d'Asie centrale à nouer des alliances avec de nombreux partenaires qui se neutralisent par leurs intérêts contradictoires. Mais les corridors

<sup>4</sup> Entre 3 et 6 % des réserves mondiales de pétrole, et 6 à 10 % de gaz. Les champs de Kashagan et de Tengiz sont les deux plus importants gisements pétroliers découverts depuis 1968.

<sup>5</sup> Seules les délimitations maritimes entre la Russie, l'Azerbaïdjan et le Kazakhstan ont été fixées.

<sup>6</sup> Il existe ainsi déjà un pipeline de 180 000 km, construit en un temps record qui relie le Turkménistan à la Chine.

<sup>7</sup> Voies express, chemins de fer, ponts, mais aussi réseaux d'eau et d'électricité et bien sûr oléoducs et gazoducs.



énergétiques qu'on voit apparaître ne sont qu'une partie de la solution au désenclavement. Le transport routier est encore très coûteux et peu rentable, notamment à cause de l'altitude et des risques sismiques élevés de la région, de la vétusté des réseaux, de la lenteur des flux due à un manque de fiabilité dans les horaires, de la corruption, des tracasseries administratives et d'un renforcement des frontières – en particulier celles du Turkménistan et de l'Ouzbékistan qui perturbent un trafic intra-régional déjà rachitique.

L'enclavement de l'Asie centrale constitue en revanche un atout pour un type de commerce particulier : le narcotrafic<sup>8</sup>. La région n'est pas une simple zone de transit, elle devient un lieu de production, de transformation et de consommation de drogue. Le trafic prospère d'autant plus que le faible niveau de développement limite considérablement les choix des petits paysans face à un commerce lucratif, tandis que la dissolution de l'URSS a ouvert les routes du Nord à la production d'origine afghane et provoqué des bouleversements économiques et sociopolitiques propres à entretenir l'interlope.

## 1.2 La Mongolie en quête d'un « troisième voisin »

Tout comme les pays d'Asie centrale, la Mongolie est un pivot géopolitique de la compétition sino-russe. Mais contrairement à eux, elle se situe aux marges de la nouvelle – comme de l'ancienne – route de la soie. Par ailleurs, elle n'a que deux voisins ... mais quels voisins ! Plus grand pays enclavé de la planète, elle ne compte que quatre millions d'habitants, dont plus de la moitié réside dans la capitale, Oulan Bator. Cet espace semble donc complètement périphérique, mais il est gorgé de réserves de charbon, d'or, de cuivre, et d'uranium. Ces abondantes ressources sont de qualité, peu explorées, et peu coûteuses à exploiter. Le *boom* minier a eu lieu à la fin des années 1990 et sa croissance depuis est soutenue et régulière. Mais le secteur est aujourd'hui sous emprise chinoise, Pékin absorbant près de 95 % des exportations de matières premières.

La Mongolie, soucieuse de se ménager plus d'autonomie vis-à-vis de cet encombrant voisin, tient à maintenir de bonnes relations avec la Russie<sup>9</sup>. Elle s'efforce d'échapper à un étouffant huis-clos en élaborant ce qu'elle appelle la politique du « troisième voisin », en direction de pays comme les États-Unis, la Corée du Sud, ou le Japon. En 2014 par exemple, c'est avec le Japon que la Mongolie a signé son premier accord de libre-échange. Mais pour satisfaire ces nouveaux marchés, il lui faut trouver des débouchés maritimes alternatifs. Ce qui explique les projets de connexions ferroviaires entre réseaux mongol et transsibérien. Signe supplémentaire de cette ambition, elle s'est dotée d'une administration maritime, qui enregistre les navires sous pavillon mongol, tandis qu'une entreprise de classification basée à Singapour gère le registre au quotidien. Cette activité est en plein essor puisqu'il y aurait une vingtaine de nouveaux enregistrements par mois.

---

<sup>8</sup> Certains pays enclavés occupent les premiers rangs de producteurs de drogues (l'Afghanistan et le Laos, respectivement premier et troisième producteurs de pavot transformé en opium, morphine et héroïne, la Bolivie, troisième pour la coca transformée en cocaïne).

<sup>9</sup> En vertu de ses liens historiques avec l'URSS dont elle était politiquement beaucoup plus proche pendant la guerre froide sino-russe.



Carte 1 : Mongolie, « terre du milieu »





## 2. S'insérer dans le commerce international sans accès au littoral

### 2.1 La Suisse, géant discret de la maritimisation

Géographiquement enclavée, il serait cependant absurde de considérer la Confédération helvétique comme un pays coupé du monde. Elle est d'ailleurs rarement décrite comme tel.

Le réseau de transport helvète est intégré de manière optimale au sein de l'espace européen et la Suisse, dotée de nombreux lacs et rivières, jouit d'une longue tradition de navigation. Basée à Bâle, et reliée au Rhin, sa flotte de commerce est très bien connectée aux ports de la mer du Nord, hubs européens de la globalisation.

Le gouvernement fédéral a voté un « crédit de cautionnement de la marine suisse » à hauteur de 500 millions de francs suisses, système de subventions indirectes au titre de la défense nationale, qui devrait s'élever à 1,1 milliard d'ici 2017. Le but de cette caution est de garantir l'existence d'une flotte que la Confédération peut réquisitionner quand elle le souhaite. Ce crédit est doublé d'une garantie financière pour les armateurs helvétiques. Mais au-delà de ses préoccupations de Défense nationale, la Suisse a su particulièrement bien tirer son épingle du jeu de la mondialisation. Ainsi, les navires battant pavillon suisse – une quarantaine de bâtiments de haute mer, souvent très récents puisque changés tous les huit à dix ans – sont subventionnés par la Confédération, et exploités par des armateurs privés, au nombre de six ; en cas de conflit, ils peuvent être réquisitionnés. Cette politique date de 1941, quand des cargos grecs affrétés par Berne se sont trouvés bloqués à Madère par l'Italie qui venait de déclarer la guerre à la Grèce. Même neutre, la Suisse a alors réalisé qu'elle était susceptible d'être entravée dans ses approvisionnements et a ainsi créé une marine marchande nationale, privatisée en 1953. Notons que d'un point de vue militaire, la Suisse possède une flotte de 11 vedettes sur les lacs de Constance, Léman et Majeur.

Dans le domaine de la production de services maritimes, la Suisse se place aux tout premiers rangs mondiaux. Genève, avec son réseau de banques, d'assurances, de sièges sociaux, et en tant que plateforme du négoce des matières premières (environ 400 sociétés spécialisées dans le commerce physique comme dans le commerce de dérivés)<sup>10</sup>, est l'une des capitales mondiales de l'affrètement maritime. La société Mediterranean Shipping Company (MSC, 471 navires), fondée en 1970, y a son siège. Elle est la deuxième société de porte-conteneurs au monde, derrière le danois Maersk et devant le français CMA-CGM<sup>11</sup>. D'après la Swiss Trading and Shipping Association (STSA), Genève gère 22 % du transport maritime des matières premières : un grain de café sur deux dans le monde serait négocié en Suisse, et un litre de pétrole sur trois.

Ainsi, la Suisse a su se relier avec succès aux flux du commerce mondial, en se plaçant dans un rôle d'intermédiaire entre offre et demande, et bien-entendu de plaque tournante des capitaux. Consciente de ses vulnérabilités et de ses atouts, elle a misé sur le savoir-faire financier, qui se passe de support physique, la fabrication de biens haut de gamme, et le transport de marchandise pour devenir un des maillons discrets mais essentiels de la globalisation.

<sup>10</sup> Particulièrement dans les secteurs pétrolier, minier et agricole (céréales, café, sucre), avec des sociétés comme Glencore, Dreyfus, Trafigura, Cargill, Xstrata, Gunvor, Vitol, Mercuria, Bunge.

<sup>11</sup> Les sociétés Maersk et MSC ont annoncé, en juillet 2014, la naissance de l'alliance « 2M ». Elles doivent déployer ensemble 185 navires sur 22 lignes entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique.



## 2.2 La Bolivie ou l'obsession maritime

Seuls deux pays d'Amérique latine sont enclavés, mais la topographie de la région rend cette situation particulièrement problématique : la Cordillère des Andes sépare la Bolivie de la façade Pacifique, tandis que Bolivie comme Paraguay sont enserrés dans le tissu dense et difficilement pénétrable de la forêt amazonienne.

Cette situation n'a pas toujours été : ce n'est qu'à l'issue de la guerre qui l'opposa au Chili de 1870 à 1884, appelée guerre du Pacifique, que la Bolivie a perdu tout accès à la mer<sup>12</sup>. Elle n'a, cependant, pas renoncé à des ambitions maritimes : en 1963, une « force fluviale et lacustre » voit le jour, prequel de la marine bolivienne actuelle, dont la devise est « La mer nous appartient de droit et la récupérer est notre devoir ». Le pays entretient depuis une flotte sur le lac Titicaca, et sa marine compte environ 7 000 hommes. La Constitution bolivienne consacre l'accès souverain à la mer comme droit imprescriptible de la nation. Elle cultive une conscience maritime exacerbée, notamment par le biais des programmes scolaires et la célébration du *Día del Mar*<sup>13</sup>, chaque 23 mars.

Carte 2 : Ancien accès à la mer de la Bolivie



<sup>12</sup> Province de Litoral et 400 km de côtes.

<sup>13</sup> En Bolivie, le jour de la Mer commémore la perte de la région d'Antofagasta, seul accès à la mer, en faveur du Chili, lors de la guerre du Pacifique.



Son attitude irrédentiste, si elle n'est pas agressive, perturbe ses relations de voisinage : le Chili et la Bolivie n'entretiennent plus de relations diplomatiques depuis 1978<sup>14</sup>. En 2007, les deux pays établissent cependant un agenda de discussions mais, après l'échec des négociations bilatérales, la Bolivie saisit la Cour internationale de justice de La Haye en 2013 d'une « obligation du Chili de négocier de bonne foi et de manière effective avec la Bolivie en vue de parvenir à un accord assurant à celle-ci un accès pleinement souverain à l'océan Pacifique ». Suite à un arrêt rendu par la Cour en faveur du Pérou le 27 janvier 2014 – qui se voit accorder la souveraineté d'une zone perdue en 1884 – l'espoir est grand... mais n'empêche pas le principe de réalité. La Bolivie a négocié depuis 1964 des facilités dans le port fluvial argentin de Rosario. Pour ce qui est de la façade Pacifique, Sucre a obtenu du Pérou, en 2010, un bail de 99 ans sur une zone près de la ville d'Ilo, où elle peut construire un port, opérer une zone de libre-échange, et où elle a ouvert une annexe de son école navale. L'élaboration d'une route transocéanique est également en cours de discussion, projet ambitieux piloté par l'UNASUR (Union des nations sud-américaines) en 2008.

Pays de hautes montagnes et de plateaux arides à l'ouest, de plaines tropicales, en partie recouvertes par la forêt amazonienne à l'est, peu peuplée, la Bolivie pâtit incontestablement de son manque d'accessibilité à la mer. Elle recèle pourtant un grand nombre de richesses allant du gaz naturel – seconde réserve d'Amérique latine –, au pétrole, en passant par le zinc ou l'étain. Elle détient en outre plus de la moitié des réserves mondiales de lithium dans le site du Salar de Uyuni. Mais, avec sa faible productivité, la vétusté de ses infrastructures, sa dépendance aux importations et son économie informelle, il n'est pas certain que la restitution de ses anciennes provinces suffise à lui permettre de s'insérer dans le commerce international.

---

<sup>14</sup> Les relations sont rompues depuis 1962, puis de nouveau depuis 1978 après un interlude 1975-1978.



### 3. Devenir une puissance navale sans accès à l'océan

Il ne suffit pas de disposer de littoraux pour jouir automatiquement d'un accès sans entrave à l'océan. Les pays riverains de mers semi-fermées, quand ils se dotent d'ambitions navales, se retrouvent confrontés à des problématiques similaires à ceux des États enclavés.

#### 3.1 La Russie et l'accès aux mers chaudes, une quête de longue haleine

La Russie, avec ses 37 653 kilomètres de côtes, jouit d'une façade maritime incomparable par son étendue mais présente pourtant de troublantes similitudes avec les pays sans accès à la mer. Les ports de l'Arctique et du Pacifique sont bloqués par la glace une grande partie de l'année, et leurs abords sont difficilement praticables le reste du temps, à cause des glaces dérivantes. La mer Baltique et la mer Noire quant à elles, sont des mers semi-fermées dont l'unique débouché est constitué de détroits contrôlés respectivement par le Danemark et la Turquie. La Caspienne, enfin, constitue un cas paradoxal d'une mer sans accès à l'océan. En outre, la dissolution de l'URSS a fait perdre à la Russie près de la moitié de ses capacités portuaires,<sup>15</sup> ce qui explique en partie les visées de Moscou sur la Crimée et son port de Sébastopol. Cette configuration géographique est pour beaucoup dans la quête d'un accès aux « mers chaudes », éternelle antienne russe. Le soutien de Vladimir Poutine à Bachar al-Assad en Syrie s'inscrit dans cette perspective avec le souci de conserver les facilités portuaires du port de Tartous<sup>16</sup>, en Méditerranée.

Mais c'est paradoxalement en Sibérie que pourrait se concrétiser l'objectif pluriséculaire de la Russie. Le recul de la banquise, dû au réchauffement climatique, ouvre en effet des perspectives de liaison avec le Pacifique, comme avec l'Atlantique. La route du Nord, corridor de 5 700 km, est devenue un enjeu stratégique majeur pour Moscou et des projets ambitieux sont en cours pour mettre en valeur ces confins restés longtemps désertiques : renouvellement de la flotte de brise-glace – dont certains navires à propulsion nucléaire –, développement de la Sibérie du Nord, construction de ports et d'aéroports... La route n'est pour l'instant ouverte que quatre mois par an, en été, mais elle réduit de plusieurs milliers de kilomètres les trajets habituels par le canal de Suez, avec les gains de temps – une dizaine de jours de mer en moins par rapport au canal de Suez – et de carburant qui en découlent. Si l'enthousiasme des armateurs est tempéré par les coûts d'assurance et les difficultés techniques qui rendent la navigation arctique encore peu attrayante, nul doute que les forces navales russes y trouveront un intérêt.

#### 3.2 La Chine, une île continentale ambitionnant de devenir une puissance maritime mondiale

Quatrième pays du monde en termes de superficie, la Chine est dotée d'un littoral de longueur modique (14 500 km de côtes, 880 000 km<sup>2</sup> de ZEE, soit le 10<sup>e</sup> domaine maritime mondial)<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Le port de Ventspils devient letton, et le port d'Odessa ukrainien.

<sup>16</sup> Présence depuis 1971 d'une base logistique, unique « point d'appui matériel et technique » de la Russie en Méditerranée, permettant d'éviter à la flotte russe le passage des détroits turcs de la mer Noire pour le ravitaillement et les réparations. Les personnels navals russes ont cependant quitté la base depuis la deuxième année de la guerre civile syrienne.

<sup>17</sup> Pour comparer, si la France n'est que le 42<sup>e</sup> pays du monde par la taille, sa ZEE est la deuxième.



N'occupant que la partie orientale du pays, il est enserré entre les péninsules indo-chinoise et coréenne et est entouré de deux chaînes successives d'îles non chinoises.

Depuis son ouverture économique en 1978, la Chine a eu à cœur de redevenir une puissance navale, par le biais du développement d'une industrie et d'une flotte qui prend place aujourd'hui parmi les premières de la planète<sup>18</sup>. La raison ? L'économie chinoise dépend à 90 % des liaisons maritimes, particulièrement pour des approvisionnements énergétiques en provenance majoritairement du Moyen-Orient. Cette vulnérabilité explique en partie sa volonté d'accéder au rang de puissance navale mondiale et éclaire les déploiements d'une marine au rayon d'action de plus en plus large : participation à des opérations humanitaires et de lutte contre la piraterie, présence permanente d'un détachement dans l'océan Indien, exercices communs avec ses partenaires, déploiements civils et militaires inédits (Caraïbes, Méditerranée, Arctique), mais aussi évacuation de ressortissants chinois.

En quête d'accès aux ressources potentielles de la mer comme de profondeur stratégique – notamment pour les besoins de sa dissuasion nucléaire dont les forces sont basées sur l'île d'Hainan, très proche des îles Paracels –, la Chine a adopté une posture revendicatrice dans les conflits qui l'opposent à divers pays sud-asiatiques à propos d'îlots et d'îles des mers de Chine orientale et méridionale. Elle a ainsi élaboré sa propre carte de la région, celle de la « ligne en neuf traits », en vertu de laquelle la zone serait sous souveraineté chinoise. Autre instrument pour mettre en œuvre son désenclavement : la stratégie diplomatico-logistique dite du « collier de perles ». Cette stratégie désigne le financement et la construction de ports en océan Indien<sup>19</sup> ainsi que l'installation de points d'appuis logistiques. Force est de constater sur le terrain une présence chinoise croissante dans ces relais stratégiques et dans l'océan Indien en général. Ses entreprises disposent désormais de terminaux aux quatre coins du globe, et mènent des programmes d'acquisitions variés. Parmi les derniers exemples en date, la privatisation du Pirée, à Athènes, dans laquelle le groupe chinois Cosco fait figure de favori pour acheter les 51 % de participation que l'État grec vend au plus offrant.

Enfin, la stratégie chinoise de désenclavement passe par la mise en valeur et l'exploitation de routes alternatives au détroit de Malacca, qu'elles soient terrestres ou maritimes.

---

<sup>18</sup> Sa flotte est la troisième du monde en tonnage, après les États-Unis et la Russie.

<sup>19</sup> Cambodge, Thaïlande, Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka, Maldives, Pakistan, Oman, Soudan, Seychelles.



## Conclusion : d'un droit de la mer à un droit à la mer ?

Cet échantillon de stratégies de désenclavement illustre bien l'idée que l'enclavement ne se traduit pas nécessairement par la distance au monde et la marginalisation... Ce que semble pourtant suggérer l'étymologie latine du terme *clavis*, la clé.

Les États ne sont pas dépourvus de marges de manœuvre et peuvent mettre en place une politique maritime globale. Un certain nombre de pays enclavés se sont ainsi dotés d'attributs maritimes : présence tant effective que symbolique d'une flotte militaire, d'équipages maritimes sportifs, de navires battant leur pavillon ou d'opérations de recherche scientifique. Mais il convient de souligner que le désenclavement ne se joue pas qu'en mer, loin s'en faut. Il nécessite une combinaison de solutions terrestres et maritimes, seul moyen de se connecter aux grands réseaux d'échanges.

Le désenclavement d'un pays se décline sur les modes politique, économique, mais aussi juridique. Dans le cadre de l'ONU, la communauté internationale s'efforce de corriger certains déséquilibres géographiques et élabore divers instruments visant à pallier la situation des pays « géographiquement désavantagés », au nombre desquels les États dépourvus de littoraux. Depuis la déclaration de Barcelone (1921) et la reconnaissance du droit au pavillon des États dépourvus de littoral, la Convention sur la haute mer de 1958, puis la Convention des Nations unies sur le droit de la mer reconnaissent aux pays enclavés un droit de navigation, de pêche, de survol, de pose de câbles sous-marins... La Zone, c'est-à-dire les « fonds marins et leurs sous-sols au-delà de la juridiction nationale », patrimoine commun de l'humanité, ne les oublie pas plus puisqu'il est prévu qu'ils bénéficient de son exploitation.

Différents organes multilatéraux, tels que l'Organisation mondiale du commerce, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) et la Banque Mondiale s'efforcent de la même façon de prendre en compte la problématique du désenclavement avec plus ou moins de succès et d'ardeur.

On peut néanmoins s'interroger sur la vocation du droit international à rectifier toutes les injustices de la géographie physique et humaine, et encore plus douter de sa capacité à mettre en œuvre des solutions adaptées à chacune des différentes situations d'enclavement. Si le droit *de la mer* est une réalité tangible, il serait utopique d'envisager un droit à la mer, s'entendant comme un accès universel à l'océan mondial par le biais d'octroi de territoires littoraux<sup>20</sup>. L'exemple du corridor de Dantzig peut permettre de douter de la pertinence de telles solutions.

Aussi, malgré les ébauches d'outils juridiques et de dispositifs correctifs du droit international, c'est par l'échelon du voisinage immédiat et des organisations régionales que peut être le plus efficacement et le plus équitablement abordée la question du désenclavement. En effet, nul État ne peut faire abstraction de son entourage ; l'insertion dans un environnement régional stabilisé et doté d'organes et d'institutions de coopération ne peut être qu'un avantage. L'insertion des États enclavés d'Europe de l'Est au sein de l'Union européenne offre de ce point de vue un exemple éclairant. Si leur rapport au monde se dessine en partie sous l'angle de la contrainte et du besoin de médiation, cela n'est pas nécessairement irrémédiable : comme le soulignait Lucien Febvre, « Nous avons cherché la fatalité géographique, nous ne l'avons pas trouvée ».

<sup>20</sup> La Cour internationale de justice de La Haye n'ayant pas encore rendu son arrêt à propos du litige opposant Bolivie et Chili, il est difficile de dégager une jurisprudence dans la question des revendications d'un pays enclavé sur un littoral.

# LES ÉDITIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes :

**Études marines :**

revue semestrielle, véritable plongée au cœur du monde maritime (géopolitique, juridique, historique, économique...).

**Cargo Marine :**

études diverses et salées réalisées par le pôle Études et ses partenaires pour un point précis sur des sujets navals et maritimes.

**La Hune du CESM :**

tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

**Brèves marines :**

chaque mois, un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

**Les @mers du CESM :**

veille maritime bihebdomadaire de la presse et du net.

Rendez-vous sur notre site internet :

[cesm.marine.defense.gouv.fr](http://cesm.marine.defense.gouv.fr)

Rejoignez le CESM sur :



[CESMMarine](https://www.facebook.com/CESMMarine)



[@CESMMarine](https://twitter.com/CESMMarine)