

[Bassin des Caraïbes]

Le bassin des Caraïbes et ses partenaires commerciaux : illustration d'un déséquilibre manifeste

Le bassin des Caraïbes, et plus particulièrement le canal de Panama par lequel transite près de 5 % du trafic maritime mondial, constitue indéniablement une zone majeure d'échanges de flux divers : agricoles, industriels, humains, *etc.* À cet égard, il est également une illustration de l'inversion du rapport d'influence entre les États-Unis et l'Europe. Si cette dernière a traditionnellement marqué le bassin des Caraïbes par son influence politique et culturelle aux XVe et XVIe siècles, on constate aujourd'hui une prépondérance quasi monopolistique des États-Unis en tant qu'acteur-clé des échanges de flux au sein de cette zone. Le développement des organisations régionales y apporte néanmoins un tempérament.

Une « Méditerranée américaine »

Connaissez-vous l'expression de « Méditerranée américaine » ? Développée par le géographe français Élisée Reclus, elle désigne la mer des Caraïbes et le golfe du Mexique. Ensemble, ils représentent une zone maritime de grande envergure, avec une superficie de respectivement 2,5 et 1,5 millions de kilomètres carrés. Le bassin des Caraïbes est ainsi délimité par le continent américain à l'ouest, ainsi que par la Floride, les Antilles et les Bahamas à l'est.

Historiquement, le bassin des Caraïbes constituait un outil de domination remarquable pour les Empires européens présents sur le Nouveau Monde. En effet, il leur permettait de contrôler les mers, de surveiller les passages entre les îles et, dès lors, de préserver le bon déroulement du commerce colonial et postcolonial.

Encore aujourd'hui, le bassin des Caraïbes n'est pas dénué d'enjeux : il constitue une importante zone de flux régionaux et internationaux, tant économiques qu'humains.

En témoignent par exemple les nombreux transits de navires de croisière ou de commerce.

Les États-Unis, pays star du bassin des Caraïbes !

Le bassin des Caraïbes joue un rôle de pivot stratégique entre les États-Unis et l'Amérique du Sud, notamment par le biais du canal de Panama. Le trafic maritime d'hydrocarbures et autres produits dérivés est, à ce titre, particulièrement remarquable.

Certains pays d'Amérique du Sud, tels que le Venezuela, Trinidad et Tobago ou la Colombie produisent entre 1 000 et 2 000 barils de pétrole par jour, ensuite exportés vers l'Amérique du Nord. Les approvisionnements en bauxite, aluminium et fer transitent également par les routes du bassin des Caraïbes.

Les États-Unis ne sont pas en reste ! Ils assurent près de deux tiers des échanges régionaux de marchandises et sont les premiers émetteurs de touristes, qui alimentent les flux touristiques. Ainsi, les stations balnéaires de Cancun (Mexique) ou de République dominicaine accueillent près de 20 millions de touristes par an.

[Bassin des Caraïbes]

À ces flux qualifiés de « licites » s'ajoutent également les échanges de flux dits illicites. Ils incluent par exemple les trafics de stupéfiants – qui concernent notamment les États continentaux tels que le Venezuela ou la Colombie – ou les migrations clandestines.

Le recul progressif de la place de l'Europe

En dépit d'une perte d'influence non-négligeable depuis le postcolonialisme, l'Union européenne cherche à maintenir une présence sur le bassin des Caraïbes. En effet, elle possède toujours des départements et des territoires, par exemple, les possessions anglaises et néerlandaises, ou les départements français d'Amérique. Cela lui permet d'alimenter régulièrement les flux touristiques et commerciaux.

Reste que les flux entre ces deux zones sont bien moins importants qu'avec les États-Unis. En effet, depuis la fin de la Guerre froide, le bassin des Caraïbes perd progressivement de son intérêt aux yeux des États européens, entraînant une diminution des flux commerciaux entre ces deux espaces.

À cela s'ajoute l'autonomie progressive des territoires caribéens, qui prennent du recul par rapport à leur métropole européenne d'origine. Pour rappel, l'Union européenne opère une distinction entre les territoires ultramarins. Les régions ultrapériphériques (RUP) bénéficient d'aides européennes et sont donc plus dépendants. Il existe alors d'importants flux financiers entre les RUP et l'Union européenne (aides d'État, accès aux fonds structurels), mais aussi des

flux commerciaux (matières premières, biens de première nécessité, pêche, agriculture, etc.) et touristiques. Les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) sont quant à eux davantage autonome vis-à-vis de l'Union européenne.

Or, les territoires ultramarins évoluent de plus en plus vers le statut de PTOM. Plusieurs questions se posent alors : l'Union européenne doit-elle maintenir ses financements ? Cette autonomie ne risque-t-elle pas d'affaiblir les échanges commerciaux et touristiques ?

Malgré les questions soulevées par ces nouveaux enjeux, la présence des marines européennes représente un flux constant, qui ne cesse de se renforcer. Un exemple de cet affermissement ? Le développement des patrouilleurs Outre-mer (POM) de la Marine nationale, dont le premier (*Auguste Bénébig*) effectue actuellement des essais en mer avant de rejoindre son port d'attache à Nouméa.

L'émergence des organisations régionales : la fin d'un monopole des flux ?

Le bassin des Caraïbes cherche à regagner une certaine autonomie. Il ne se contente plus d'être une interface maritime américaine ou de se positionner entre l'Europe et les États-Unis.

Ce nouvel état d'esprit se traduit par le développement d'organisations régionales. Un exemple marquant est celui de l'Association des États de la Caraïbe (AEC), créé en 1994 concomitamment à l'Accord de libre-échange nord-américain

[Bassin des Caraïbes]

(ALENA). Son objectif ? Lutter contre le projet de libre échange des États-Unis à cette période.

Créée en 1973, la « CARICOM » (« CARIBbean COMunity »), qui regroupe 15 pays, a également vocation à renforcer les flux régionaux en établissant une zone de libre-échange.

Malgré cela, ces organisations régionales demeurent polarisées par les États-Unis, dont l'influence est difficilement contestable au point qu'ils considèrent le bassin des Caraïbes comme le prolongement de leur propre territoire. À cela s'ajoute une certaine dépendance économique, liée notamment à l'absence de diversité des productions des États caribéens qui rend plus difficiles les échanges entre eux.

En conclusion de cette analyse, le bassin des Caraïbes est un espace maritime pris entre différentes puissances qui se sont succédées au fil de l'histoire. Mais au-delà de ces considérations d'influence, le bassin constitue une interface essentielle et stratégique entre différentes zones, qui facilite les échanges de flux de toutes natures entre les différents continents.

Bibliographie

GIRAULT, Christian, « CARAÏBES - L'aire des Caraïbes », Encyclopædia Universalis [en ligne], consulté le 4 avril 2023. Disponible sur : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/caraibes-l-aire-des-caraibes/>

GODARD Henry, HARTOG Thierry. « Le bassin Caraïbe : présentation », Mappemonde 72, 2003/4. pp. 2-5.

MILAN, Paul, « Cours 1 : Le bassin caraïbe : interface américaine, interface mondiale (étude de cas) », LMA, 2012-2013

PAGNEY BENITO-ESPINAL, Françoise, « La mer Caraïbe : dynamiques, enjeux passés, présents et à venir », Géographie des mers et des océans, Presses Universitaires de Rennes, 2014, Didact Géographie, 978-2-7535-3463-6

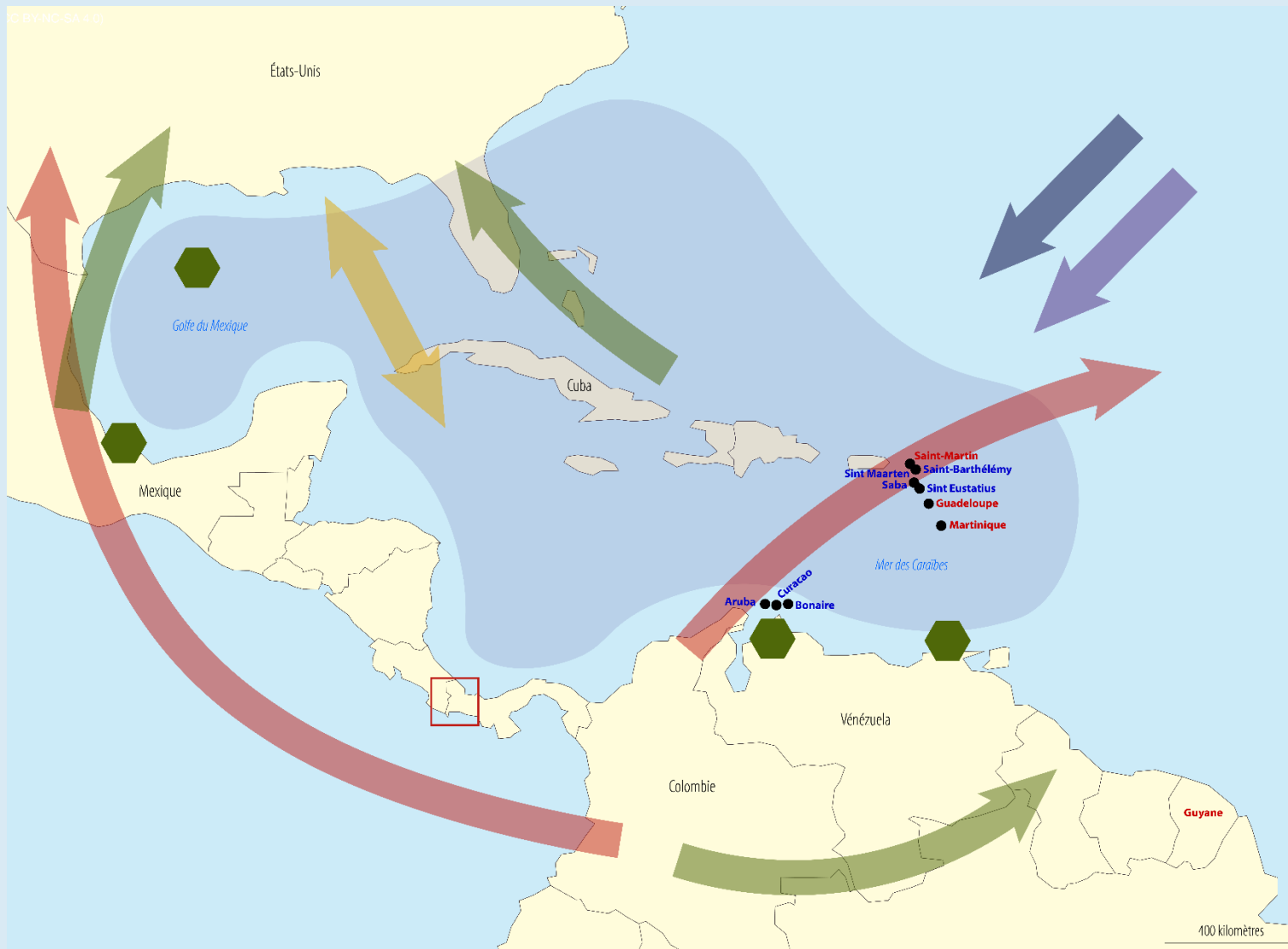
TAGLIONI, François, « Le bassin Caraïbe : un espace organisé en flux et en réseaux atlantiques », Historiens et géographes, 1998, 363, pp.245-256

GAILLARD, Barthélémy, « L'outre-mer européen, 22 territoires reliés à l'Union européenne », Toute l'Europe, 8 juillet 2020, [Consulté le 08/04/2023]. Disponible sur : <https://www.touteurope.eu/l-europe-en-region/l-outre-mer-europeen-22-territoires-relies-a-l-union-europeenne/>

Article de la Rédaction, « L'Union européenne et les outre-mer : entre association et intégration », Vie Publique, 28 octobre 2021, [Consulté le 08/03/2023], Disponible sur : <https://www.vie-publique.fr/eclairage/19626-lunion-europeenne-et-les-outre-mer-entre-association-et-integration>

Article de Wikipédia France, « Géopolitique de la mer des Caraïbes », [Consulté le 08/03/2023], Disponible sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/G%C3%A9opolitique_de_la_mer_des_Cara%C3%AFbes

[Bassin des Caraïbes]



Le bassin des Caraïbes et ses partenaires commerciaux : illustration d'un déséquilibre manifeste

Le bassin des Caraïbes, et plus particulièrement le canal de Panama par lequel transite près de 5% du trafic maritime mondial, constitue une zone majeure d'échanges et de transit de flux divers : agricoles, industriels, humains, etc. À cet égard, il illustre l'inversion du rapport d'influence entre les États-Unis et l'Europe. Si cette dernière a traditionnellement marqué le bassin des Caraïbes par son influence politique et culturelle aux XVe et XVIe siècles, force est de constater aujourd'hui une prépondérance quasi monopolistique des États-Unis en tant qu'acteur-clé des échanges de flux au sein de cette zone, que le développement des organisations régionales cherche à tempérer.

Une interfac d'échanges multiples et protéiformes

Des zones stratégiques

Le canal de Panama, voie de passage stratégique mondiale

Production énergétique (hydrocarbures, produits dérivés)

Des flux licites

Zone touristique ou croisiériste

Échanges de marchandises nord/sud

Flux touristiques

Des flux illicites

Flux migratoires clandestins

Flux illicites de stupéfiants (cocaïne)

La présence européenne via les territoires ultramarins : entre dépendance et autonomie

Possessions et territoires d'Outre-Mer (PTOM)

Régions ultrapériphériques (RUP)

Aides financières européennes, remises en question (flux de capitaux)

[Bassin des Caraïbes]

A PROPOS DE L'AUTRICE

Juliette AUBIN - Diplômée d'un Master 2 en droit, Juliette AUBIN est élève-avocate à l'École de formation professionnelles des barreaux de la Cour d'appel de Paris. Passionnée par la mer et ses enjeux, elle s'est engagée au sein du Comité Marine & Océans et est également responsable adjointe de la communication des Jeunes IHEDN.



in

PROJET TOPO CARTO MARINE X EUROPE

L'espace maritime, un espace de flux ! C'est de cette thématique que les rédacteurs des fiches cartographiques Marine x Europe ont choisi de se saisir pour cette nouvelle édition « Topo Carto ».

Fruit d'un **partenariat entre les Comités Europe et Marine & Océans**, le projet a pour ambition d'allier deux visions afin de présenter, en quelques pages et une cartographie, toute la complexité d'un espace maritime de notre globe.

Les mers de notre planète sont irriguées par des flux ! Ces flux, issus de l'exploitation des ressources de la mer mais aussi (et surtout) venant des terres, font des océans des espaces d'échanges et de transit.

Les Etats, notamment européens, tâchent de capter, de sécuriser et de maîtriser ces flux. A cette fin, le droit international public, mais surtout les marines nationales de chaque nation, sont clefs pour agir dans des espaces faits de partage, de collaboration mais aussi de concurrence et de compétition !