



## ***L'OCCUPATION DE L'AMAZONIE BLEUE***

*Une nécessité pour le développement ou une conséquence de lui-même ?*

**Mémoire de géopolitique  
du Capitaine de Vaisseau Rodolpho Arpon MARANDINO  
dans le cadre du séminaire « Géopolitique des Espaces Maritimes »**

**Directeur : M. Jean GUELLEC**

**Mars 2007**

## FICHE DOCUMENTAIRE

1. L'Occupation de L'Amazonie Bleue : une nécessité pour le développement ou une conséquence de lui-même ?
2. Capitaine de Vaisseau Rodolpho Arpon MARANDINO, Brésil
3. 12 mars 2007
4. Division B – groupe B1
5. Mémoire de géopolitique
6. En convoitant les richesses de la terre l'homme s'est osé dans direction de la mer. Avec l'évolution du temps on retourne à la mer, cette fois, pour explorer leur richesse.  
Par la mer sont arrivés les découvreurs du Brésil, une terre très riche. Par la mer sont venus les premiers envahisseurs, les Français et les Hollandais. Pendant le Brésil Empire a été créée une Marine que lui donnera la capacité d'utiliser la mer de forme avantageuse.  
La mer, toujours la mer. « La mer est le grand avertisseur. Le Dieu lui a mis à hurler près notre sommeil, pour nous veiller que ne pas dormir » (Rui Barbosa).  
A la fin de la décennie des 50, l'Organisation des Nations Unies (l'ONU) a commencé à discuter un texte qui deviendrait, quelques années plus tard, la Convention des Nations Unies sur les Droits de la Mer (CNUDM).  
La nécessité de cette Convention s'est rendue évidente, à partir du moment où les pays augmentaient chaque jour leurs informations sur le potentiel des richesses existantes de la mer et commençaient un mouvement puissant et rapide de territorialisation des espaces maritimes.  
Pendant l'établissement de la Zone Economique Exclusive brésilienne, où l'exploration et l'exploitation des ressources vivantes du sous-sol, du sol et des eaux sous-jacentes sont des prérogatives de l'état côtier et que peut être augmentée la Plateforme Continentale(PC) jusqu'à une limite de 350 milles, apparaît alors un secteur de 4,5 millions Km<sup>2</sup>, ce qui correspond approximativement à la moitié du territoire terrestre national.  
Pour alerter la société brésilienne sur l'importance non seulement stratégique mais aussi économique de la mer, a été faite une association entre la mer et la brousse amazonienne, pour montrer combien les eaux, le sol et le sous-sol marins sont indispensables pour le développement du pays. De la comparaison apparaît alors une zone avec les dimensions et les richesses potentielles d'une nouvelle Amazonie « Bleue », cette fois.  
Un effort national pour l'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue apparaît aussi nécessaire et en maintenant la souveraineté et le droit d'exploration sur cet espace maritime, en contribuant, aussi, avec la sauvegarde maritime internationale.
7. Amazonie, occupation, développement.

**L'Occupation de L'Amazonie Bleue : une nécessité pour le développement ou une  
conséquence de lui même ?**

**SOMMAIRE**

**PREMIÈRE PARTIE : EN DÉCOUVRANT L'AMAZONIE BLEUE**

Établissement de la PC et de la ZEE

Comparaison entre les deux Amazonies

Le contexte de la crédibilité internationale

**DEUXIÈME PARTIE : L'OCCUPATION SOUTENABLE**

Les acteurs et les outils

Les actions gouvernementales

La contribution à la sauvegarde maritime internationale

## INTRODUCTION

L'évolution du développement humain se retrouve dans l'échantillon des petites tribus de nomades à la recherche des ressources indispensables à sa survie. Avec l'évolution de l'intelligence apparaissent les premières techniques de chasse, le feu, les techniques de création etc. Cette succession évolutive a fait que l'homme néanmoins se rendait sédentaire bien qu'encore nomade.

De nouveaux horizons ont commencé à s'ouvrir. L'insatisfaction et la volonté, caractéristiques intrinsèques de l'être humain, l'ont poussé à oser de plus en plus loin et à conquérir, pour acquérir le bien convoité.

La mer, au début fin du monde, commence à se montrer comme un défi constant à l'insatisfaction humaine, aiguissant encore une fois la créativité qui se manifesterà dans de moyens marins d'exploration, ce qui aboutit à transformer les littoraux en de multi-frontières entre tous les états riverains de la planète.

Les populations se multiplient et cela augmente les nécessités de ressources. La mer toujours la mer, montre sa capacité de fournir ces ressources, conséquence du développement technologique. Grandit encore davantage son importance pour la survie humaine sur la planète.

Couvrant environ soixante et onze pourcent de la surface de la planète cette immense masse liquide est appelée pour l'océan mondial, traditionnellement divisé dans des entités géographiques moindres – le Pacifique, l'Atlantique, l'Indien, l'Arctique. Chacun d'eux englobe diverses portions moindres, les mers, délimitées normalement par des îles ou par des découpages du littoral.

Les océans jouent un rôle crucial dans l'équilibre naturel de la planète, surtout pour agir comme régulateurs thermiques. Les influences océaniques directes sur les secteurs continentaux, de manière générale, n'arrivent pas au-delà de cent kilomètres de la côte. Néanmoins, c'est exactement dans



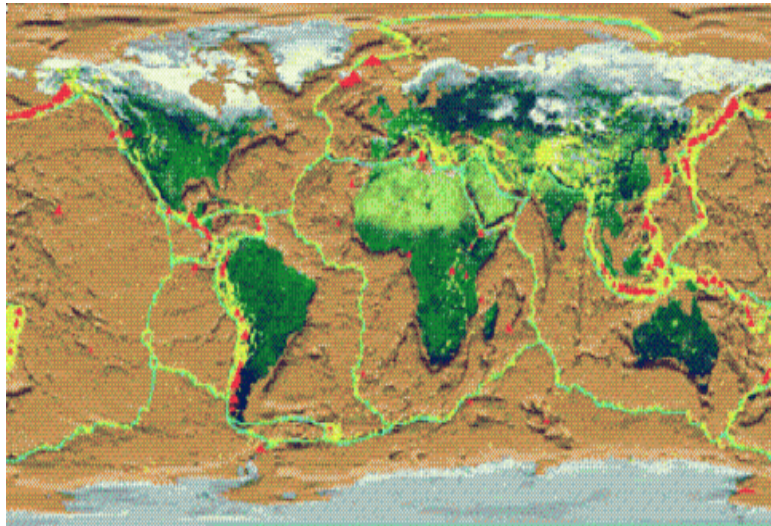
les secteurs éloignés jusqu'à soixante kilomètres environ du littoral, que se concentre près de soixante quinze pour cent de la population mondiale. Tout ce qui se produit dans les océans intéresse directement ou indirectement la majorité de l'humanité.

Les grandes extensions de terres immergées, les fonds océaniques, peuvent être divisées dans trois zones principales. D'abord la plate-forme continentale, de largeur changeante et aux profondeurs qui, généralement, ne dépassent pas les deux cents mètres. Dans cette zone océanique, durant les dernières décennies, ont eu lieu des découvertes des explorations importantes de gîtes de pétrole, comme celui de la Mer du Nord et du Bassin de Campos, près du littoral de l'état du Rio de Janeiro.

La seconde zone forme les bassins océaniques, distincts des plates-formes par les pentes continentales. Les bassins, avec des profondeurs moyennes de trois mille mètres, présentent des déclivités accentuées et des vallées profondes.

Ils sont limités dans leur base par les régions des abysses. Cette troisième zone constitue la plupart des lits océaniques, exhibant des profondeurs moyennes de cinq à sept mille mètres mais pouvant comporter des fosses maritimes, celles des Mariannes (Océan Pacifique), qui dépasse onze mille mètres.

Les régions abyssales sont traversées par des dorsales océaniques, vraies chaînes de montagnes submergées. Les plus grands sommets des dorsales océaniques émergent en formant îles et archipels, comme, par exemple, dans la région des Caraïbes et de l'Océanie.



Les océans sont des lieux de passage, de contacts commerciaux et culturels et aussi sources de ressources suffisamment diversifiées. La traditionnelle activité de pêche et l'extraction du pétrole ont pris une forme de plus en plus intense. En fonction de l'importance économique de ces richesses, l'exploration des espaces maritimes constitue un objet de concurrence internationale.

À la fin de la décennie des années cinquante, l'Organisation des Nations Unies (ONU) a commencé à discuter ce qui deviendra, quelques années plus tard, la Convention des Nations Unies sur les Droits de la Mer (CNUDM).

La nécessité de cette Convention s'est rendue évidente, à partir du moment où les pays augmentaient chaque jour leurs informations sur le potentiel des richesses existantes de la mer et commençaient un mouvement puissant et rapide de territorialisation des espaces maritimes.

La CNUDM, en vigueur depuis 1994, est l'instrument internationalement destiné à délimiter la sphère de performance d'un pays où s'exerce la tutelle de la mer. Elle peut contribuer à éliminer ou, au moins, réduire les désaccords qui, surtout au long du XX<sup>ème</sup> siècle, ont marqué les discussions sur la souveraineté et sur les anciennes normes dues aux coutumes, qui cherchaient à régler les secteurs maritimes adjacents.

Il s'agit d'un instrument suffisamment innovateur en termes juridiques, évaluant les divers aspects spatiaux directement rapportés aux mers.

Il limite la Mer Territoriale, en la réduisant à douze milles maritimes à partir de la ligne basse de la côte ; il établit une Zone Contigüe de vingt-quatre milles, dans lesquels l'État peut exercer ses droits de surveillance.

Il délimite aussi les eaux intérieures et le sommet; il reconnaît et délimite le droit de passage innocent et introduit le concept de Zone Economique Exclusive (ZEE), assurant son exploration économique par l'état côtier et en la définissant comme une extension de la mer territoriale, constituant une bande adjacente qui s'élargit jusqu'à cent quatre-vingt milles.

Quand l'extension des lignes géophysiques de la plate-forme continentale est ainsi justifiée, c'est-à-dire, que s'admet l'existence d'une Plate-forme Continentale Juridictionnelle - PCJ – elle élargit la propriété économique de l'État et peut atteindre jusqu'à trois cents cinquante milles de la ligne base que définit la Mer Territoriale.

De manière générale, les États les plus puissants - exactement ceux qui retiennent les moyens les plus efficaces pour explorer les ressources marines - sont favorables à un régime suffisant et de totale liberté d'exploration de ces richesses.

D'autre part, les États moins développés essayent de tirer avantage de leur situation géographique dans le but d'établir des droits sur des espaces maritimes plus suffisants, dans les proximités de leur littoral.

Aux intérêts économiques s'ajoutait la prise de conscience des menaces croissantes sur l'environnement maritime. La pollution croissante des mers et le déséquilibre des courants maritimes provoqué par le réchauffement de l'atmosphère accélèrent le changement climatique sur la base de phénomènes qui demeurent mal connus et appellent donc la mise en jeu du principe de précaution.

La nécessité de protéger l'environnement maritime s'est jusqu'à présent traduite par un renforcement des compétences des états dans les espaces en cause, puisque les droits souverains reconnus aux états riverains concernent également la protection de l'environnement.

On ne peut pas oublier que la période actuelle marque une recrudescence de l'attention portée aux problèmes de la mer comme voie de communication. La protection de ces lignes de communication maritime est vitale, que ce soit pour la sûreté maritime avec l'action des pirates, l'utilisation terroriste de ces espaces, la sécurité des conteneurs et des ports de transit et aussi avec la lutte contre le transport maritime d'armes et drogues.

Au Brésil, en raison de facteurs conjoncturels, s'est produite une migration de l'intérêt économique pour l'intérieur du Pays, avec la population brésilienne en tournant "le dos pour la mer". Cela a conduit à une dégradation de la mentalité maritime, à point de voir actuellement les Brésiliens, pour la plupart, penser à la mer seulement dans sa forme ludique.

Néanmoins, les intérêts du Brésil pour la mer sont immenses. Le pays possède plus de 7,4 mille kilomètres de frontière maritime. La côte nord va des Caraïbes et à la partie nord de l'Atlantique. Là se trouve l'embouchure du fleuve Amazone, dont le bassin permet la pénétration, dans tout le territoire amazonien, de ce qui vient par la mer. La côte nord-est se projette dans direction de l'Afrique, en rétrécissant l'océan et en réduisant la distance entre les deux continents à environ 1500 milles nautiques. Les côtes est et sud vont du fleuve de l'Argent à l'Antarctique et aux passages de Drake et du Cap de Bonne Esperance, seules alternatives pour la navigation dans le cas d'interruption, pour une quelconque raison, du trafic dans les canaux du Panama et de Suez.

Pour alerter la société brésilienne sur l'importance non seulement stratégique, mais aussi économique de la mer, une association entre la mer et la brousse amazonienne a été faite, pour montrer combien les eaux, le sol et le sous-sol marins sont indispensables pour le développement du pays. De la comparaison apparaît encore une

zone avec les dimensions et les richesses potentielles d'une nouvelle Amazonie « Bleue », cette fois.

Là encore apparaît clairement un effort national pour l'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue, en maintenant la souveraineté et le droit d'exploration sur cet espace maritime, avec la crédibilité internationale.

Pour détailler l'idée il conviendra dans un premier temps d'expliquer l'établissement de la zone maritime appelé Amazonie Bleue, sa comparaison avec l'Amazonie Verte et l'importance de la crédibilité internationale vis à vis de l'occupation soutenable de cet espace maritime. Il faut



alors montrer quels sont les acteurs, les outils et les actions gouvernementales nécessaires pour cela et la contribution conséquente à la sauvegarde maritime de l'Atlantique Sud.

C'est à partir de ces éléments qu'il sera alors possible de porter un jugement sur le paradoxe « l'Occupation, une nécessité pour le développement ou une conséquence de lui-même ».

## 1. EN DÉCOUVRANT L'AMAZONIE BLEUE

Au cours des années quatre-vingt, avec la convention de Montego-Bay, l'Amazonie bleue prend le visage qu'elle possède aujourd'hui - 4,5 millions de km<sup>2</sup>- soit la superficie de l'Amazonie, plus que la moitié de la superficie du Brésil, au travers desquels s'écoule 95% du commerce extérieur du pays, où est situé 80% de la production de pétrole et qui possède une réserve halieutique très importante.

Le Brésil possède une relative souveraineté sur cet immense espace maritime et le droit de profiter des richesses correspondantes, avec la contrepartie cependant des devoirs et des responsabilités de nature politique, environnementale et de sécurité publique sur cette zone.

### 1.1 Établissement de la PC et de la ZEE

Le 16 novembre 1994, la Convention des Nations Unies sur les Droits de la Mer est entrée en vigueur avec la ratification du soixantième état. Elle établit le concept de lignes de base à partir duquel doivent être comptés : la Mer Territoriale (jusqu'à 12 milles nautiques), la Zone Contiguë (jusqu'à 24 milles nautiques), la Zone Économique Exclusive (200 milles nautiques) et la limite extérieure de la plate-forme continentale au-delà des 200 milles.

La définition de Plate-forme Continentale présentée dans la CNUDM établit un nouveau concept, accompagné d'un accord juridique ou légal - *"la plate-forme continentale d'un État côtier comprend le lit et le sous-sol des secteurs sous-marins qui s'élargissent outre leur mer territoriale, dans toute l'extension de la prolongation naturelle de leur territoire terrestre, jusqu'au bord extérieur de la marge continentale, ou jusqu'à une distance de 200 milles maritimes des lignes de base. A partir de laquelle se mesure la largeur de la mer territoriale, dans les cas où que le bord extérieur de la marge continentale n'atteint pas cette distance."*

Les États Côtiers, à l'intérieur du concept d'utilisation soutenue des ressources marines, ont le droit d'exploiter, avec exclusivité, les ressources existantes à l'intérieur de la zone de 200 milles nautiques, pouvant encore élargir ces limites à celles de la plate-forme continentale en présentant une proposition avec l'établissement de ses limites. Dans ce but, le Brésil a commencé deux projets très importants : le « Plan d'enquête de la Plate-forme Continentale – **LEPLAC** » et le « Projet d'Evaluation du Potentiel Soutenable des Ressources Vivantes de la ZEE – **REVIZEE** ».

Le Brésil a déposé sa proposition, auprès du Secrétaire de l'Organisation des Nations Unies le 17 mai 2004.

### 1.1.1 Plan d'Enquête de la Plate-forme Continentale

Le Plan Brésilien (LEPLAC) a été un programme du Gouvernement brésilien, institué par le Décret n° 98.145, du 15 septembre 1989 et a eu pour finalité la détermination du secteur océanique compris au-delà de la zone économique exclusive, dans laquelle le Brésil exercera les droits exclusifs de souveraineté pour l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles du lit et du sous-sol comme établi dans la CNUDM.

La structure organisationnelle du LEPLAC s'initie dans la Commission Interministérielle pour les Ressources de la Mer (CIRM), créée en 1974, ayant pour finalité d'assister le Président de la République, par l'intermédiaire du Ministre d'État à la Défense, dans l'application des directives et propositions pour la réalisation de la Politique Nationale pour les Ressources de la Mer (PNRM).

La coordination du CIRM revient au Commandant de la Marine et la coordination de la Sous-commission pour LEPLAC, au Ministère des Affaires Étrangères.

Pour effectuer cette tâche gigantesque, la Marine du Brésil a mobilisé les plates-formes suivantes : Navire Océanographique Amiral Câmara, Navire Océanographique Amiral Álvaro Alberto, Navire Hydrographique Sírius et Navire Océanographique Antares. A la société pétrolière brésilienne - la « Petrobrás » est revenu la responsabilité de coordonner et superviser les activités concernant l'acquisition, le traitement et l'intégration des données de multicanal sismique, de gravimétrie et de magnétométrie utilisées pour la détermination de l'épaisseur de sédiments.



### **a) Des données géophysiques**

Par suite de l'inexistence d'une méthodologie consacrée aux activités de champ visées par les exigences de la CNUDM, la nécessité de développement de méthodes propres à l'acquisition de données bathymétriques s'est imposée. Elles se sont basées sur l'intégration des informations bathymétriques et géologiques, ainsi celles des coûts financiers et opérationnels, nécessaires à la réalisation d'enquêtes bathymétriques consécutives au respect de limite extérieure de la plate-forme brésilienne, pour ce qui concerne les données technico-scientifiques qu'ils supportent.

### **b) Les Résultats**

À la fin du traitement des données rassemblées dans la marge continentale brésilienne, il a été possible de quantifier et de présenter sous la forme de cartes les résultats atteints. La carte à droite présente le résultat final en établissant la limite extérieure de la plate-forme continentale brésilienne, en montrant la nouvelle configuration de la Zone Economique Exclusive brésilienne, avec ses limites.



### **c) Les dédoublements**

L'enquête sur la plate-forme continentale s'accompagne d'une importance particulière pour la politique extérieure du Brésil concernant l'Atlantique Sud. Outre les bénéfices intrinsèques provenant des nouvelles connaissances, cet ensemble d'activités accentue la présence brésilienne dans le secteur d'activité pilote dans l'Atlantique Sud, afin de contribuer à réveiller la conscience des autres États Côtiers sur la nécessité et l'utilité de définir aussi leurs limites extérieures de marges continentales.

Le Brésil participe de façon décisive aux travaux conduits par la Namibie. L'Angola et le Mozambique ont déjà démontré clairement leur intérêt à recevoir des orientations brésiennes pour la conduite de leurs projets respectifs.

#### **d) La proposition brésilienne**

La proposition brésilienne d'extension de sa plate-forme continentale a été remise et suivie d'une présentation à vingt organismes intégrants de la Commission des Limites. Dans le cadre interne, alors, une Sous-commission composée par sept membres de la Commission, responsable d'analyser en profondeur le travail présenté par le Brésil. La dite sous-commission, après analyse en détail de la proposition, fournira un rapport.

La Commission pourra l'approuver ou le restituer à la Sous-commission pour effectuer des corrections. Avec l'approbation du rapport par la Commission, le Secrétariat Général des Nations Unies acheminera le document à la Mission Permanente du Brésil auprès de l'ONU, officialisant ainsi sa livraison au Brésil.

Il reviendra au Brésil d'analyser les recommandations. Le cas échéant, un document national, devra être formulé dans lequel sera établi la limite extérieure de la plate-forme continentale brésilienne. Ultérieurement, le Brésil déposera les données relatives à la configuration de sa limite extérieure finale auprès du Secrétariat Général de l'ONU, qui la publiera à niveau international.

Le Brésil, en cas de non concordance avec les recommandations formulées par la Commission de Limites, devra présenter une nouvelle proposition que ira suivre tout la voie administrative de la proposition précédente.

Il convient souligner que les États sont souverains pour établir la limite extérieure de leur plate-forme continentale, étant responsables des conséquences provoquées par des mesures unilatérales

#### **1.1.2 Le Projet REVIZEE**

Le projet d'Evaluation du Potentiel Acceptable des Ressources Vivantes de la ZEE (REVIZEE) consiste à évaluer les biomasses et les potentiels acceptables de capture des ressources vivantes à l'intérieur de ZEE brésilienne, y compris les variations des conditions environnementales qui provoquent des oscillations spatiales et saisonnières dans leur distribution.

Il est fondamental que soient connues les espèces qui se reproduisent, leur distribution spatiale et séculaire, et leur vulnérabilité aux arts de pêche, étant aussi nécessaire de décrire l'habitat biotique et abiotique de leur présence.

Le Programme fournira encore d'excellentes occasions pour la diversification et la modernisation du secteur chalutier national, en y associant aussi la qualification du personnel scientifique et technique dans le secteur des sciences de la mer et de la pêche.

Les objectifs spécifiques du programme REVIZEE qui doivent être atteints dans 10 ans, sont :

- Estimer la distribution saisonnière, l'abondance et le potentiel acceptable des ressources chalutières ;
- Obtenir des informations générales sur la structure et la dynamique de l'écosystème de chaque région ;
- Évaluer et contrôler les ressources chalutières existantes et estimer une perspective pour son exploration dans l'avenir ;
- Définir de nouvelles stratégies et lignes d'action dans la recherche pour la conservation et la gestion de ces ressources.

Pour tenir compte des nécessités et des particularités, la côte brésilienne a été divisée en quatre sous-régions, contenant les sous-comités de chaque région chargés de réaliser une enquête chalutière et océanographique.

- Côte Sud (du « Arroio Chuí » à la pointe de « São Tomé ») ;
- Côte Centrale (de la Pointe de « São Tomé » à « Salvador », y compris l'Île de « Trindade ») ;
- Côte Nord-est (du « Salvador » à l'Embouchure du fleuve «Parnaíba », y compris «l'Atoll das Rocas » et les Archipels de « Fernando De Noronha » et du « São Pedro e São Paulo ») ;
- Côte Nord (de l'Embouchure du fleuve Parnaíba à la frontière maritime avec la Guyane Française).

La surveillance du Programme REVIZEE revient à la CIRM.

Les Sous-comités Régionaux (SCORE) sont formées par des chercheurs de la région elle-même, étant constitués d'un coordinateur, d'une vice-coordonateur et des représentants des divers secteurs de connaissance touchant aux Sciences de la Mer, y compris les océanographie chimique, physique, géologique et biologique, la météorologie, la sensorimétrie éloignée, statistique de pêche, dynamique de populations et d'évaluation d'approvisionnements, et de prospection de pêche, outre un représentant du secteur d'entreprise de la pêche.

La mise en œuvre des activités du programme au niveau régional s'effectue donc sous forme décentralisée, à travers l'engagement de toute la communauté

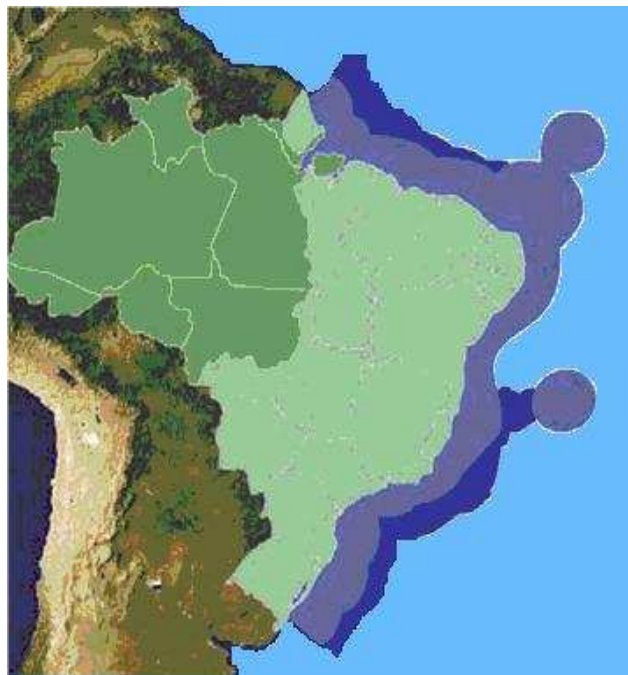
scientifique nationale spécialisée en recherche océanographique et de pêche, y compris les Universités, L'Institut Brésilien d'Environnement, les Instituts de Recherche, et par l'initiative privée, sur la base d'une stratégie de recherche multidisciplinaire et intégrée.

Soulignons qu'il est indispensable et urgent de constituer ainsi le seul moyen capable de garantir la plénitude d'utilisation de ces domaines par la société brésilienne.

Comme l'indique le REVIZEE, "La mer brésilienne représente une importante source génératrice d'aliments, d'emploi et de devises pour la nation, qui ne pourrait être proprement développée que si elle repose sur des résultats techniques et scientifiques".

## 1.2 Comparaison entre les deux Amazonies

Contrairement aux apparences, les similitudes sont nombreuses. À commencer par la superficie : la couverture forestière de l'Amazonie brésilienne est d'environ 3.2 millions de km<sup>2</sup> et l'Amazonie Bleue représente 3.5 millions de km<sup>2</sup>, avec possibilité d'augmentation, comme déjà vu précédemment, presque à 4.5 millions de km<sup>2</sup>.



### 1.2.1 L'Amazonie Légale – VERTE

L'Amazonie, avec ses 6.3 millions de Km<sup>2</sup> est la plus grande forêt tropicale du monde. En incluant neuf pays, elle occupe presque la moitié de l'Amérique du Sud. La plupart de la forêt - 3.2 millions de Km<sup>2</sup> - se trouve en territoire brésilien.

Ce secteur, ajouté à de la forêt « Atlantique », représente le tiers du total occupé par les forêts tropicales sur la planète. Outre le bois, existent dans l'Amazonie des secteurs du «cerrado<sup>1</sup>» et autres formations diverses, couvrant un total de 5 millions de Km<sup>2</sup>, connu comme l'Amazonie légale.

---

<sup>1</sup> CERRADO - Végétation caractéristique de la région centre ouest du Brésil. Elle se compose d'arbrisseaux.

Le système hydrique de la région Amazonienne est le plus imposant du monde. Le fleuve Amazone et ses plus de mille affluents forment un bassin qui comporte 1/5 de toute l'eau douce sous forme liquide de la planète. Il est le plus grand fleuve du monde en volume d'eau, et le deuxième plus grand pour sa longueur. Sa déclivité de seulement 65m garantit sa navigabilité, avec sa profondeur pouvant atteindre 100m. Ce potentiel hydrique est hautement stratégique pour le pays autant comme vecteur d'intégration régionale que comme de la réserve d'eau douce.

On estime qu'à l'intérieur de la forêt amazonienne coexistent en harmonie plus de 20% de toutes les espèces vivantes de la planète, réparties en 20 mille pour les végétaux supérieurs, 1400 de poissons, 300 de mammifères et 1300 d'oiseaux, sans parler des dizaines de milliers d'espèces d'insectes, autres invertébrés et micro-organismes

Pour avoir idée de ce que cela signifie, il existe plus espèces végétales dans un hectare de forêt amazonienne que dans tout le territoire européen. De toute cette variété, une moitié reste encore inconnue de la science, car beaucoup d'espèces sont endémiques c'est-à-dire qui vivent seulement dans une localité restreinte, en ne se produisant pas dans d'autres régions. Moins de 5% des espèces ont été étudiées pour la vérification des utilisations médicinales possibles, mais des substances importantes ont été déjà découvertes, comme le curare, un puissant anesthésique, et la quinine, le plus précieux remède contre la malaria.

Quelques plantes sont associées à la production d'énergie, soit par la combustion directe pour le bois, ou par l'approvisionnement en huiles végétales - biodiesel<sup>2</sup>.

La diversité biologique de cet écosystème représente une réserve incomparable de connaissances scientifiques, à explorer dans l'intérêt non seulement économique mais aussi social du pays.

L'abondance de minéraux dans la région est incontestée. Les plus importants sont : le fer (18 milliards de tonnes), l'aluminium (4 milliards de tonnes), le manganèse (80 milliards de tonnes), le cuivre (10 millions de tonnes), l'or, l'étain, le nickel, le diamant, l'uranium et le pétrole, outre des alliages spéciaux comme le COLTAN<sup>3</sup>, largement employée dans l'industrie spatiale et en micro électronique.

---

<sup>2</sup> BIODIESEL – Carburant produit par les huiles végétales

<sup>3</sup> COLTAN – alliage métallique formé par la Columbite et la Tantalite.

La richesse potentielle de cette région a provoqué ces dernières années quelques réactions étrangères sur l'Amazonie, tels que :

*" La destination de l'Amazonie est déterminée par le contexte international, et il n'y a pas beaucoup que le Brésil puisse faire à cet égard." -Lydia Garner, 1989, South West Texas Université.*

*" Contrairement à ce que les Brésiliens pensent, l'Amazonie n'est pas à eux mais à tous." - Al Gore, 1989, vice-président des États-Unis.*

*"Seulement l'internationalisation peut sauver l'Amazonie." - Groupe des 100. 1989, Mexicain.*

*"Le Brésil doit accepter une souveraineté relative sur l'Amazonie." - François Mitterrand, 1989. Président de la France.*

*"Les pays industrialisés ne peut pas vivre de la manière dont ils ont existé jusqu'à aujourd'hui s'ils n'ont pas à leur disposition les ressources naturelles non renouvelées de la planète. Ils auront ce que fournira un système de pressions et de contraintes garantes de la réalisation de leurs intérêts." - Henry Kissinger, 1994, secrétaire d'état des États-Unis.*

Ces manifestations viennent renforcer de plus en plus la nécessité de l'occupation soutenable de l'Amazonie légale, de la sensibilisation de la société sur la souveraineté brésilienne dans cette région et sur la capacité nationale de conservation de ce secteur vis-à-vis de la communauté internationale et des intérêts communs liés.

Dans ce contexte, l'Amazonie brésilienne est devenu l'objet de dispositions gouvernementales visant à la consolidation de son intégration au territoire national, à la garantie des frontières, à l'occupation rationnelle de l'espace physique et à l'exploration soutenue des importantes ressources naturelles existantes. En exemples de ces initiatives nous pouvons citer le projet « Calha Norte <sup>4</sup> » et le Système de Protection de l'Amazonie (SIPAM)<sup>5</sup>, qui inclut le Système de Surveillance de l'Amazonie (SIVAM)<sup>6</sup>

### **1.2.2 L'Amazonie BLEUE**

De la même manière, dans l'Amazonie bleue, apparaissent des questions économiques et stratégiques. Environ 95% du commerce extérieur brésilien dépend du transport maritime. En considérant l'addition des importations et des exportations, ce commerce dépasse la valeur de 120 milliards d'euros.

---

<sup>4</sup> CALHA NORTE – Projet d'intégration et occupation de l'Amazonie Verte, géré par le Ministère de la Défense.

<sup>5</sup> SIVAM – Système de surveillance de l'Amazonie Verte lié au SIPAM

<sup>6</sup> SIPAM – Système de protection de l'Amazonie Verte qui a été établi pour être utilisé comme outil dans l'occupation soutenable de la région.

Dans ces temps de globalisation, beaucoup des produits emploient des matières premières importées, de sorte que des interférences dans les lignes de communications maritimes peuvent conduire l'économie brésilienne à l'effondrement. En fait, le Brésil est aussi dépendant du trafic maritime qui se constitue une des grandes vulnérabilités stratégiques du pays.

Le pétrole est une autre grande richesse de l'Amazonie Bleue. Le Brésil prospecte, dans la mer, environ 80% de son pétrole et plus de 50% de son gaz naturel, ayant récemment atteint son auto suffisance. Il est facile de conclure que, privé de ces ressources, le pays serait paralysé, par suite de crise énergétique et des matières premières.

La pêche aussi est une richesse pondérable pour le Brésil. Elle est encore pratiquée, dans la grande plupart des cas, sous forme artisanale, alors qu'elle peut être une précieuse source de création d'emplois et, aussi, un puissant allié pour l'insertion sociale, en promouvant une plus grande offre d'aliments et en contribuant au



développement du pays. Néanmoins, chaque jour augmente le nombre d'exploitations agricoles de pisciculture, aquaculture et les recherches dans ce secteur se montrent bien avancées.

Comme dans l'Amazonie verte, un autre grand bien est représenté par les minéraux, trouvés dans les nodules polymétalliques, qui gisent sur le lit de la mer dans la forme, entre autres, de croûtes riches en cobalt et dépôts de sulfites. L'exploration, non viable économiquement aujourd'hui, pourra devenir un considérable filon de richesses dans l'avenir

De plus, la biodiversité dans de nouvelles formes de vie marine, qui ne dépend pas de la lumière, ont été trouvées dans les proximités de sources hydrothermales profondes et ouvrent des perspectives pour la biogénétique, présageant d'importantes applications de ces ressources dans la pharmacologie.

Un autre dédoublement d'intérêt croissant est la possibilité d'obtenir de l'eau potable, à large échelle, à partir de la mer, gagnée sur l'actuelle barrière technologique

constituée par l'exigence de grandes quantités d'énergie nécessaires au processus de dessalement.

Les deux Amazonies possèdent de grandes similitudes concernant les potentiels de richesse et leurs immenses dimensions, mais en examinant l'aspect de la souveraineté, bien que le Brésil possède la souveraineté total sur l'Amazonie Verte, la souveraineté sur l'Amazonie Bleue est relative ce qui ajoute une grande difficulté dans son occupation soutenable au vu de la communauté internationale. Un autre aspect est que les premières frontières physiquement définissables sont efficacement occupées par des pelotons et des œuvres d'infrastructure ; alors que les secondes, limites des eaux juridictionnelles, sont des lignes sur la mer qui n'existent pas physiquement, exigeant une action de présence intense.

L'exécution de cette tâche exige que le Brésil fasse évoluer sa mentalité maritime de manière à se donner un Pouvoir Maritime. En rappelant que sa responsabilité SAR (Cherche et Sauvetage) dépasse les frontières de l'Amazonie Bleue et inclut, dans son total, un secteur maritime équivalent à une fois et demie le territoire terrestre brésilien.

La peu de mentalité maritime qui caractérise les Brésiliens, et dans lesquels pèse l'absence d'une reconnaissance suffisante de la réelle importance économique de cette région pour l'avenir, est un échantillon de l'urgence d'un travail gouvernemental suffisant dans lequel figurent, comme dans le cas de l'Amazonie Verte, les actions visant l'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue et la conviction de la communauté internationale non seulement sur capacité du Brésil mais aussi sur les bénéfices liés à la sécurité maritime internationale.

### **1.3 Le contexte de la crédibilité internationale**

Nous avons pu voir que les deux Amazonies sont deux écosystèmes complexes et possesseurs d'une richesse incommensurable. Pour cette raison de divers acteurs internationaux tournent leur intérêt vers le Brésil. Certains avec des intérêts purement économiques et d'autres avec la préoccupation de la préservation de ces écosystèmes.

Nous allons considérer particulièrement l'environnement marin, y compris les océans et toutes les mers, ainsi que les zones côtières adjacentes qui forment un tout intégré, comme une composante essentielle du système qui rend possible l'existence de vie sur la Terre et une richesse qui offre des possibilités illimitées pour un développement soutenable

Le Brésil ne peut pas relâcher sa souveraineté sur leurs richesses parce qu'elles sont indispensables pour le développement industriel, la production d'aliments et le bien-être social de sa population. D'autre part il est conscient de la possible destruction de l'environnement liée à son exploration, inacceptable autant du point de vue national que international ; donc les résultats de cette destruction pourraient être désastreux non seulement pour la communauté internationale, mais principalement pour la population brésilienne.

En prenant en compte l'aspect de la défense nationale contre des possibles tentatives d'attaque à la souveraineté relative du pays dans les secteurs maritimes établis, il est important que toutes les actions d'occupation soutenable reposent sur trois piliers ; lesquels sont : la capacité et la connaissance nationales reconnues par les diverses Agences Internationales, l'approbation légale à l'intérieur du Droit International et la capacité militaire d'application du pouvoir naval. Ces piliers serviront comme dissuasion aux possibles tentatives d'interventions étrangères et contribueront de façon substantielle à la sécurité maritime internationale.

Le droit international reflété dans les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, établit les droits et les obligations des États et offre la base internationale sur laquelle doivent reposer les activités tournées vers la protection et le développement soutenable de l'environnement marin et côtier, ainsi que leurs ressources. De telles circonstances exigent de nouvelles conceptions de gestion et de développement marin et côtier sur les plans national, sous-régional, régional et mondial, tels que :

- Gestion intégrée et développement soutenable des zones côtières, et même des zones économiques exclusives;
- Protection de l'environnement marin ;
- Utilisation soutenable et conservation des ressources marines vivantes de haute mer;
- Utilisation soutenable et conservation des ressources marines vivantes sous juridiction nationale;
- Analyse des incertitudes critiques pour le maniement de l'environnement marin et le changement du climat;
- Fortification de la coopération et de l'échange sur le plan international, et même régional;

La mise en œuvre des activités ci-dessus énumérées doit se combiner avec la capacité nationale de surveillance maritime et d'intervention pour l'observation de la souveraineté et la juridiction d'espace maritime de l'Amazonie Bleue.

## **2. L'OCCUPATION SOUTENABLE**

Presque deux décennies de planification et de travail ont été consommées pour que le Brésil finisse l'enquête étendue océanographique et géophysique qui a permis d'établir la limite externe de sa plate-forme continentale, dont le rapport a été livré à l'ONU en mai 2004.

Une fois acceptée par l'ONU, il n'est pas difficile d'imaginer le niveau d'augmentation de responsabilités gouvernementales associé à cet extraordinaire profit, principalement en traitant d'un pays qui a plus de 95% de son commerce extérieur dépendant des itinéraires maritimes et dont les eaux adjacentes stockent d'immenses richesses naturelles, rappelant que plus de 80% de sa prospection de pétrole vient de la mer.

En soulignant encore qu'au moment où la mer patrimoniale brésilienne est considérée par grande addition de secteurs, il n'a pas comment cessé de méditer sur les positions contraires aux intérêts brésiliens. S'ils représentent encore un nouveau problème à résoudre, l'énorme augmentation de patrimoine, dont l'administration et la défense de la souveraineté et de la juridiction brésiliennes se présentent un grand défi pour toute la société.

### **2.1 Les acteurs et les outils**

Malgré les priorités gouvernementales tournées vers les programmes sociaux, faisant que les ressources budgétaires disponibles sont canalisées pour ce secteur, il est important de porter l'attention sur les nouvelles responsabilités attribuées au Gouvernement Brésilien par la Convention de l'ONU. Il est important aussi de prévoir sa mise en œuvre et de structurer les segments directement ou indirectement impliqués.

Il est important encore de rappeler que le Droit de la Mer, en même temps qu'il établit des paramètres et des droits, envisage aussi les circonstances dans lesquelles les États côtiers viennent à cesser d'exercer de tels droits sur les ressources de ZEE.

Où le Brésil se fait efficacement présent dans la gestion de leurs ressources, les soigne, les défend et les utilise, ou il se soumettra à des revendications, à des contestations d'autorité et à autres préoccupations issues de la performance d'autres

intéressés qui, souvent, auront une plus forte expression de pouvoir politique, militaire et économique. L'omission est une invitation au contentieux.

Une énorme augmentation de patrimoine à gérer et défendre, bien que pèse l'absence d'une reconnaissance suffisante de la réelle importance des Forces Armées dans un environnement qui ne prouve pas de menaces visibles à court terme. Il n'y a pas aussi une mentalité constituée sur l'intégration entre les divers acteurs gouvernementaux. La première expérience a été l'implantation du SIPAM.

Cette situation fait que la Politique de Défense brésilienne gagne d'autres dimensions et nuances en cherchant que forces, stratégies et compromissions de ressources soient réellement nécessaires. On ne peut pas cesser d'investir dans l'avenir sans gérer les ressources pour cette planification et il faut proposer des solutions non excessivement chères pour le Trésor National.

Tous les acteurs de la Défense Nationale doivent se réorganiser pour donner une approbation aux nouveaux objectifs nationaux. Un exemple typique de cette vision peut être donné par l'utilisation politique des Forces Armées dans l'aide aux actions gouvernementales et à la diplomatie, en même temps que, dans le cas en discussion, on cherche à réduire les vulnérabilités des frontières maritimes brésiennes.

### **2.1.1 Les acteurs**

Le Brésil ne dispose encore pas d'une organisation capable de coordonner efficacement l'action des diverses agences nationales attachées à la mer, d'où une gestion passablement endommagée.

Sur le plan national il existe un grand nombre d'organisations qui ont responsabilité partielle sur les sujets de la mer, normalement conflictuels entre elles. Les documents qui orientent les objectifs nationaux concernant la mer sont divers et sont établis avec une relative timidité.

La « Politique Maritime Nationale » (PMN), la « Politique Nationale pour les Ressources de la Mer » (PNRM) et le « Plan Sectoriel pour les Ressources de la Mer » (PSRM) reflètent cette situation.

Il est important de souligner, encore une fois, le peu de conscience de maritime qui caractérise les Brésiliens. Il existe ainsi une perception au sein de la société brésilienne que, en cas de problème sur la mer, il revient à la Marine Brésilienne de décider.

Aux moments critiques, la société n'aperçoit pas de séparations entre les

composantes du Pouvoir Maritime ; il concentre son foyer sur son bras armé, le Pouvoir Naval, et de lui attend des réponses. Ce type de considération n'est pas sans fondement. Les responsabilités sur la mer, au Brésil, sont diluées sectoriellement, exception faite pour celles qui affichent un respect au Pouvoir Naval, concentré sur la Marine du Brésil et dont le Commandant est l'Autorité Maritime Nationale.

Pour faciliter la présentation des acteurs impliqués, nous utiliserons l'idée de quelques formateurs d'avis sur la pensée navale, qui ont proposé de diviser les activités liées à la mer en six grands groupes, en raison de leurs objectifs plus importants, en projetant d'établir la coordination et l'intégration des différents acteurs, ainsi qu'englober tous les programmes et activités nationales et internationales, visant à éviter le gaspillage des ressources et à mieux répondre aux demandes des projets prévus.

Le premier de ces groupes ce serait le « **Connaissance sur la Mer** » qui comme l'indique son nom, traiterait les activités concernées par l'obtention de tout type de connaissance, tant scientifique que technologique, à l'intérieur des sciences rapportées à ces connaissances. Tous les programmes nationaux et internationaux, aujourd'hui en progrès, seraient englobés et coordonnés par ce groupe. Les acteurs gouvernementaux seraient les ministères de la Défense, de la Science et des Technologies, des Mines et de l'Énergie, du Développement, de l'Environnement, des Affaires Etrangères, de la Santé, de l'Éducation ainsi que Secrétairerie Spéciale d'Agriculture et de la Pêche.

Le second groupe serait la « **Protection de la Mer** », qui réunirait les activités de Gestion Côtière, d'administration de secteurs maritimes de protection environnementale, d'éducation environnementale, de protection sanitaire, de combat de la pollution marine et des agressions opportunistes, englobant tous les programmes environnementaux nationaux et internationaux sous sa coordination. Les acteurs gouvernementaux seraient le Ministère de la Défense, de l'Environnement, de la Santé, des Affaires Etrangères et de la Justice.

Le troisième groupe, la « **Protection de qui utilise la Mer** », où se placeraient les activités de l'enseignement professionnel maritime, du contrôle du trafic maritime, du sauvetage, de la protection de la vie humaine en mer, de la cartographie et signalisation nautique, de l'océanographie et météorologie, de sécurité à la navigation, de sécurité du travail à bord et dans les ports, de la santé et bien-être des marins, de sûreté des bateaux et ports et des mesures antiterrorisme. En sont les acteurs gouvernementaux les Ministères de la Défense, des Affaires Etrangères, des Transports,

du Travail et de l'Emploi, de la Justice. Par conséquent, toutes les institutions et organismes, ainsi que leurs projets respectifs seraient englobés et coordonnés par lui.

Le quatrième groupe serait, « **Utilisation de la Mer** », qui engloberait et coordonnerait les activités de navigation, de transport de marins, du sport et loisir, de tourisme, les ports, de soutiens des marins et port, de pilotage, les d'installation de poignées et de tuyauteries sous-marines en synergie avec les différents agences et institutions nationales et internationales. Les acteurs gouvernementaux seraient les Ministères de la Défense, des Transports, des Affaires Etrangères, du Tourisme, de l'Environnement, de Commerce Extérieur, de la justice et du Développement.

Le cinquième groupe « **Exploration des Ressources de la Mer** », avec les activités d'exploration de ressources renouvelables ou non, les réunirait et les coordonnerait, ainsi que toutes les entités publiques et privées nationales. Il aurait comme acteurs gouvernementaux le Ministère de la Défense, des Mines et de l'Énergie, de la Planification, des Finances, de l'Environnement, de la Santé, du Développement, ainsi que la Secrétairerie Spéciale d'Agriculture et de la Pêche.

Le sixième et dernier groupe, de « **Défense de la Mer** ». Ce groupe réunirait les activités navales typiques du Commandement de la Marine, concernées par la participation de la Mission Constitutionnelle des Forces armées en mer. Leurs principaux acteurs, mais non les seuls, seraient le Ministère de la Défense et des Affaires Etrangères.

### **2.1.2 Les outils**

Dans le contexte du SIPAM, on va considérer son principal outil, le Système de surveillance de l'Amazonie (SIVAM), qui consiste en système de surveillance conçu avec l'intention d'offrir au Système de Protection de l'Amazonie légale les ressources humaines et les matériels nécessaires pour viabiliser sa surveillance et son contrôle et donnant une couverture sensorielle et de communications à la région. Sa base technologique est suffisamment avancée, intégrant par satellite des sous-systèmes digitaux de sondes et de processeurs, comportant des plates-formes pour rassembler des données diverses, des postes météorologiques, des postes radar, des avions de surveillance radar et des moyens de communications.

Il a comme objectif final la compilation du scénario de l'Amazonie Légale, dans laquelle réside la situation régnante en son sol, dans les eaux intérieures et dans l'espace aérien. Les buts sont la protection et la conservation de l'environnement, le

contrôle de l'occupation et de l'utilisation de la terre, la surveillance et le contrôle des frontières terrestres et littorales, la prévention des activités illégales, la prévention et le contrôle des maladies, la protection de la population indigène, la surveillance du trafic fluvial et la surveillance et contrôle de l'espace aérien.

Il est possible de promouvoir des extensions du SIVAM afin d'élargir sa couverture, avec des vues sur l'Amazonie Bleue, mais compte tenu des spécificités du secteur maritime engagé et la souveraineté relative de ce secteur, il convient en se prévalant du modèle conçu pour le SIVAM, d'ajuster les moyens déjà existants dans la Marine Brésilienne pour structurer un Système Naval de Surveillance de l'Amazonie Bleue.

Nous allons commencer avec le Système Naval de Commandement et Contrôle (SISNC2) implanté dans le Commandement d'Opérations Navales.

Il s'agit d'un système informatique conçu avec un total accent sur les nécessités du contrôle de la mer et des éventuels théâtres d'opérations maritimes qui puissent avoir origine dans des situations belligérantes : Il inclut tout le secteur océanique d'intérêt, en ne se limitant pas à l'Amazonie Bleue. Il offre toutes les conditions pour une place à de nouveaux segments de banques de données, traitement de tâches supplémentaires aux domaines existants, interconnexion à d'autres systèmes (par exemple, le SIVAM, d'ailleurs nécessairement) et pour additions de ressources de télécommunications qui se révèlent nécessaires.

Ce système a son alimentation de données complétées par le Système des Informations sur le Trafic Maritime (SISTRAM) qu'a chargé le secteur SAR brésilien. Le SISTRAM reçoit les données de tous les navires marchands brésiliens ou affrétés dans une quelconque place du monde, galères capitaines, agences et commissariats de police éparpillés par le Brésil, fournis par les Postes Radiogoniométriques de la Marine, messages venus de Centres de Contrôle des pays des Amériques, parties de contact produites par des navires de la Marine ou des avions de l'Armée de l'Air Brésilienne en patrouille etc. Dans un futur proche, on pourra passer à recevoir, comme recommandations d'IMO, les informations concernant la sûreté de la communauté maritime internationale quant aux actions terroristes ou illicites en mer et les informations d'équipements de Long Range Identification and Poursuite (LRIT), ainsi que l'on pourra prendre en compte les informations des radars côtiers à longue portée.

Des données océanographiques, météorologiques, biologiques, de la gestion de l'activité de pêche, de la gestion côtière et tout ce qui pourrait constituer une cellule,

peuvent être ajoutées à la structure de données du système existant, lui donnant le renforcement compétent dans les ressources de gestion, le stockage, l'acquisition et le formatage de données, ainsi qu'améliorant les accès éloignés à telles données.

Il en ressort que, exempt de conditions pertinentes au contrôle de trafic aérien, d'interception d'avions et d'autres, relevant du SIVAM, ce Système Naval de Surveillance n'exigerait pas des solutions techniques sophistiquées et chères, typiques des applications en "temps réel". Exception doit être faite, naturellement, pour les processus de la sensorimétrie éloignée, toujours exigeant des solutions relativement coûteuses, pouvant être intégrés dans sa mise en œuvre graduelle.

Discourir sur le dimensionnement du Pouvoir Naval brésilien, s'éloignerait de l'objet de ce mémoire, mais il est important de montrer ce qu'est le complément indispensable à l'existence d'un noyau combattant agile, avec des navires de surface et des sous-marins en agissant dans le contrôle de la mer et dans la surveillance et la défense de la frontière maritime, avec comme foyer l'Atlantique Sud occidental.

L'existence d'une aviation navale de patrouille maritime basée à terre, élément important pour les missions routinières de clarification qui permettront la mise à jour continue du scénario et l'orientation d'unités ou des forces nécessaires, est ainsi recommandée.

Cet ensemble intégré, composerait, sans aucun doute, un grand système de vocation maritime, échantillon du puissant outil gestionnaire, dans le contexte interministériel, pour le support aux activités de la CIGM, sans cesser d'être un outil également puissant, mobilisable pour la mission de défense dans les situations de conflit ou de belligérance.

## **2.2 Les actions gouvernementales**

En préalable à l'addition de secteurs maritimes patrimoniaux juridictionnels ci-dessus décrits, l'insuffisance des structures existantes pour donner à ces secteurs incorporés un traitement plus suffisant, soit sous le point de vue de gestion économique et environnementale, soit sous l'optique de leur défense contre les pratiques illicites et contre les ambitions étrangères, se révèle pleinement.

Il apparaît un vide de pouvoir devant les risques et responsabilités rapportés, qui exigent l'idéalisation d'une structure capable de diriger, c'est-à-dire faisant présent l'État, cet énorme secteur, son environnement et leurs ressources.

On pourrait dire que le vide légal est rempli par les avis de la Convention de

l'ONU, qui doit être respectée. Il s'agit, avec urgence, de remplir maintenant le vide gestionnaire par l'exercice de la souveraineté. Et donc semble consensuel l'accord sur le fait que le Brésil n'est pas encore beaucoup préparé pour imposer son autorité, au moins dans la plénitude désirée, dans le nouveau scénario.

Comme déjà dit, il manque au Brésil la progression de la mentalité maritime de sa population, qui servira de base de structuration dans la gestion de l'Amazonie Bleue.

Ceci rend nécessaire l'établissement d'une Politique Maritime Brésilienne, l'implantation d'un grand programme national d'évaluation de la mer, visant à créer une ambition maritime dans le peuple brésilien et la réorganisation du secteur maritime dans le contexte national, intégrant les différents secteurs gouvernementaux ou non, avec les objectifs de :

- Renforcer la sauvegarde maritime ;
- Élargir la connaissance du monde maritime et de son importance dans le contexte du développement du pays ;
- Moderniser technologiquement l'industrie navale et de pêche et créer une flotte de commerce sous pavillon brésilien ;
- Réaliser des recherches de manière à élargir la connaissance pour réaliser une exploration responsable de toutes les formes de ressources existantes dans les fonds marins ;
- Optimiser l'emploi des ressources financières disponibles en regroupant des projets aujourd'hui en progrès et en intégrant les diverses entités engagées.

### **2.2.1 Une proposition d'organisation gestionnaire**

En faisant une analogie avec le secteur occupé par l'Amazonie Verte, il est naturel de penser au rôle du Système de Protection de l'Amazonie (SIPAM), avec son Centre Gérant et Opérationnel (CENSIPAM) dont la structure régimentaire se compose de quatre sous-commissions (Action Gouvernementale, Sujets Juridiques, Sujets Parlementaires et Sujets Fédératifs) et son Conseil Délibératoire qui est interministériel.

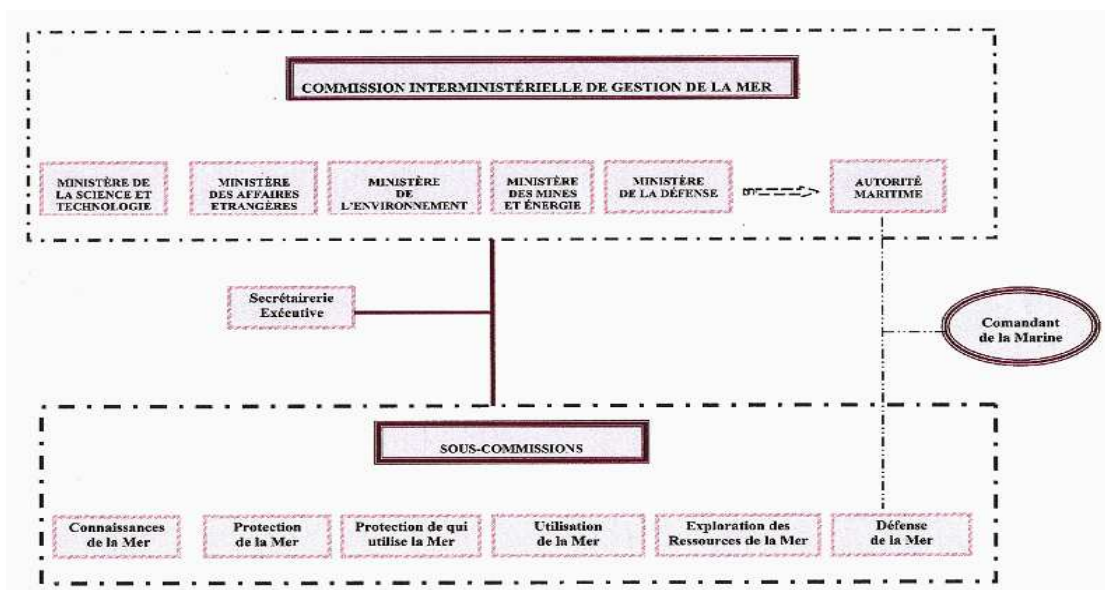
Ce système concerné par les contextes fédéral, de l'état, municipal et non gouvernemental, a été créé pour traiter d'une immense problématique en englobant la gestion de la connaissance, de la protection et du développement soutenable de la région amazonienne, impliquant des secteurs d'intérêt divers, tels que protection, santé, éducation, environnement, utilisation du sol et contrôle du trafic aérien (de même dans

l'empêchement des activités illicites).

En considérant les six groupes d'activités décrits ci-dessus, directement liés à l'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue, nous pourrions, par analogie au SIPAM, former les six sous-commissions de la "Commission Interministérielle de Gestion de la Mer" (CIGM), dont la création permettrait d'organiser les différents acteurs gouvernementaux ou non, qui ont des attributions et responsabilités directement ou indirectement liées à la mer.

Leurs membres seraient les ministres eux-mêmes et les titulaires des agences publiques, coordonnés par le Ministre de la Défense et accompagnés par l'Autorité Maritime Nationale comme conseiller direct de la commission. Les sous-commissions avec des membres représentants des communautés scientifiques et industrielles et des divers Ministères et agences publiques engagées. La CIGM se réunirait régulièrement, mais sa performance directe serait fonction des moyens de chaque sous-commission qui aurait comme coordinateur une autorité indiquée par le membre de la CIGM avec la plus grande action sur les activités concernées.

Au-dessous nous pouvons voir le croquis organisationnel de la Commission.



### 2.2.2 La Politique Maritime Brésilienne

Au long des années le problème maritime brésilien a été traité de façon cloisonnée par les différents composants engagées : politique, scientifique, économique, industriel, social, diplomatique et militaire, ce dernier étant celui qui a cherché le plus à s'intégrer de manière à être le seul responsable par la sauvegarde

maritime.

Certains des secteurs engagés ont favorisé leurs politiques sectorielles sans prendre en compte la nécessité d'intégration des volontés et d'une coordination suffisante des actions publiques. Le cloisonnement des interventions ministérielles et régionales ont, à défaut d'une vision d'ensemble, affaibli l'efficacité des actions du pays et des entités locales.

Un exemple de cette situation est la coexistence entre autres de la Politique Maritime Nationale, avec son objectif tourné plus sur l'emploi du Pouvoir Naval que sur l'expansion du Pouvoir Maritime, avec autres domaines sectoriels qui essaient de la compléter comme la Politique Nationale pour les ressources de la Mer ou le Plan Sectoriel pour les ressources de la Mer.

La multiplication des conflits d'intérêt en fonction de la désintégration produite au long du temps, élargit encore davantage la nécessité d'une politique maritime seule, qui intègre les acteurs et les actions, créant ainsi une synergie indispensable à l'optimisation des ressources employées et tire le maximum d'avantages de la contribution de la mer à l'économie et au développement national.

L'idée principale de cette politique sera de canaliser le potentiel d'innovation pour l'unification des ressources, l'organisation des synergies, la structuration de la capacité industrielle - des grands groupes industriels aux petites et moyennes sociétés – la coordination des efforts gouvernementaux, visant à éviter la dépense budgétaire et principalement à explorer au maximum la volonté de coopération d'entités internationales inquiétées par l'occupation responsable de ce secteur juridictionnel. Il convient de noter que le succès de cette politique est dépendant de l'existence, au sein de la société brésilienne, d'une grande ambition maritime.

### **2.2.3 Le programme**

Résultat de divers facteurs conjoncturels, la grande majorité d'intérêts économiques ont migré vers l'intérieur du pays, principalement en fonction de la politique agricole adoptée.

Le développement du pays néanmoins a maintenu la grande majorité de la population à moins de 150 kilomètres de la côte, mais avec sa mentalité maritime dégradée, en ne permettant pas la perception de la raison réelle de ce positionnement démographique.

Reviennent à Marine du Brésil les premières actions d'alerte de la population.

Cela a donc montré la nécessité de la participation de la société comme un tout dans la sauvegarde des intérêts nationaux dans la mer.

Comme première action, a été réalisée une corrélation entre un secteur maritime juridictionnel et la Forêt Amazonienne sur le costume de cette région, objet de convoitise et de discussions autant dans le contexte national comme international, pour produire une sensibilisation sur la nécessité de la souveraineté sur ce secteur et sur l'exploration soutenable de leurs potentialités pour le développement du pays.

La seconde action a eu comme cible la formation des nouvelles générations. Dans un accord entre les Ministères de la Défense, de l'Éducation et de la Culture, ont été lancés deux livres, un d'histoire et autre de géographie où sont présentés les aspects historiques et géographiques qui montrent la genèse d'une mentalité maritime et présentent de forme didactique les raisons et les avantages de l'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue pour le développement National.

Ces actions ont produit, conjointement avec les différents projets de développement national, un mouvement généralisé dans les divers segments de la société brésilienne motivée par l'intense débat sur le sujet, sur lequel se sont dirigés, peu à peu, les objectifs économiques nationaux pour la mer.

Apparaît alors le moment du lancement d'un grand programme national tourné pour la génération d'une ambition maritime de la société venant à expliquer la vraie raison de l'actuelle concentration démographique du Brésil.

### **2.3 Contribution à la sauvegarde maritime internationale**

Les questions concernant la sécurité maritime et la conservation et la protection de l'environnement marin en particulier, viennent en discussion sur le plan international et communautaire, vérifiant complètement l'importance accrue que les sujets du forum maritime et environnemental supposent pour les États côtiers.

Il convient de faire ressortir, aussi, l'attribution de priorités au principe de la conservation et protection du moyen marin concernant le principe de la liberté de navigation dans des eaux juridictionnelles. Parallèlement apparaît un nouveau tableau de préoccupations dirigées sur la nécessité de protection et de renforcement de la sécurité des navires, des installations portuaires et de la prévention des menaces d'actions illicites intentionnelles et de différents types de terrorisme, avec des formats efficaces de contrôle du transport maritime, de la mer territoriale et des ports.

La résolution 41 des Nations Unies, dans son article 41, item 11, proposé par le Brésil et approuvé par l'Assemblée Générale en 1986, a établi l'Atlantique Sud comme Zone de Paix et Coopération Régionale.

Du point de vue géostratégique brésilien, l'Atlantique Sud s'élargit de 20 degrés de latitude Nord jusqu'au continent antarctique, avec exception des Caraïbes, évidemment, soumises à l'autre considération de nature politique, économique et stratégique.

L'extension vers le nord a pour objectif d'inclure la projection africaine laquelle forme avec un saillant nord-est du Brésil un étroit canal d'à peine 1500 milles nautiques de largeur qui est un important itinéraire commercial avec valeur stratégique pour les pays riverains.

### 2.3.1 Itinéraires maritimes

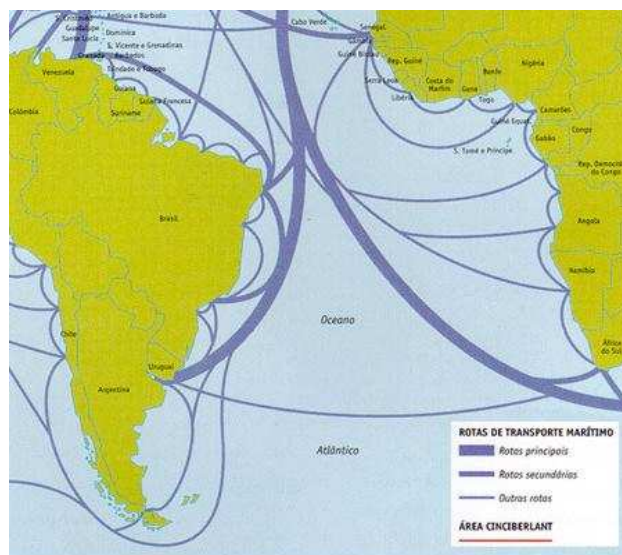
Les principaux itinéraires maritimes de l'Atlantique Sud sont :

Itinéraire 1 : De l'océan Indien ou de l'Est pour la Méditerranée et les ports occidentaux de l'Europe. Par elle passent 50% à 60% de tout le pétrole et de tous les matériels stratégiques importés par l'Europe.

Itinéraire 2 : De l'océan Indien ou de l'Est pour les Caraïbes, des ports du golfe du Mexique et des ports de la Côte Est des EUA. Par cette route passent 26% de tout le pétrole importé par les EUA.

Itinéraire 3 : Des ports du Brésil pour les ports de Méditerranée et les ports de l'Europe et pour les ports du MERCOSUL. Par cette route passent 53% de toutes les exportations brésiliennes.

Itinéraire 4 : Cette itinéraire lie les ports de l'Amérique du Sud à des ports des Caraïbes et du Golfe du Mexique ; par cette route passent 11,5% de toutes les exportations brésiliennes, 13,5% de toutes les importations brésiliennes de pétrole.



Itinéraire 5 : De l'Océan Indien et de l'Est pour le Brésil et vice versa. Par elle passent 68% de toutes les importations brésiliennes de pétrole (du Golfe Persique) 33% de toutes les exportations brésiliennes (fer pour l'Est, principalement).

Itinéraire 6 : Du Brésil pour le Golfe du Guinée. Par cette route passent 15% de toutes les importations brésiliennes de pétrole.

Depuis l'implantation du MERCOSUL les valeurs relatives au Brésil viennent à se modifier en fonction de l'augmentation de l'échange commercial entre les pays des membres.

### **2.3.2 L'importance stratégique de l'Atlantique Sud**

Bien que l'Atlantique Sud ne soit pas, stratégiquement et économiquement, aussi important que l'Atlantique Nord, dans une évaluation globale, il a quelques caractéristiques qui, aux moments de crise, peuvent changer cette vision.

À travers le Canal de Drake et des eaux au Sud du Cap de « Bonne Espérance », l'Atlantique Sud communique avec les océans Pacifique et Indien.

La connexion de l'Atlantique Nord avec ces océans est faite à travers des canaux artificiels - Panama et Suez - susceptibles d'être fermés. Et qui sont aujourd'hui inadéquats pour l'utilisation de grands bateaux.

L'Atlantique Sud est aujourd'hui le principal espace maritime ouvert qui émerge dans le champ du pétrole, avec facilité logistique et de réponse rapide pour les pouvoirs occidentaux du Nord, en particulier pour les Etats-Unis. Il revêt une importance stratégique comme plate-forme offshore avec une signification mondiale et comme couloir d'approvisionnement alternatif. Il suffit de penser à l'aggravation de la situation en Méditerranée, dans le Golfe Persique ou dans le détroit du « Bosphore » (avec les effets de modifications en Turquie et de turbulences en Mer Noire), dans une éventuelle perte totale de contrôle de la situation dans la Mer des Caraïbes (turbulence au Venezuela, le plus grand producteur latino-américain après le Mexique, et en Colombie), pour que l'on perçoive à quel point l'Atlantique Sud peut être une vraie valve de sécurité.

La plupart du pétrole brésilien vient de la plate-forme continentale et la plupart des ressources à être encore explorées sont aussi sous l'eau. Son autosuffisance est donnée en fonction de l'augmentation dans la production de la plate-forme maritime. Ce n'est pas donc surprenant que la société pétrolière brésilienne - la PETROBRAS, qui a

développé la technologie pour prospection et exploitation de pétrole "offshore" conserve le savoir faire d'exploration dans des eaux profondes.

Le Brésil est un opérateur global et 95% de leur commerce international est fait par mer.

Dû à ces considérations, l'Atlantique Sud est économiquement et stratégiquement important pour le Brésil, aspect qui renforce encore davantage l'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue.

### **2.3.3 La conséquente contribution**

Comme nous pouvons voir la volonté stratégique du Brésil est de coexister harmonieusement avec les autres pays riverains de l'Atlantique Sud, volonté démontrée dans sa proposition auprès de l'ONU pour la création de la Zone de Paix et Coopération Régionale et de sa participation auprès de voisins africains, dans l'enquête de leur ZEEs.

L'Atlantique Sud a déjà prévalu dans des termes de production pétrolifère, plus que la Mer du Nord européenne. L'espace des pays africains et latino-américains de l'Atlantique Sud produit environ 8.5% du pétrole mondial, avec prééminence pour le Nigeria et le Brésil, ayant dépassé le poids commun à la Norvège et au Royaume-Uni.

Les analystes prévoient la "course" des principaux importateurs - États-Unis, Japon, Chine, Europe - et toutes les régions du monde pour lesquelles il est souhaitable de fuir la stratégie du cartel de l'OPEP et des conflits latents du Moyen-Orient.

Cette position de l'Atlantique Sud pourra se renforcer encore davantage avec une accentuation de l'exploration offshore dans des eaux profondes et ultra-profondes.

La croissance naturelle, d'importance stratégique, de cette zone maritime, attirera certainement de plus en plus de menaces d'actions illicites intentionnelles et de différents types de terrorisme en rendant important sa tutelle juridictionnelle de la part de chaque pays riverain, ainsi que son intégration au domaine des actions de combat à ce type de menaces. L'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue liée à la responsabilité SAR brésilienne, sera certainement une contribution de forme évidente à la sauvegarde maritime internationale.

## CONCLUSION

Le Brésil, vu comme un important acteur international, possède une frontière maritime étendue et un territoire de dimensions continentales. Sa population possède une fascinante diversité culturelle et différents paradoxes. Sa politique de développement vise à minimiser ces paradoxes et à permettre sa participation sous forme active dans le scénario mondial.

Son action régionale cherche à l'intégration des pays sud-américains autour d'une communauté économique possesseur d'un marché de consommation important et une variété de ressources capable de supporter leurs besoins internes et de se placer dans la liste des puissances économiques.

En liaison avec le contexte international nous avons pu appréhender, pendant les développements précédents, non seulement le grand défi devant la communauté internationale que présente au Brésil l'occupation soutenable de l'Amazonie Bleue, mais également la relation directe que cette occupation a avec le développement du pays et la contribution à la sauvegarde maritime internationale.

Comme nous avons pu voir, après des décennies tournées vers l'intérieur de son territoire, le pays commence à se tourner vers la mer et l'exploration de ses ressources naturelles. De forme analogue à la politique d'occupation de l'Amazonie Verte, la sensibilisation des divers segments de la société sur l'importance des ressources dans elle existantes en vue du développement du pays se fait nécessaire.

En se prévalant de l'approbation internationale acquise dans la CNUDM et conscient de ses responsabilités, le Brésil doit établir la Politique Maritime Brésilienne et à la lumière de ce document, réorganiser son secteur maritime et intégrer les divers acteurs et les programmes autour d'une gestion coordinatrice centrale.

Celle-ci ne sera pas une solution à court terme vis à caractère définitif. Un débat constant autour d'un forum national, avec la participation de tous les secteurs de la société ainsi que des représentants de la communauté internationale, principalement ceux appartenant aux pays baignés par l'Atlantique Sud devenu nécessaire.

Avec une croissance économique accélérée où le PIB a été triplé dans les dix derniers années, le Brésil se présente en effet comme un interlocuteur de choix pour certains pays émergents tout en s'imposant progressivement comme un acteur dans les enceintes au sein desquelles se concertent et agissent les grandes puissances. Ainsi son influence grandit-elle sur la scène internationale, légitimant ses ambitions à l'échelle

mondiale.

Ce pays a en effet longtemps tardé à exploiter son immense potentiel mais a été capable de progresser d'une manière spectaculaire et dans des délais restreints sur le plan économique au XX<sup>e</sup> siècle.

Après avoir énoncé ces constats au vu des informations présentes dans ce mémoire, nous pouvons alors conclure, devant la question initialement présentée "*Une nécessité pour le développement ou une conséquence de lui-même ?*", que l'occupation de l'Amazonie Bleue est une nécessité, conséquence du développement du pays, acteur présentant un développement important dans le contexte régional et qui a prouvé par ses résultats dans le champ du développement économique mondial.

## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES EN PORTUGAIS :

- CAVAGNARI FILHO Geraldo Lesbat, *Estratégia e Defesa* (1960 - 1990). Premissas, Campinas SP. Núcleo de Estudos Estratégicos- NEE. UNICAMP, 1994.
- DECUADRA, Daniel Rótulo, *Geopolítica, política externa e pensamento militar brasileiros em relação ao Atlântico Sul* (1964 - 1990), Rio de Janeiro, RJ, Instituto de Relações Internacionais, PUC -RJ, 1991.
- GAMBÔA, B. J. P., *A maritimidade brasileira*. UFRJ-Mar, Rio de Janeiro, 2003.
- GIBERTONI, C. A. C. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*, Rio de Janeiro, Ed. Renovar, 1998.
- LIMA Eduardo.e VELASCO Luiz, *Marinha Mercante do Brasil*, perspectivas no novo cenário mundial, Ed. José Olímpio, 2001.
- MATOS Carlos da Meira, *Brasil Geopolítica e destino*, Rio de Janeiro, Ed. José Olympio, 1975.
- MATOS Carlos da Meira, *A Geopolítica e as Projeções do Poder*, Rio de Janeiro, Editora José Olympio, 1977.
- MILLER K. R., *Em busca de um novo equilíbrio*, Ed. IBAMA, Brasília, DF, 1997.
- MORAES Antonio C. R., *Os Impactos da Política Urbana sobre a Zona Costeira*, Ministério do Meio Ambiente, Brasília, DF, 1996.
- PAUWELS, P. G. J., *Atlas Geográfico Marítimo*, São Paulo, Ed. Melhoramentos de São Paulo, 1996.
- VIDIGAL, Alte. Armando Amorin Ferreira, *A evolução do pensamento estratégico brasileiro*, 3<sup>a</sup>. Ed., Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1985

### OUVRAGES EN FRANÇAIS :

- BENASSAR Bartolomé et MARIN Richard, "Histoire du Brésil, 1500-2000". Fayard, 2000.
- DROULERS Martine, *L'Amazonie : vers un développement durable*, Paris, ed. Armand Colin/SEJER, 2004.
- MANCEBO François, *Le développement durable*, Paris, ed. Armand Colin/SEJER, 2006.
- THÉRY, Hervé (ed.), *Environnement et développement en Amazonie brésilienne*, Paris, ed. Belin, 1997.
- VLACH, V, *La formation d'un grand état et la construction de l'unité nationale du Brésil*, thèse bde doctorat, Centre de recherches et d'analyses géopolitiques, université Paris VIII, 1997.

### OUVRAGES EN ANGLAIS:

- COUSTEAU J. Y., *Jacques Cousteau: the ocean world*, New York: H. N. Abrams, 1985.

MAHAN, A. T., *The Influence of Sea Power upon History*, 25 ed. Boston, Little Brown and Company, 1918.

REAKA-KUDLA M. L., *The global biodiversity of coral reefs: a comparison with rain forests*, 1997.

SEIBOLD E. and BERGER W. H., *The sea floor: an introduction to marine geology*, Springer-Verlag, 1996.

### **ARTICLES DE REVUES EN PORTUGAIS :**

CARVALHO R. G., « Amazônia Azul », *Revista do Clube Naval*, n° 329 jan/fev/mar, 2004.

CASTRO, Therezinha de., « O Atlântico Sul no Contexto Regional », *A Defesa Nacional*, n° 714, julho 1984.

DIAS, J. R. M., « Modernização dos Portos », *Revista Brasileira de Comércio Exterior*, n° 58, 1999.

DIEGUES JUNIOR, M., « Ocupação Humana e Definição Territorial do Brasil ». *S.d., Conselho Federal de Cultura*, p. 7-161, 1991.

DIEGUES, A. C e ROSMAN, P. C. C., « Caracterização dos Ativos Ambientais da Zona Costeira Brasileira. Programa Nacional do Meio Ambiente », 62 p, 1998.

EGLER, C. G. « Os Impactos da Política Industrial sobre a Zona Costeira », *Ministério do Meio Ambiente*, Brasília, 1995.

\_\_\_\_\_, « Gerenciando a Amazônia Azul », *Revista do Clube Naval*, n°331 jul/ago/set, 2004.

MATOS, Carlos da Meira, « Atlântico Sul \_ Sua Importância Estratégica », *A Defesa Nacional*, n° 688, 1980.

XAVIER A. e COSTA, L. A., « Depósitos de cobre, cobalto, níquel e manganês (nódulos polimetálicos) », *Recursos minerais da margem continental brasileira e das áreas oceânicas adjacentes*, PETROBRAS, Projeto REMAC, v. 10, 1989.

### **ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS :**

BURSZTYN Marcel, « Amazonie brésilienne : à la recherche d'un projet », *Problèmes d'Amérique Latine*, n°60, pp. 49-70, 2006.

PASQUIS Richard, « La conservation de la biodiversité en Amazonie », *Problèmes d'Amérique Latine*, n° 60, pp. 29-48, 2006.

SIEBOLD, E., « Les Sciences de la Mer à l'Aube de l'An 2000 », *UNESCO. Impact – Science et Société – Science et Droit International de la Mer pour l'Homme de Demain*, n.3/4, 1985.

THÉRY Hervé, « Entre les fronts de développement, les initiatives pour la préservation de l'environnement de la grande Amazonie », *Problèmes d'Amérique Latine*, n° 60, pp. 9-28, 2006.

### **ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS**

BRUCE, L. P. and LEE, H.; HAITES, E. F., « Climate Change » *Economic and social dimensions of climate change*, Cambridge, CUP, 1996.

COSTANZA, R., « The ecological, economic, and social importance of the oceans » Document présenté à la Commission Mondiale Independent sur les Océans (IWCO), 28 p., 1997.

FERREIRA B. P and MAIDA M., « Fishing and the future of Brazil's Northeastern reefs », *InterCoast* 38, p.3-22, 2001.

## **DOCUMENTS, ÉTUDES et REFERENCES :**

\_\_\_\_\_, « Avaliação e ações prioritárias para a conservação da biodiversidade das zonas costeira e marinha », *Ministério do Meio Ambiente, dos recursos Hídricos e da Amazônia Legal*, Fundação Bio-RIO, SECTAM, IDEMA, SNE, Brasília, 2002.

BECKER, Bertha-Kolffmann, « Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira » *Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro, Ministério do Meio Ambiente*, 1995.

BRASIL, « Decreto Legislativo nº 11, de 16 de abril de 1980, aprova o texto da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar », *Diário Oficial da União*, 18 abr. 1980.

BRASIL, « Decreto Presidencial nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, aprova a Política Marítima Nacional (PMN) », *Diário Oficial da União*, 12 de outubro de 1994.

BRASIL, « Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, dispõe sobre o Mar Territorial , a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências », *Diário Oficial da União*, 5 janeiro de 1993.

BRASIL, « Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, estabelece a Política Marítima Nacional, *Diário Oficial da União*, 9 de janeiro de 1997.

BRASIL, « Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, estabelece a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) », *Diário Oficial da União*, 12 de dezembro de 1997.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR, « Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar », *versão oficial para todos os povos de Língua Portuguesa*, Min. Negócios Estrangeiros de Portugal. Série C Biblioteca Diplomática, reproduzida no Brasil pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, Ministério da. Marinha, 1985.

MARINHA DO BRASIL, « V Plano setorial para os recursos do mar (1999-2003) », *CIRM*, 38 p. 1999.

MARINHA DO BRASIL, « Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC 11) », *Resolução CIRM* ,nQ 005, de 3 de dezembro de 1997.

\_\_\_\_\_, « Macrodiagnóstico da Zona Costeira do Brasil na Escala da União », *Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal*, Brasília, 1996.

\_\_\_\_\_, « Marinha mercante brasileira: perspectivas e funções na integração competitiva do país na economia internacional. Estudos » *BNDES, Cadernos de Infra-Estrutura* n. 12, 1988.

OLIVEIRA, L. L., « Novos Aspectos Geopolíticos do Brasil », *Revista Marítima Brasileira*, n. 113, jan./mar., 1989.

ONU. Discurso do Secretário-Geral ao Plenário da Comissão de Desenvolvimento Sustentável da ONU, abr., 1996.

SILVEIRA, Rayder A., « Amazônia Azul: Riqueza Desconhecida » - Simpósio da Escola de Guerra Naval, Centro de Estudos Político-Estratégicos. nov. 2004.

\_\_\_\_\_, « Transporte marítimo – o Brasil e o mundo ». *Cadernos de Infra-Estrutura* n° 5, BNDES, Área de Infra-Estrutura/Gerência de Estudos Setoriais 3, nov, 1997.

### **QUELQUES SITES DANS L'INTERNET :**

AMAZÔNIA, PORTAL, « Meio Ambiente, economia », disponível em <[http://www.amazonia.org.br/guia/index.cfm?cat\\_id=44&siteid=2](http://www.amazonia.org.br/guia/index.cfm?cat_id=44&siteid=2)>.

BDT « Avaliação e ações prioritárias para a conservação da biodiversidade da zona costeira e marinha », disponível em: <<http://www.bdt.fat.org.br/workshop/costa>>.

FONSECA F. P. L., « A dependência do mar : Os Usos dos Oceanos no Século XXI », *Relatório Final à Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos – A Contribuição Brasileira*, disponível em:<<http://www.abtp.com.br/comissao/historico.asp>>.

FONSECA G. A. B., RYLANDS A. B. e PINTO, L. P. S., « Estratégia nacional de diversidade biológica – contribuição para a estratégia de conservação », disponível em: <<http://www.bdt.org/bdt/oeaproj/insitu>>.

KONIG Claire, « Géopolitique et Guerre de l'eau », disponível em <<http://www.futura-sciences.com/comprendre/d/dossier622-1.php?xml=1>>

HISTÓRIANET, PORTAL. « O processo de independência do Brasil », Disponível em: <<http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=3>>.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, « Safe, secure and efficient shipping on clean ocean », disponível em <<http://www.imo.org/home.asp>>.

L'AUTORITÉ INTERNATIONALE DES FONDS MARITIMES, PORTAL, disponível em <<http://www.isa.org/jm/fr/default.htm>>.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, « Conheça o Ministério. Competência e Estrutura », disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/>>.

NASCIMENTO Durbens M., « Projeto Calha Norte », disponível em <[http://www.cpdoc.fgv.br/projetos/militares-mazonia/arq/txt\\_DurbensNascimento.pdf](http://www.cpdoc.fgv.br/projetos/militares-mazonia/arq/txt_DurbensNascimento.pdf)>.

PEREIRA, P. M., « Unidades de conservação da zona costeira e marinha do Brasil », disponível em: <<http://www.bdt.org.br/workshop/costa/uc>>.

SCHILLING Voltaire, « História antiga e medieval », disponível em: <<http://educaterra.terra.com.br/voltaire/>>.

SUA PESQUISA, PORTAL, « Grandes Navegações » disponível em: <<http://www.suapesquisa.com/grandesnavegacoes/>>.

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	4
<b>1 - <u>EN DÉCOUVRANT L'AMAZONIE BLEUE</u></b> .....	<b>9</b>
<b>1.1. <u>Établissement de la PC et de la ZEE</u></b> .....	<b>9</b>
<b>1.1.1 <i>Plan d'Enquête de la Plate-forme Continentale</i></b> .....	<b>10</b>
a) <i>Des données géophysiques</i> .....	10
b) <i>Les Résultats</i> .....	11
c) <i>Les dédoublements</i> .....	11
d) <i>La proposition brésilienne</i> .....	11
<b>1.1.2 <i>Projet REVIZEE</i></b> .....	<b>12</b>
<b>1.2. <u>Comparaison entre les deux Amazonies</u></b> .....	<b>14</b>
<b>1.2.1 <i>L'Amazonie Légale – VERTE</i></b> .....	<b>14</b>
<b>1.2.2 <i>L'Amazonie BLEUE</i></b> .....	<b>16</b>
<b>1.3. <u>Le contexte de la crédibilité internationale</u></b> .....	<b>18</b>
<b>2. <u>L'OCCUPATION SOUTENABLE</u></b> .....	<b>19</b>
<b>2.1. <u>Les acteurs et les outils</u></b> .....	<b>20</b>
<b>2.1.1 <i>Les acteurs</i></b> .....	<b>21</b>
<b>2.1.2 <i>Les outils</i></b> .....	<b>23</b>
<b>2.2. <u>Les actions gouvernementales</u></b> .....	<b>25</b>
<b>2.2.1 <i>Une proposition d'organisation gestionnaire</i></b> .....	<b>26</b>
<b>2.2.2 <i>La Politique Maritime Brésilienne</i></b> .....	<b>27</b>
<b>2.2.3 <i>Le programme</i></b> .....	<b>28</b>
<b>2.3. <u>Contribution à la sauvegarde maritime internationale</u></b> .....	<b>29</b>
<b>2.3.1 <i>Itinéraires maritimes</i></b> .....	<b>30</b>
<b>2.3.2 <i>L'importance stratégique de l'Atlantique Sud</i></b> .....	<b>31</b>
<b>2.3.3 <i>La conséquente contribution</i></b> .....	<b>32</b>
CONCLUSION .....	33