



Le partage des richesses de la mer peut-il contribuer à la lutte contre la pauvreté des pays enclavés ?

Mémoire de géopolitique

du Lieutenant colonel Halidou GADO

dans le cadre de l'étude dirigée "les enjeux des espaces
océaniques"

Directeur : contre-amiral François CARON

Avril 2001

Sommaire

Partie I :

Les richesses marines et les pays enclavés

Les richesses de la mer

Les pays enclavés

Partie II :

Les raisons du partage

Raisons historiques

Raisons environnementales

Raisons juridiques

Raisons d'intégration et de solidarité

Partie III :

Comment faire le partage Analyse ?

Les règles du partage

Les domaines concernés

Table des matières

Page	I
Introduction	1
Préambule	2
Partie I : Les richesses marines et les pays enclavés	3
1.1 L'univers marin et ses richesses	3
1.11 La pêche	4
1.12 Les auto-routes océaniques	5-6
1.13 Les ports	6-7
1.14 L'exploitation du pétrole et du gaz naturel	7-8-9
1.15 Les pays enclavés et les richesses de la mer	10
Partie II : Les raisons du partage	11
2.1 Historique	11
2.2 le réchauffement de la planète	12
2.3 Le programme des Nations Unies de lutte contre la pauvreté	13
Partie III : Les règles du partage et les domaines concernés	14
3.1 Le partage conformément au droit de la mer	15-
3.11 les parties et les articles	16
3.12 Les parties VII -haute mer	17
3.13 Le fonctionnement de l' autorité internationale	18
3.14 Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du droit excessive	19
3.15 Les règles du partage	20
3.16 Les conditions(les préalables du partage)	21

317 Le partage au niveau bilatéral	22
3.18 Le partage au niveau régional et international	23
	24

Introduction :

Jadis considérés comme un univers mystérieux, les océans faisaient l'objet de tous les mythes sordides suscitant répulsion et crainte. Les vastes étendues de mer étaient considérées comme les domaines des monstres et autres génies. Le seul intérêt qu'ils représentent à l'époque était de fournir du poisson pour la consommation des populations riveraines pratiquant la pêche artisanale.

Il a fallu le XV^e siècle pour que des peuples curieux ,aventuriers à la recherche du bien être pour percer les mystères qui entouraient les océans. C'est ainsi que la navigation et la construction navale commencèrent à représenter un intérêt particulier pour les populations riveraines. Les pionniers en la matière étaient les espagnols et les portugais . Ils se lancèrent à la conquête d'autres horizons tout en se frottant à d'autres civilisations et par la même occasion ils se créent des échanges culturels et commerciaux avec les populations autochtones qui n'avaient pas tenté l'aventure marine . Ce qui a fait la gloire du Portugal et de l'Espagne. Voyant les retombées de leur audace ,ils se lancèrent de plus belle dans la conquête de nouvelles terres et ils développèrent le commerce maritime en montant le commerce triangulaire reliant l'Europe à l'Afrique, l'Amérique et L'Asie ,c'était également l'ère , de la route des épices et de la soie. Ces activités avaient donné aux pays précités leur envergure de puissance régionale Poussant ainsi les autres pays européens à s'intéresser à l'univers marin. .Ces pays se livrèrent à un partage du monde et se lancèrent dans la construction de navires de grande capacité leur permettant de voyager plus loin en vue de conquérir plus de terres qui faisaient le bonheur des pays pionniers . La rivalité était sans merci parfois se dégénéralant en guerre .Ce nouveau contexte constitue le prélude à la géostratégie maritime .Par la suite ,les progrès enregistrés dans le domaine de la navigation avaient orienté les échanges commerciaux vers les mers et en même temps la pêche maritime avait pris de l'ampleur .Dans la même lancée ,l'industrie

faisaient ces premiers pas en Europe ce qui avait nécessité la construction de navires de grande capacité pour transporter les minerais dont l'industrie européenne avait grandement besoin..

La croissance de la pêche et de l'aquaculture ainsi que la découverte des nodules poly métalliques, l'exploitation du pétrole off-shore et le gaz naturel qui avaient largement contribué aux enjeux des espaces océaniques . La présente étude ne prend en compte que les richesses de la mer, l'intérêt stratégique militaire étant exclu . Par ailleurs, toutes les ressources précitées avaient suscité l'envie et la convoitise des pays enclavés ne pouvant pas bénéficier des ressources à cause de leur position géographique et ce nouveau contexte concernait plus particulièrement les pays enclavés .

Ils sont généralement des états pauvres, cette misère est en partie due à leur éloignement par rapport à la mer .Ainsi ,ils sont plus ou moins à l'écart des échanges internationaux dont la majeure partie se déroule par voie maritime. Cette situation a lourdement pénalisé l'économie des jeunes états enclavés. En plus , les pays enclavés subissent une autre calamité liée à leur position géographique ,il s'agit de la désertification qui est consécutive au réchauffement de la planète due à l'industrialisation dont ils ne sont les bénéficiaires . La nouvelle situation environnementale a aggravé leur condition de précarité ,accentuant ainsi le fossé économique qui les sépare des pays riches. Aussi il revient à la communauté internationale et aux pays enclavés de mener des réflexions dont le but principal est de définir les mécanismes de partage des richesses de la mer pour que les pays enclavés et pauvres puissent en bénéficier et répondre au rendez-vous de la mondialisation qui est le credo des pays développés ainsi que des organisations internationales.

La présente réflexion a pour finalité de rappeler les fondements juridiques relatifs au partage des richesses de la mer d'une part et de définir les voies et moyens permettant de soutenir les pays enclavés dans leur effort de développement à travers la coopération , le partenariat et la solidarité internationale ,excluant toute forme de confrontation entre riches et pauvres .

1 PARTIE : Les richesses marines et les pays enclavés

1.1 L'UNIVERS MARIN ET SES RICHESSES

L'univers marin appelé également le sixième continent couvre les trois quarts de notre planète soit trois cent soixante deux millions de kilomètre carrés ,soixante onze pour cent de sa surface, quatre vingt pour cent de l'hémisphère sud . Cet univers est compartimenté en plusieurs océans . L'océan Pacifique représentant à lui seul cinquante pour cent de la superficie océanique, l'océan Atlantique vingt trois pour cent, l'océan indien vingt pour cent , le reste est constitué par l'océan Antarctique et les autres mers intérieures .

L'espace océanique est un domaine complémentaire de la terre pour le bien-être de l'humanité . Les progrès technologiques enregistrés dans le domaine de la navigation ,de l'exploration ,et de l'exploitation des ressources de la mer ont accentué cette interdépendance terre mer. En effet les progrès précités ont permis au monde terrestre de découvrir cet univers inconnu avec ses richesses qui, par la suite ont largement contribué au développement économique, culturel et social des pays riverains .

Aussi, il s'avère important de faire l'inventaire des ressources et des activités qui font le bonheur des riverains et qui suscitent l'envie des pays enclavés .

1.2 LA PECHE :

Elle représente l'activité principale des populations riveraines .La capture de poissons constitue un apport significatif en protéines pour l'alimentation humaine ,en ajoutant les possibilités offertes par l'aquaculture de poissons marins ,de mollusques et de crustacés comme les

crevettes, on peut alors estimer que l'océan représente aujourd'hui une ressource exploitée d'environ quatre vingt dix millions de tonnes dont quatre vingt pourcent reviennent à la pêche .

La production aquaculture mondiale s'élevait en 1991 à environ dix sept millions de tonnes , toutes espèces confondues (mer et eau douce) pour une valeur commerciale estimée à 17,4 milliards de dollars US.

L'aquaculture et la pêche ont une caractéristique commune ; ce sont deux activités qui se développent essentiellement dans la bande côtière au sens large du terme . En effet, quatre vingt dix pour cent de la pêche mondiale s'effectue dans les eaux côtières où la profondeur n'excède pas deux cents mètres et c'est dans les eaux littorales que se pratique exclusivement l'aquaculture.

La pêche est une activité traditionnelle qui a joué longtemps un rôle essentiel dans l'économie de certaines régions maritimes dans le monde et qui fonctionne à la fois sur un mode industriel .

Dans l'ensemble des activités maritimes, la pêche constitue un cas à part avec de très fortes spécificités ; elle repose sur l'exploitation de ressources qui sont difficiles à évaluer dans les pays en développement d'Asie et d'Afrique ainsi qu'au Japon, plus de quarante pour cent des protéines animales sont d'origine marine .Les pays développés ont renforcé leur position comme marchés mondiaux importants du poisson .

L'enjeu économique que représente la pêche est loin d'être négligeable au plan mondial, puisque sa contribution au PIB maritime mondial atteignait cent vingt cinq milliards de dollars US en 1990 .

La pêche industrielle a aussi une grande importance stratégique en raison du nombre de captures, de l'emploi qui en dépend , des industries et des économies qu'elle rend ainsi viables.

L'importance des ressources biologiques marines et en particulier des ressources halieutiques réside surtout dans leur contribution à la survie de l'humanité. L'exploitation et la transformation des produits de la pêche fournissent nourriture et emploi à d'importants secteurs de la population. La FAO estimait, qu'il y avait environ douze millions et demi de pêcheurs dans le monde qui associés avec des techniciens, des artisans et des commerçants de la filière pêche représentent environ quarante millions de personnes qui vivent directement de l'économie du poisson ; La pêche côtière a une importance stratégique en raison de son rôle pour l'approvisionnement en poissons frais, de l'économie des moyens utilisés, de la contribution à la pêche, le développement industriel et économique qu'elle supporte et l'emploi en dépend

1.3 LES AUTO-ROUTES OCEANIQUES

Le développement considérable du commerce mondial après 1945, s'est accompagné d'une dépendance croissante des économies à l'égard du transport maritime qui demeure la voie de passage obligée pour le commerce des machines et des pondéreux comme les matières premières et le pétrole c'est l'un des aspects de la « marinisation » des économies. Plusieurs indicateurs permettent de mettre en évidence ce phénomène.

La plus caractéristique est sans aucun doute la proportion du trafic commercial empruntant la voie maritime. Aujourd'hui les trois quarts du commerce mondial en poids et environ les deux tiers en valeur recourent au transport maritime ce qui représente 4,5 milliards de tonnes en 1992. Un autre indicateur brut de l'importance de la voie maritime pour l'économie est celui du tonnage transporté par mer pour chaque pays rapporté au nombre d'habitant. En 1990, cet indicateur s'élevait à cinq tonnes habitant pour la France, alors que la moyenne mondiale est de 1,6 tonnes par habitant.

Si l'on va au delà ces constats globaux, on s'aperçoit que les évolutions du trafic et du PIB mondial sont fortement corrélées .Ainsi sur la période 1983 /1993, le trafic maritime exprimé en tonnes milles a augmenté 1,44 fois plus vite que le PIB mondial. Deux phénomènes expliquent cette évolution :d'abord la progression des tonnages est plus rapide que du PIB ;ensuite, les distances moyennes de transport des marchandises s'accroissent régulièrement. Le trafic maritime mondial exprimé en tonnes a progressé 1,15 fois plus vite que le PIB mondial, sur la même période .Les statistiques du commerce mondial montrent que les décennies précédentes ont connu un rythme de progression tout à semblable (le taux décennal était de 100% puis de 130% pour progression du trafic de 1953 1973)

Cette croissance des échanges maritimes s'est accompagné d'évolutions techniques très importantes rendues nécessaires par la diversification des marchandises qu'il fallait transporter et par l'objectif de limiter autant que possible les déplacements unitaires. Ainsi, en 1939, le tonnage du plus grand pétrolier ,l'Emile Miguet Qui était français se montait à Quarante mille tonnes .Aujourd'hui les pétroliers les plus gros dépassent cinq cent mille tonnes .La croissance des besoins en énergie a été pour beaucoup dans celle du trafic maritime et, en 1993, plus de 50% des marchandises transportées dans le monde sont des produits énergétiques (pétrole brut, gaz naturel ,charbon). Outre des pétroliers géants .Il a fallu mettre au point et construire des navires spécialisés pour le transport des gaz naturels liquéfiés ,les méthaniers, des navires portes conteneurs capables de transporter jusqu'à six mille conteneurs. La flotte mondiale représentait en 1994 sept cent millions de tonnes, la flotte pétrolière y contribuant pour plus du tiers (38%). La voie maritime reste de loin le mode de transport le moins coûteux :sur les liaisons intercontinentales, la partie maritime ne représente que de 15 à 25% du coût total d'un transport ;Nous pouvons déduire que l'économie mondiale dépend largement des voies océaniques. Outre des pétroliers géants. Il a fallu mettre au point et construire des navires porte conteneurs capables de transporter aujourd'hui jusqu'à six mille conteneurs .La flotte mondiale représentait en 1994, sept cent millions de tonnes ;la flotte pétrolière y contribuant pour plus du tiers(38%). La voie maritime reste de loin le mode de transport le moins coûteux : sur les liaisons intercontinentales, la partie maritime ne représente que de 15 à 25%

du coût total d'un transport .Nous pouvons déduire que l'économie mondiale dépend largement des voies océaniques.

1.4 LE PORT

Les activités portuaires et leurs retombées économiques et sociales il est l'interface entre le navire et la terre. On y trouve les entreprises industrielles installées les « pieds dans l'eau » qui importent par mer leurs matières premières , les réseaux de transport terrestre qui écoulent les marchandises ou les apportent pour être chargées. Les industries lourdes ont compris également l'intérêt de s'implanter au bord des mers pour avoir un accès direct aux matières premières importées(minerais, pétrole et charbon) et pourvoir raccourcir leur ligne d'exportation . Le développement récent de Dunkerque comme port industriel est un des exemples de cette stratégie.

Le bilan en termes économiques et sociaux de l'activité d'un port ne saurait donc se limiter à une évaluation des chiffres d'affaire et des emplois qui dépendent directement du transport maritime. Activités industrielles associées à un réseau de communication en profondeur.

1.5 L'EXPLOITATION DU PETROLE OFF SHORE ET DU GAZ NATUREL

Cette activité a commencé dans les années d'après guerre mais on peut dire que c'est en mer du Nord qu'elle a compris ses lettres de noblesse puisqu'il fallait y extraire un pétrole considéré comme difficile . Aujourd'hui, près de 30% de la production mondiale vient de l'off-shore ainsi que 20% du gaz naturel. Dans les estimations plus ou moins exactes de la contribution des activités maritimes au PIB mondial, l'extraction de pétrole et de gaz naturel en mer aurait représenté environ cent trente cinq milliards de dollars en 1991, soit encore 20% du

total du PIB mondial maritime . La production offshore crée ,exige des activités para pétrolières off-shore ,se sont donc développées dans la mouvance de la production(reconnaissance géophysique, construction et installation de plate forme et de pipelines ravitaillement et maintenances des installations. Ces activités para pétrolières auraient contribué pour environ quarante cinq milliards de dollars du PIB maritime mondial en1991.Sur la même période ,les statistiques du commerce mondial montrent que les décennies précédentes ont connu un rythme de progression tout à fait semblable (le taux décennal était de 100% puis de 130% pour la progression du trafic de 1953 à1973)

L'exploitation d'hydrocarbure off-shore est à la fois un enjeu économique et un enjeu technologique aux implications géopolitiques. Les acteurs opèrent sur un marché qui est international mais où l'avance technologique est un atout majeur, compte tenu des défis qu'il faut relever pour opérer par grande profondeur ; ce sont les pays les plus développés (Etats Unis , France ,Royaume uni , Norvège, Italie ,Japon) qui, jusqu'à présent occupent le devant de la scène. Malgré les difficultés que connaissent certains secteurs comme la pêche ,la mer reste économique à l'échelle mondiale . Le développement des pays du tiers monde, déjà très perceptible en Asie du Sud Est entraînera très certainement dans son sillage une croissance des échanges commerciaux et ouvrira une nouvelle étape de la marinisation de l'économie mondiale .Dans ce contexte, la situation des pays enclavés sera indéniablement très difficile.

Les océans seront également à long terme générateurs d'énergie et eau de boisson qui sont indispensables au développement.

1.6 Les pays enclavés et les richesses de la mer

Les pays enclavés sont au nombre de vingt neuf, le plus grand nombre d'états sont des états nouveaux africains en voie de développement ,Quinze états africains sont concernés :Botswana, Burkina , Burundi, Ethiopie ,Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, Centrafrique, Rwanda ,Swaziland, Tchad, Zambie, et Zimbabwe. Cinq pays enclavés en Asie, deux en Amérique, aucun en Océanie.

Vingt des vingt neuf états enclavés sont en voie de développement ,la plupart des états sont pauvres en ressources minérales , ils doivent importer les biens d'équipement, et de consommation indispensables à la population et aux industries par des ports étrangers et les faire transiter par des états étrangers.

L'enclave est un frein au développement par des surcoûts qu'elle engendre.

La situation d'enclavé conduit à un certain retrait sur la scène internationale. Ces états doivent consentir des efforts importants pour participer aux échanges commerciaux. Il ont du mal à améliorer leur situation économique.

Les océans sources d'enrichissement, l'essentiel de l'économie mondiale se jouera sur les mers .La marginalisation des pays enclavés dans l'exploitation des richesses va accentuer leur pauvreté ;à long terme, cette situation provoquera frustration des pays sans façade maritime et entraînera des tensions et conflits entre ces derniers et les pays riverains. Les pays enclavés asphyxiés ,se trouvant en situation de survie chercheront par la coercition à obtenir de débouché sur la mer .Cette situation va immanquablement entraîner un mouvement migratoire spontané des populations enclavées vers les cotes .d'où l'impérieuse nécessité de trouver un mécanisme de partage des ressources maritimes au niveau bilatéral ,sous régional, régional, international pour créer les

équilibres économiques et les stabilités politiques permettant de fixer les populations ainsi que les conditions favorables à l'intégration régionale et mondiale.

2 PARTIE: Les raisons du partage

Ce partage est dicté par l'histoire, par la volonté internationale, il se justifie également par le fait que les pays industrialisés sont entrain de causer à l'environnement, enfin ce partage a un fondement juridique découlant de la convention des nations sur le droit de la mer (la partie X et XI)

2.1 HISTORIQUE

Pendant la période coloniale, les colonisateurs avaient découpé leurs territoires en de grands ensembles avec des accès sur la mer .Il s' agissait à l'époque de l'Afrique occidentale française et l'Afrique centrale française. Ce découpage avaient permis aux territoires intérieures d'accéder à la mer sans difficulté . Par la suite les localités situées en bordure de l'océan Atlantique avaient été érigées en capitales économiques et politiques de ces régions. Parmi les quelles nous pouvons citer ,Dakar et Abidjan pour L'Afrique occidentale ; Brazzaville et Douala , Port gentil pour l'Afrique équatoriale et centrale Ces capitales avaient été mises en valeur. servant de relais aux colonisateurs. Il s'agissait dans un premier temps des voies de communication ,ports, aéroports, chemins de fer .Par la suite, la construction des usines, des centrales électriques, des usines de production d'eau potable, des grandes écoles ,universités, les centres de formation professionnelle ,les hôpitaux de référence . en résumé ,tous les moyens de production , de développement économique et humain

étaient concentrés dans ces capitales régionales. Il est à noter, qu'ils avaient été réalisés grâce à la contribution pécuniaire et humaine (travaux forcés) de l'ensemble de la région .

A la veille des indépendances ,ces grands ensembles avaient été morcelés par les puissances coloniales, en plusieurs états avec des frontières artificielles .favorisant ainsi les jeunes pays riverains de la mer qui ont hérité le patrimoine de la communauté, quant aux pays enclavés ils se retrouvent fortement lésés par ce partage injuste .Abandonnés sans ressource, ils doivent s'organiser pour réaliser les conditions indispensables à leur souveraineté .Il s'agit, de la construction des réseaux routiers, des aéroports, pour désenclaver le territoire et connecter les différentes localités entre elles ;la mise en place de centres de formation professionnelle ,écoles ,université, hôpitaux pour obtenir les ressources humaines nécessaires à l'édification des jeunes nations.....Cette situation d'injustice a fortement handicapé les jeunes états enclavés dans leur développement économique, social ;les retardant ainsi par rapport aux pays riverains.

2.2 LE RECHAUFFEMENT DE LA PLANETE ET SES CONSEQUENCES

Le réchauffement de notre planète du aux gaz à effet de serre a des conséquences désastreuses dans les pays enclavés qui sont la désertification, sécheresse, famine.

Ces aléas climatiques vont entraîner des catastrophes humanitaires. Les pays enclavés généralement situés à l'embouchure des déserts ,seront envahis par les déserts , créant un environnement hostile, provoquant des cycles de sécheresses, famines ,raréfaction de pâturage empêchant toute activité agricole qui reste l'activité principale des populations. Ces calamités naturelles provoqueront le mouvement migratoire spontané des populations enclavées vers les zones côtières engendrant ainsi une explosion démographique sur les cotes ce qui

entraînera des tensions entre les populations autochtones et immigrées .Il découlera une surexploitation des ressources côtières qui à moyen terme ,seront épuisées.

L'avancée du désert n'affectera pas uniquement les pays enclavés ,elle peut évoluer et toucher les zones côtières. Aussi ,pour contenir ce fléau qui guette l'humanité, il revient à l'ensemble de notre planète de conjuguer son effort pour créer un environnement propice et viable pour tous .en élaborant des programmes communs de lutte contre la désertification.

En outre, le réchauffement de la planète provoquera la montée du niveau des mers due à la fonte des calottes glacières et les fortes précipitations provoqueront des inondations sur les zones côtières, obligeant les populations riveraines à se diriger vers les terres intérieures(les régions enclavées) pour cela ,les Etats littoraux doivent contribuer à la mise en valeur des régions qui, à long à terme deviendront leurs lieux de refuge .Aussi, compte tenu de l'interdépendance entre l' ensemble des contrées de la planète, il est impérieux de définir des mécanismes permettant aux pays enclavés de bénéficier de la manne maritime afin de créer les conditions favorables à la globalisation et l'environnement propice pour fixer les populations enclavées sur leur terroir

2.3 LE PROGRAMME DES NATIONS UNIES

Le programme des Nations Unies de lutte contre la pauvreté dans le monde est une des raisons pour partager les ressources marines .L'objectif du programme est de réduire le nombre de pauvres sur notre planète ,l'objectif fixé est de trente millions par an ,selon les dernières statistiques de l'O N U ce quota n'est pas atteint ,il n' est que de dix millions par an .Le programme concerne d'avantage les pays enclavés où sévit la misère et qui naturellement ne jouissent pas des avantages de la mer .Aussi, le partage des richesses de la mer est une des voies pour concrétiser ce programme visant à combler le retard socio-économique dont souffrent certains pays enclavés .Les pays riverains et développés auraient tort de négliger l'aide aux pays non développés

enclavés :il est difficile d' imaginer qu'une situation dans laquelle cohabiteraient des riverains opulents et des enclavés miséreux et surpeuplés ,puisse perdurer longtemps sans tensions graves.

3 PARTIE: Les règles du partage et les domaines concernés

Tout d'abord ce partage se fera conformément à la convention des nations unies sur le droit de la mer ,signée à Montego Bay le 10 décembre 1982,et de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982,fait à New York le28 juillet 1994

Ensuite ,le partage se fera dans un cadre bilatéral ,et à travers les organisations sous régionales, régionales et autres institutions internationales :

Enfin ,le partage par le biais des pays industrialisés généralement situés en bordure des mers, auteurs de la pollution ,du réchauffement de la planète et des catastrophes naturelles, sécheresse ;inondation, dégradation de l'environnement etc....

3.1 L e partage conformément au droit de la mer

En effet ,au cours de l 'élaboration de la convention des nations unies sur le droit de la mer ,la situation des Etats sans littoral et en voie de développement a été prise en compte et cela dans les parties X XI. Plusieurs articles accordent des avantages aux Etats sans littoral afin de leur permettre de jouir des avantages de la mer . ;la situation des Etats sous développer sans littoral a fait l'objet d'une attention particulière .

3.1.1 Quels sont les articles de la partie X ?

Le droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de transit article 124 emploi des termes, aux fins de la convention , on entend par : a) <<Etat sans littoral>> tout Etat ne possédant pas de cote maritime ; b)<<Etat de transit>> tout Etat avec ou sans cote maritime, situé entre un Etat sans littoral et la mer, à travers le territoire duquel passe le trafic en transit ; le trafic en transit ; c) << trafic en transit >> le transit de personnes, de bagages , de biens et de moyens de transport à travers le territoire, qu'il y ait ou non transbordement, entreposage, rupture de charge ou chargement de mode de transport, ne représente qu'une fraction d'un voyage complet qui commence ou se termine sur le territoire de L'Etat sans littoral ;d) <<moyens de transport>> :i) Le matériel ferroviaire roulant, les navires servant à la navigation maritime, lacustre ou fluviale et les véhicules routiers ; lorsque les conditions locales l'exigent, les porteurs et les bêtes de charge. Les Etats sans littoral et les Etats de transit peuvent convenir d'inclure dans les moyens de transport les pipelines et les gazoducs et des moyens de transport autres que ceux mentionnés au paragraphe 1 Article 125 Droit d'accès à la mer et depuis la mer et liberté de transit. Les Etats sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer pour l'exercice des droits prévus dans la convention, y compris ceux relatifs à la liberté de la haute mer et au patrimoine commun de l'humanité . A cette fin, ils jouissent de la liberté de transit à travers le territoire de transit des Etats de transit par tous moyens de transport . Les conditions et modalités de l'exercice de la liberté de transit sont convenus entre les Etats sans littoral et les Etats de transit concernés par voie d'accords bilatéraux, sous régionaux ou régionaux .Dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, les Etats de transit ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour s'assurer que les droits et facilités stipulés dans la présente partie au profit des Etats sans littoral ne portent en aucune façon à leurs intérêts légitimes. Article 126 exclusion de l' application de la clause de la nation la plus favorisée . Les dispositions de la convention ainsi que les accords particuliers relatifs à l'exercice du droit d'accès à la mer qui prévoient des droits et des facilités en faveur des Etats sans littoral en raison de leur situation géographique particulière sont exclus de la clause de la nation la plus favorisée. Article 127 droits de douanes , taxes et autres redevances , le trafic en transit n'est

soumis à aucun droit de douane, taxe ou autre redevance à l'exception des droits perçus pour la prestation de services particuliers en rapport avec ce trafic . Les moyens de transport en transit et les autres facilités de transit prévus pour l'état sans littoral et utilisés par lui ne sont pas soumis à des taxes ou redevances plus élevées que celles qui sont perçues pour l'utilisation de moyens de transport de l'Etat de transit, des zones franches ou d'autres facilités douanières peuvent être prévues aux ports d'entrée et de sortie des Etats de, transit par voie d'accord entre ces Etats et les Etats sans littoral. Article 129 Coopération dans la construction et l'amélioration des moyens de transport lorsqu'il n'existe pas dans l'Etat de transit de moyens de transport permettent l'exercice effectif de la liberté de transit ou lorsque les moyens existants, y compris les installations et les équipements portuaires ,sont inadéquats à quelque égard que ce soit l'Etat de transit et l'Etat sans littoral concerné peuvent coopérer pour en construire ou améliorer ceux qui existent/ Article 130 les mesures destinées à éviter les retards ou les difficultés de caractère technique dans l'acheminement du trafic en transit, ou à en éliminer les causes. L'Etat de transit prend toutes les mesures appropriées pour éviter les retards ou les difficultés de caractères techniques dans l'acheminement du trafic en transit. Les autorités compétentes de l'Etat de transit et celle de l'Etat sans littoral coopèrent en cas de retard ou de difficultés afin d'en éliminer rapidement les causes. Article 131 Egalité de traitement dans les ports de mer les navires battant pavillon d'un Etat sans littoral jouissent dans les ports de mer d'un traitement égal à celui qui est accordé aux autres navires étrangers.

3.1.2 Partie XI de la convention

Article 151 les dispositions de la présente partie qui régissent le système d'exploration et d'exploitation des ressources de la zone atteignent leurs objectifs à tous égards, et notamment si l'humanité tout entière en a bénéficié . La mise en valeur et l'utilisation de la zone et de ses ressources ont été entreprises de manière à favoriser le développement harmonieux de l'économie mondiale et l'expansion équilibrée du commerce international. Le système a permis de partager équitablement les avantages tirés des activités menées dans la zone , compte tenu particulièrement des intérêts et besoins des Etats en développement . La conférence de révision veillera à ce que soient maintenus le

principe du patrimoine commun de l'humanité, le régime international visant à son exploitation équitable au bénéfice de tous les pays, en particulier des Etats en développement, et l'existence d'une autorité chargée d'organiser, de mener et de contrôler les activités dans la zone. Elle veillera également au maintien des principes énoncés dans la présente partie en ce qui concerne l'exclusion de toute revendication et tout exercice de souveraineté sur une partie quelconque de la zone

3.1.3 La partie VII : LA HAUTE MER

Article 87

Liberté de la haute mer. La haute mer est à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral : a) La liberté de navigation ; b) La liberté de survol ; c) La liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, la liberté de construire îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international. La liberté de la pêche, la liberté de la recherche scientifique. Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que les droits reconnus par la convention concernant les activités menées dans la zone. Les contributions collectées par l'autorité internationale des fonds marins, l'autorité par l'intermédiaire de laquelle les Etats parties organisent et contrôlent les activités menées dans la zone, notamment aux fins de l'administration des ressources. Les contributions s'effectuent par le canal de l'autorité qui les répartit entre les Etats parties selon les critères de partage équitables, compte tenu des intérêts et besoins des Etats en développement, en particulier des Etats en développement les moins avancés ou sans littoral. Des arrangements éventuellement conclus dans des sous-régions ou régions où les Etats côtiers peuvent accorder à des Etats côtiers ou à des Etats sans littoral de la même sous-région des droits égaux ou préférentiels pour l'exploitation des ressources biologiques de leur zone économique exclusive. Article 69 droit des Etats sans littoral. Un Etat sans littoral a le droit de participer, selon une formule équitable, à l'exploitation d'une part appropriée du reliquat des ressources biologiques des zones économiques exclusives des Etats côtiers de la même sous

région ou région ,compte tenu des caractéristiques économiques et géographiques pertinentes de tous les Etats concernés et conformément au présent article. Les modalités de cette participation sont arrêtées par les Etats concernés par voie d'accords bilatéraux ,sous régionaux ou régionaux L'exploitation des ressources biologiques de sa zone économique exclusive , cet Etat et les autres Etats concernés coopèrent en vue de conclure des arrangements bilatéraux, sous régionaux ou régionaux équitables permettant aux Etats en développement sans littoral de la même région ou sous région de participer à l'exploitation des ressources biologiques des zones économiques exclusives des Etats côtiers de la sous région ou de la région selon qu'il convient , eu égard aux circonstances et à des conditions satisfaisantes pour toutes les parties ;.Article 249,Les Etats sans littoral et les géographiquement désavantagés se voient accorder sur leur demande ,la possibilité de participer autant que faire se peut au projet de recherche scientifique marine. Les Etats en développement , y compris les Etats sans littoral en ce qui concerne l'exploration , l'exploitation , la conservation et la gestion des ressources de la mer ,la protection et la préservation du milieu marin, la recherche scientifique marine et autres activités s'exerçant dans les milieux marins. Pour la mise en œuvre de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer couramment appelée Convention Montego Bay, adoptée par l'assemblée générale des nations unies le 28/7/94 ,il a été créé l'autorité internationale des fonds marins qui veillera au respect du droit de la mer par les parties prenantes ,en outre ,elle est chargée d'organiser ,et de contrôler, pour le compte des Etats parties à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ,les activités menées aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources des fonds marins et de leur sous sol ,au delà de la limite de la juridiction nationale, notamment aux de la gestion des ressources minérales .

3.2 Le fonctionnement de l'autorité:

L'assemblée, organe suprême ,détermine la politique générale de l'autorité . Elle réunit tous les Etats membres, c'est à dire les Etats parties à la convention , de même que les Etats qui ne sont pas parties à la convention mais qui ont consenti à appliquer à titre provisoire l'accord de 1994

relatif à l'application de la partie XI de la convention. Les Etats membres sont au nombre 138(il n'est pas nécessaire d'avoir ratifié la convention pour adhérer à l'autorité)

Périodicité des sessions :deux par an
,en mars et en octobre.

Le conseil est l'organe exécutif de l'autorité, les décisions sont prises en consensus. La composition :36 membres élus par l'Assemblée ,répartis en quatre groupes représentant quatre ensembles d'intérêt :

Groupe A quatre membres ,parmi les plus importants consommateurs ou importateurs de minéraux pouvant provenir des fonds marins profonds,

Groupe B quatre membres ,parmi les plus importants investisseurs dans les activités d'extraction des fonds marins profonds ;

Groupe C quatre membres parmi les plus exportateurs de ces minéraux ;

Groupe D six membres ,parmi les Etats en développement représentant les différents spéciaux,

Groupe E 18 membres, élus suivant le principe d'une répartition géographique équitable. Le fonctionnement et la composition des structures de la convention démontrent la volonté des Nations à prendre en compte les desiderata des parties prenantes et leur spécificité en faisant la part belle aux pays en développement selon la compréhension de certaines puissances telles que les Etats Unis et La GRande Bretagne . Quant aux pays sans façade maritime ,il voit à travers cette convention l'appropriation, par les Etats côtiers ,de vastes zones marines, cela a évidemment déçu les pays sans littoral ou

<< géographiquement défavorisés >>. Ils se sont groupés pour défendre sans grand succès un certain partage des ressources des zones économiques de leurs voisins côtiers . Les Etats Unis et la Grande Bretagne se sont absolument opposés à la partie XI de la convention qui a trait en particulier à l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins .

3.3 Les difficultés rencontrées dans la mise en application du droit de la mer

La France , a signé , la convention mais a refusé de la ratifier :avec d'autres Etats ,elle estime que le régime des fonds marins prévu par la partie XI de la convention comporte trois défauts :non conformité avec les principes de l'économie de marché, coûts excessifs des institutions ,déséquilibre des pouvoirs de décision en faveur des Etats en développement .Ainsi si le principe a été acquis rapidement, le régime de la gestion des fonds marins est toujours âprement discuté.

D'une part ,les Etats industrialisés veulent être assurés ,outre d'un droit d'accès aux sites, de la sécurité et de la rentabilité de ceux-ci. Mais il convenait d'empêcher que les premiers sites soient attribués à des sociétés parrainées par un seul Etat (en fait les Etats unis).A cette fin ,la France a fait insérer<< une clause anti monopole>> ;du même ordre est la clause contre les positions dominantes.

D'autre part ,du point de vue du tiers-monde, il faut prévoir les effets néfastes de l'exploitation des nodules : ceux-ci sont en quantité telle que, l'offre dépassant la demande ,les cours des métaux risqueraient de s'effondrer et ruiner l'économie certains Etats. L'article 150 de la convention prévoit un mécanisme compensatoire des pertes et envisage même un plafonnement de la production du nickel.

Enfin ,les nations technologiquement capables d'exploiter les nodules ,tout en s'octroyant un statut d'investisseur pionnier, ont suivi l'exemple des Etats unis qui n'ont pas signé la convention en édictant des législations nationales sur l'exploitation des fonds marins. Les Etats organisent un système de reconnaissance réciproque des concessions qu'ils à leurs sociétés nationales .

Certes, ces législations se présentent comme ayant un caractère <<transitoire>> et prévoient leur disparition lors de l'entrée en vigueur de la convention ; mais on peut se demander si ce droit national parallèle ne primera pas le droit international de 1982 .Quoi qu'il en soit ,on doit noter l'intervention en juillet 1994 d'un accord relatif à l'application de la partie XI de la convention adopté par résolution de l'assemblée de l'ONU après 4ans de négociation ,et à cette même époque un accord signé par la France, la CEE et 40 autres qui règle les questions en suspension sur les grands fonds marins en modifiant le régime de la partie XI sans mettre en cause le patrimoine commun de l'humanité . Lorsqu'il y a incompatibilité, les dispositions de l'accord l'emportent sur celles de la partie XI de la convention. L'accord permet d'envisager une participation universelle à la convention qui est entrée en vigueur le 16 Novembre 1994 .Elle constitue désormais le texte fondamental applicable en matière de droit de la mer .

3.4 Les règles du partage

Le partage se fera conformément au droit de la mer qui constitue la procédure judiciaire de lutte contre la pauvreté dans le monde et en particulier dans les pays sous développés enclavés . Le monde paysan est le plus affecté à cause de l'environnement précaire et surtout de la pluviosité incertaine dont dépend largement l 'agriculture de ces pays .Il est à souligner que la population rurale représente près de quatre vingt pour cent de la

population de ces régions .Par conséquent ,les pays enclavés ont le taux le plus élevé de pauvres.A cette situation vient s'ajouter les inconvénients dus à l'enclavement .

Le droit de la mer a pris en compte ces désagréments en édictant des dispositions visant à soutenir les pays enclavés dans leur lutte contre la misère et leur effort de désenclavement .Ce fondement juridique vise également à créer les conditions d'équilibres économiques et de développement humain indispensables à l'intégration régionale et la mondialisation .

Outre le droit de la mer, les organisations internationales, régionales ,sous régionales constituent le cadre indiqué de concertation pour traiter de la situation d'enclavement et ses cortèges de misères en vue de trouver des solutions idoines .

Néanmoins , toute action menée exigera l'adhésion des pays concernés, cela se manifestera par la construction d'un environnement favorable à la lutte contre le sous développement et la relance de leur économique.

3.5 Les conditions avant le partage

Les préalables sont :

-D'abord, il faut un environnement politique propice c'est à dire la démocratisation des pays concernés. Cette démocratie passe par l'élection des dirigeants, correspondant réellement au choix des électeurs à travers des élections libres et transparentes .Ce nouveau contexte démocratique suscitera l'adhésion des populations dans les actions de développement entreprises par les gouvernants. La démocratie est également source de stabilité politique et de sécurité indispensable à toute œuvre de développement. La gestion transparente et seine des

finances publiques . La liberté d'expression et le respect des droits de l'homme permettront de libérer les énergies. En somme, la démocratie est facteur de progrès par la dynamique qu'elle crée et par l'imagination qu'elle active ; en plus elle rassure les investisseurs et les multinationales qui n'hésiteront pas à investir dans le pays .Ce climat créera la confiance des institutions bancaires et les divers créanciers internationaux.

Par ailleurs, une attention particulière doit être accordée au monde paysan qui représente les trois quarts de la société des pays pauvres enclavés .Elle consiste à orienter une part importante du budget national dans le développement rural ,la santé et l'éducation afin d'obtenir les ressources humaines nécessaire au progrès.

En outre la protection de l'environnement sera la seconde priorité des Etats pour créer le cadre propice permettant de fixer les paysans sur leur terroir et le retour à la terre des populations flottantes des centres urbains .

Les conditions précitées auxquelles s'ajouteront l'irrigation des terres et la subvention des engrais auront des conséquences positives sur la production agricole et entraîneront l'autosuffisance alimentaire de la région et à moyen terme ,ces pays nécessitent pourront exporter des denrées ce qui leur permettra de redresser leur balance commerciale déficitaire due à l'importation massive de denrées alimentaires .D'autre part ,l'exportation de l'excédent agricole engendrera des devises pouvant être injectées dans la réalisation des petites industries ainsi il en découlera l'atténuation de l'hémorragie financière dont souffrent les pays essentiellement due à l'importation massive des produits de premières nécessités et alimentaires .

Cependant , toute action de développement qui ne prendra pas en compte le paramètre de croissance démographique sera vouée à l'échec .Elle doit être proportionnelle au taux de croissance économique des pays concernés qui sont généralement faibles ,d'où la

nécessité de mettre en place une politique démographique qui permettra d'harmoniser la croissance démographique avec celle de l'économie .Ces mesures représentent l 'apport des états frappés par la récession .

Enfin ,les pays enclavés doivent inciter leurs opérateurs économiques et sociétés à investir dans le domaine maritime en leur accordant des facilités législatives que leur concède le droit de la mer ainsi que des allégements fiscaux en la matière .Les investissements se rapportent aux domaines suivants :

- Le transport maritime
- La pêche industrielle
- L'acquisition de la technologie nécessaire à l'exploration à l'exploitation des fonds marins
- le partenariat avec les sociétés riveraines pour l'exploitation des zones exclusives et les plateaux continentaux des pays littoraux.
- L'aquaculture doit être également prise en compte .

Après l'inventaire et l'analyse des efforts relevant des pays enclavés ,il y a lieu d'aborder la contribution des organisations internationales, régionales ,sous régionales et bilatérales.

3.6 Le partage au niveau bilatéral

Il s'agit de développer le partenariat entre pays enclavés et ceux possédant de façade maritime ainsi que les pays de transit. Le partenariat se rapportera à un cadre de réflexion et d'action dont la finalité est d'assurer le développement harmonieux des deux Etats, de faciliter l'accès à la mer, arrêter un programme commun de construction de voies de communication transnationales pour désenclaver la sous région , susciter l'attachement des pays concernés aux infrastructures portuaires en les impliquant

dans la gestion et la réhabilitation des ports qui représentent des outils indispensables aux échanges commerciaux .Mettre en commun les moyens financiers et matériels pour exploiter les ressources maritimes dans l'intérêt de tous. et cela conformément à la volonté d'intégration économique et politique que les Etats se sont fixés .

La réhabilitation et l'extension des infrastructures portuaires et les voies de communication héritées de la colonisation ,qui ,jadis appartenait à l'ensemble de la sous région .afin d'assurer le transport des nouveaux besoins de la région. Le désintéressement à l'égard de ces infrastructures condamnera toute la région . Il s'agit de sa marginalisation par rapport au nouveau contexte économique dont l'essentiel se déroulera sur les mers .Cet isolement condamnera inmanquablement les pays enclavés et riverains au sous-développement Ainsi, ils ne répondront pas au rendez-vous de la globalisation et à la « maritimisation de l'économie mondiale ».

3.7 Sur le plan régional et international :

Les organisations régionales telles que l'organisation de l'unité africaine, la communauté économique de l'Afrique de l'Ouest et autres organisations sous régionales doivent proposer la décentralisation de l'autorité internationale des fonds marins par la création de représentation auprès de leur instance dirigeante . La décentralisation a pour avantage de rapprocher l'Autorité aux bénéficiaires .Elle permettra ainsi aux organisations de prendre en compte les préoccupations de la convention des nations unies du droit de la mer dont un des objectifs est de faire bénéficier les pays enclavés et ceux géographiquement désavantagés des richesses de la mer .En outre ,la décentralisation entraînera l'implication des organisations dans la mise en œuvre et le respect du droit de la mer par les parties prenantes .Les structures décentralisées veilleront sur les projets de développement ,leur exécution, leur gestion et leur compatibilité avec les besoins réels des populations bénéficiaires . En plus. ,il serait souhaitable que l'O N U cède une partie du patrimoine commun de l'humanité aux organisations régionales pour leur exploration, leur exploitation et leur gestion, les recettes

généérées par ces activités serviront à soutenir l'effort de désenclavement et de développement humain des pays enclavés .Cette forme de distribution contribuera à la lutte contre la pauvreté dans le monde et au partage des richesses de la mer au profit des pays enclavés démunis .

Par ailleurs, sur le plan régional et sous régional ,il incombe aux organisations d'intégration économique et politique de s'inspirer de la convention des nations unies du droit de la mer afin de combler le fossé économique grandissant entre pays enclavés et riverains pour aboutir à l'équilibre économique régional indispensable à l'intégration .En outre ,l'adoption d'une convention qui donnera la priorité à l'interconnexion des voies existantes , à la construction des voies de communication transnationales et transcontinentales, notamment les voies fluviales ,terrestres et maritimes afin de permettre aux pays enclavés d'accéder facilement à la mer et garantir leur participation aux échanges internationaux .La voie fluviale doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet les fleuves généralement traversent la majorité des territoires enclavés avant de se jeter dans les mers .,en les rendant navigables jusqu'à leur embouchure ils deviendront le prolongement naturel des voies maritimes vers les terres intérieures ; .réduisant par conséquent le prix de revient des produits importés et surtout celui des produits de première nécessité par la diminution du coût de leur transport qui seront ainsi à la portée du pouvoir d'achat des consommateurs démunis .La réduction des frais de transport .aura pour avantage de rendre compétitifs les produits exportés par les pays sans façade maritime , en plus ,il encouragera les sociétés industrielles à s'installer dans ces régions où la main d' œuvre coûte relativement moins chère .

Enfin, le pacte régional tiendra compte de la spécificité des pays géographiquement désavantagés et ceux pénalisés par l'enclavement .Il consiste de prévoir des dispositions particulières de nature à les aider dans leur effort de développement économique et de construction de voies de communication visant à accéder aux ports. Les dispositions concerneront également les domaines ci-dessous :

- Le renforcement de la coopération régionale

- La construction et la maintenance des voies de communication ainsi que des moyens de transport.
- L'exploration et l'exploitation des fonds marins .
- La mise en œuvre et le respect du droit de la mer ,
- La conception de politique commune d'intégration.
- Les actions concertées de lutte contre la désertification et la protection de l'environnement
- Les programmes communs de production d'énergie et d'eau potable
- La création des équilibres macro-économiques indispensables à la construction des grands ensembles régionaux et à la globalisation .
- La politique de défense et de sécurité commune .
- La construction d'écoles régionales de transport ,d'exploration et d'exploitation maritime .

BIBLIOGRAPHIE

-Droit de la mer par J COMBACAN

-Droit de la mer par J. LUCCHINI et M. VOELCKEL

-Introduction à l'analyse géopolitique par Aymerie CHAUPRADE

-Traité de stratégie par Hervé Couteau BEGARIE

-Méthodes de la géopolitique par François THUAL

-Le sixième continent géopolitique des océans Pierre PAPON

-Stratégies pour un nouveau développement en Afrique par Robert J. BERG