

FICHE DOCUMENTAIRE

1. La bi-océanité en Amérique latine
2. 2006_memoire_geop_bioceanite americque latine_Anner
3. Commandant, armée de l'air, ANNER Franck , France
4. 22 mars 2006
5. Division A – groupe A2
6. Mémoire de géopolitique
7. Résumé

L'Amérique latine est considérée comme certains historiens comme une véritable île s'ouvrant sur les océans atlantique, pacifique et antarctique. La possibilité de disposer d'une façade atlantique et d'une façade pacifique offre à certains pays une formidable opportunité : la bi-océanité. Ce facteur est un élément important dans la « morphogénèse » des pays sud-américains. Cette bi-océanité est un facteur de structuration et de création pour certains États que ce soit sur un plan géographique ou historique (Panamá, Nicaragua). Cette bi-océanité est également un facteur de conflit car elle fut la cause (principale ou secondaire) de nombreux différends frontaliers. Cependant cette caractéristique pourrait paradoxalement, au cours du XXI^e siècle, se révéler comme un facteur d'intégration et de réunification du continent sud-américain.

8. Amérique latine, bi-océanité, morphogénèse, conflits frontaliers.



LA BI-OCÉANITÉ EN AMÉRIQUE LATINE

**Mémoire de géopolitique
du commandant Franck ANNER
dans le cadre du séminaire « Amérique latine »**

Directeur : monsieur François THUAL

Mars 2006

La bi-océanité en Amérique latine

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE : LA BI-OCÉANITÉ, FACTEUR DE STRUCTURATION DES ÉTATS

Les données géographiques

L'Amérique centrale, le Panamá et le Nicaragua

L'Amérique du Sud

DEUXIÈME PARTIE: LA BI-OCÉANITÉ, FACTEUR DE CONFLITS

L'Amérique du sud, le conflit Chili-Argentine, le cas péruvien

et l'enclavement de la Bolivie

L'Amérique centrale, le conflit Salvador-Honduras et les autres différends frontaliers

INTRODUCTION

L'Amérique latine est jeune. Il n'est absolument pas question, par ces propos de gommer des siècles de civilisations Aztèque, Inca ou Maya mais d'insister sur l'importance de la colonisation. L'Amérique latine a véritablement vu le jour au cours des trois siècles et demi d'histoire coloniale et plus particulièrement à l'issue des guerres d'Indépendance. Les frontières actuelles sont d'ailleurs un héritage des délimitations administratives des différentes vice-royautés et capitaineries espagnoles sans que personne n'ait jamais tenu compte des peuples. Cette spécificité historique est à considérée également à travers le prisme du particularisme géographique.

De nombreux historiens américains aiment à qualifier l'Amérique latine de plus grande île du monde. Il est vrai qu'elle est baignée par les eaux des océans atlantique, pacifique et même antarctique. Cette caractéristique est unique et, à ce titre, la bi-océanité, c'est-à-dire le fait de disposer d'une façade atlantique et d'une façade pacifique a très fortement influencé la géopolitique de la région.

Il est justement intéressant de se demander jusqu'à quel point cette bi-océanité fut un élément déterminant dans la « morphogénèse » des différents Etats d'Amérique latine¹. La « morphogénèse »², appliquée à la géopolitique, permet d'identifier les logiques structurantes de l'histoire en étudiant la formation du territoire d'un pays, d'une nation, à travers ses acquisitions, ses dilatations ou ses amputations.

Pour tenter de répondre à cette question, il conviendra d'aborder la bi-océanité, dans un premier temps, en tant que facteur de structuration et de création des Etats et, dans un second temps, en tant que facteur de conflits.

¹ L'Amérique latine au sens littéral du terme regroupe l'Amérique du sud, l'Amérique centrale et la Caraïbe. Cette dernière sera volontairement écartée de cette étude puisqu'appartenant exclusivement à l'océan atlantique.

² La « morphogénèse » est à distinguer de « l'ethnogénèse » qui sont les deux entrées principales du bilan géopolitique que l'on peut faire d'un pays. THUAL F., *Méthodes de géopolitique, apprendre à déchiffrer l'actualité*, Ellipses, 1996

PREMIERE PARTIE

LA BI-OCÉANITÉ, FACTEUR DE STRUCTURATION DES ÉTATS

1.1. Les données géographiques

Toute histoire repose entre autre chose sur un incessant dialogue et une constante interaction entre les humains et le milieu naturel. Chaque civilisation est liée à une géographie particulière qui implique un lot de possibilités, mais aussi un ensemble de contraintes. Cette géographie commande à sa façon le destin de l'Amérique latine ; il suffit de regarder une carte pour s'en convaincre. Le continent est étiré et construit à la verticale, structuré selon un axe nord-sud, s'étendant du 32° nord au 56° sud. A vol d'oiseau, il faut compter du nord du Mexique au nord de l'Amérique du Sud, 5 000 km, puis 7 500 km jusqu'au Cap Horn³. Ce défaut de profondeur est-ouest peut compliquer l'intégration continentale mais permet une formidable opportunité pour certains pays : la bi-océanité c'est-à-dire la possibilité de disposer d'une façade maritime sur l'océan atlantique et d'une autre sur l'océan pacifique.

1.1.1. La première constatation est simple : le continent américain s'élève comme une véritable barrière entre océan atlantique et océan pacifique, le seul passage naturel entre les deux océans se situant à l'extrême sud de l'Amérique du Sud.

Ainsi, sertie d'océans, l'Amérique latine dispose de plusieurs dizaines de milliers de kilomètres de côtes. Les ports maritimes sont des ouvertures vers le monde extérieur et revêtent une dimension géopolitique évidente⁴. Les pays latino-américains bénéficient de tous les avantages stratégiques, géopolitiques, commerciaux et économiques que peuvent procurer les ports et les côtes maritimes en général. De plus, comme le remarque si bien Pierre Razoux, « compte tenu de la géographie particulière de la côte pacifique sud-américaine, chaque port [peut] être considéré comme une « île » entourée de terres inhospitalières »⁵. L'accès à la mer est donc une donnée fondamentale pour de nombreux pays d'Amérique latine comme pour la plupart des pays du monde mais l'étroitesse relative du continent accentue ce phénomène. Sur un plan géopolitique, cette étroitesse

³ Carte annexe 1

⁴ CHALIAND G., RAGEAU J.P., *Atlas stratégique – géopolitique des rapports de force dans le monde*, Fayard, 1983

⁵ RAZOUX P., *Le Chili en guerre – deux siècles de supériorité navale chilienne en Amérique Latine*, Economica, 2005 p. 20

permet à la plupart des pays de disposer « d'une part du gâteau », aussi les cas d'enclavement⁶ sont-ils vécus comme de véritables catastrophes. Sur un plan géographique, les différences dans les paysages et dans le peuplement sont moins accusées entre le Nord et le Sud qu'entre l'Est et l'Ouest. Les influences rivales de l'Atlantique et du Pacifique sont surtout sensibles au niveau de la pluviométrie. Les courants marins du Pacifique sont froids, stabilisant les masses d'air de sorte que les côtes sont peu arrosées. A l'inverse, les courants dans l'Atlantique sont chauds, engendrant des masses de vapeur d'eau et de fortes précipitations. L'étréitesse continentale rend ces contrastes actifs dans une majorité de pays jouant un rôle réellement structurant en influençant les cultures, les élevages, l'environnement et donc tout simplement la vie des hommes.

Enfin, pour conclure avec cette caractéristique continentale, il est important de garder à l'esprit la géographie de l'Amérique centrale avec sa vocation d'isthme entre l'Atlantique et le Pacifique, de pont entre deux masses continentales, celles du Nord et du Sud, qui signe son destin stratégique et fait de cette région un noeud de rivalités potentielles.

Ainsi, l'étréitesse même du continent liée à son emplacement entre océan pacifique et océan atlantique peut déjà s'avérer une source d'éléments structurants pour les pays de l'Amérique latine. Cette caractéristique se révèle encore plus prégnante après avoir observé les conséquences de l'omniprésence des chaînes montagneuses, des forêts et des fleuves.

1.1.2. La nature, bien que l'ayant privilégiée en la dotant de formidables façades maritimes, a su saupoudrer l'Amérique latine d'éléments « hostiles » ou plutôt réfrénant.

L'Amérique latine, en opposition à l'Amérique anglo-saxonne, est « un continent tropical, avec tout ce que cela implique de limitations, limitation des surfaces utilisables, limitation de la richesse des sols, limitation de l'activité humaine »⁷. Il résulte également de ce caractère tropical une atténuation des saisons thermiques. Pour la majorité des pays, il n'existe que deux saisons: la saison des pluies (plus chaude) et la saison sèche (plus froide). L'une des régions les plus sèches du monde se trouve dans le désert d'Atacama, alors qu'à l'autre bout du Chili il pleut jusqu'à 325 jours par an ; exemple de cette terre de contraste.

Un élément géographique structurant dans l'évolution de l'Amérique du sud est sans conteste les Andes. Elles occupent le quart de la masse continentale sud-américaine et constituent la plus longue chaîne continue, plus de 7 000 km. Elles comptent plus de 35 sommets de plus de 6 000 m. Cette chaîne montagneuse agit comme une véritable barrière que ce soit à l'intérieur du pays

⁶ CHAUPRADE A., *Géopolitique – Constantes et changements dans l'histoire*, Ellipses, 2005, pp. 111-125

⁷ CHAUNU P., *Histoire de l'Amérique latine*, PUF Que sais-je ?, 2004, pp. 3 - 4

comme en Colombie ou bien entre deux Etats comme entre le Chili et l'Argentine. Mais cette montagne a finalement été domptée par les sud-américains qui ont réussi à s'y implanter et à y vivre. Il est intéressant de voir qu'on trouve dans les Andes les points les plus élevés pour ce qui est d'un établissement, d'une capitale, d'un aéroport commercial, d'un chemin de fer, d'une route carrossable ; mais ceci moyennant des efforts considérables. Générateurs de nouveaux contrastes, les milieux montagnards sont à l'origine de microclimats : à de très faibles distances, on peut passer des basses terres tropicales, à des zones de cultures céréalières, à des pâturages alpestres et à des pics enneigés.

La forêt est également un élément incontournable en Amérique latine. Outre son impact écologique et économique, la forêt représente un véritable obstacle à la circulation que ce soit des biens ou des personnes. Il existe sur ce continent un grand nombre de type de forêts (tropicale ombrophile, humide décidue ou sèche ; subtropicale humide ou sèche ; tempérée océanique ou continentale, pour ne citer que les principales), mais qui ne s'apparentent en rien aux forêts européennes. Les forêts ombrophiles caractéristiques du bassin amazonien sont hautes de 40 à 50 mètres et se révèlent impénétrables en raison de leur densité. Les forêts marécageuses offrent la même résistance à la circulation de l'homme. Le tableau suivant présente les parts relatives du couvert forestier sur les différents continents⁸.

Zones	Superficie des terres	Total forêts 2000		
		Superficie	Pourcentage de la superficie des terres	Superficie par habitant
	ha	ha	%	ha
Afrique	2 978 394	649 866	21,8	0,85
Asie	3 084 746	547 793	17,8	0,15
Océanie	849 096	197 623	23,3	6,58
Europe	2 259 957	1 039 251	46,0	1,43
Amérique du Nord et centrale (Amérique centrale seule)	2 136 966 (241 942)	549 304 (73 029)	25,7 (30,2)	1,15
Amérique du Sud	1 754 741	885 618	50,5	2,60

Cette forêt d'Amérique latine et en particulier le bassin amazonien est considérée comme l'écosystème le plus riche du monde en termes de biodiversité et joue un rôle très important tant du point de vue économique que du point de vue environnemental. Cependant, elle n'en demeure pas moins une contrainte forte en particulier en termes de circulation et de libre accès.

Enfin, il est intéressant d'étudier l'évolution des communications dans un espace aussi immense et aussi « hostile ». Avant la venue des Européens, le transport se faisait à dos d'homme, sauf dans l'aire andine où étaient utilisés les lamas. Les Européens introduisirent le moteur animal que ce soit, le cheval, le bœuf ou la mule bien adaptée à un espace montagnard. Les longues routes supposaient des relais et des relèves. Les déplacements se calculaient en jours, voire en semaines. Le prix du fret terrestre représentait une part importante du coût des produits.

Que ce soit avec l'arrivée du rail en 1840 ou avec l'introduction du véhicule moteur dans les années 1920, l'Amérique du sud a eu beaucoup de mal à résoudre ses difficultés de circulation. Seul l'avion s'est avéré adapté à ce continent (distance et altitude) mais son coût l'exclut comme moyen de transport de masse.

Afin de se rendre compte des difficultés auxquelles a pu être confronté l'Amérique latine, il suffit d'observer le tableau de l'état du réseau des transports intérieurs en 2002⁹.

PAYS OU TERRITOIRE	RESEAU FERROVIAIRE		RESEAU ROUTIER	
	DISTANCE (km)	Densité (km / millier de km ² de territoire)	DISTANCE (km)	Densité (km / millier de km ² de territoire)
JAPON	20 165	53,37	1 160 000	3 434
UNION EUROPEENNE	153 802	47,50	6 370 241	1 099
USA	230 674	24,61	6 370 241	680
AMERIQUE LATINE	113 796	5,77	3 251 245	158

Ainsi, l'hostilité du continent a représenté un frein à la circulation aussi bien des personnes que des biens. La faiblesse des transports terrestres accentue d'autant plus l'importance des océans.

⁸ Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, *Evaluation des ressources forestières mondiales 2000 – Rapport principal*, Rome, 2002

⁹ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Etude sur les transports maritimes 2002*, Genève, 2002, ch. 7 Examen de l'évolution observée au niveau régional : Amérique latine, p. 108

1.1.3. François Thual souligne l'importance de la fluvialité : « Au XIX^e siècle, dans un continent sans route et sans grand moyen de transport, les fleuves représentent la vie, la source de richesse, les moyens de communication et les vecteurs de la puissance géopolitique et militaire »¹⁰. Cette situation s'est pondérée avec le temps, cependant il est clair que les grands fleuves d'Amérique du Sud peuvent être assimilés à de véritables bras océaniques plongeant à l'intérieur des terres. Les embouchures, cordons ombilicaux entre les côtes et les zones reculées, joueront un rôle clé dans l'histoire de l'Amérique latine. Ces fleuves sont la plupart navigables, et ce sur de longues distances. Les possibilités qu'offrent ces grands fleuves sont à garder à l'esprit car grâce à eux la bi-océanité peut s'étendre à des acteurs inattendus.

Le décor géographique est donc planté ; un continent « coincé » entre deux océans et où il est difficile de circuler si ce n'est par les fleuves. Ainsi, la bi-océanité commence-t-elle à ressortir comme un élément clé en Amérique latine et en particulier dans la création de certains de ses États.

1.2. L'Amérique centrale

Il suffit de contempler une carte de la région pour être convaincu que la bi-océanité est un élément omniprésent dans la « morphogénèse » des pays d'Amérique centrale¹¹. La création du Panamá ainsi que sa situation politique si particulière en sont les parfaites illustrations. Le cas du Nicaragua est également intéressant à d'autres titres. Les autres pays de l'isthme méso-américain ne seront abordés que plus tard dans le cadre de la bi-océanité, facteur de conflits.

1.2.1. Pour assimiler les rouages qui ont amené cette situation peu commune, il semble important d'exposer en détail l'histoire du canal de Panamá afin de mieux saisir le rôle des Espagnols, des États-Unis, de la Colombie et de la France.

Rodrigo de Bastidas découvrit la région en 1501, région qui fut revendiquée l'année suivante par Christophe Colomb au nom de l'Espagne. Cette zone fut explorée en 1513 par Vasco Núñez de Balboa, le gouverneur espagnol du territoire qui, le premier, traversa l'isthme et atteignit le Pacifique. Dépendant au début de la vice-royauté du Pérou, le Panamá fut ensuite intégré à la Nouvelle-Grenade au début du XVII^e siècle, puis à la Colombie, mais resta sous la domination espagnole jusqu'en 1821. Au cours de cette colonisation, le roi d'Espagne, Charles Quint,

¹⁰ THUAL F., *Géopolitique de l'Amérique latine*, Economica, 1996, p 25

commanda une étude en 1523 pour préparer un premier projet d'un canal sur l'isthme de Panamá. Il y eut pendant les trois siècles qui suivirent de nombreux projets, mais rien ne fut réellement entrepris. Enfin, en 1819, le gouvernement espagnol donna l'autorisation officielle de construire un canal et de créer une compagnie commerciale pour effectuer cette construction. Ces efforts demeurèrent encore une fois sans résultat, car avec la révolte des colonies, l'Espagne perdit le contrôle des emplacements susceptibles d'être utilisés pour sa construction.

Dès la fin de la domination espagnole en 1821, Simón Bolívar déclara l'indépendance de la Grande Colombie qui regroupait la Colombie, l'Équateur, le Panamá et le Venezuela. Lors de la dissolution de cette république en 1830, chacun des États se retrouva politiquement autonome, mais le Panamá continua de faire partie de la Colombie, dont il constituait une province.

En 1846, le gouvernement colombien signe avec les États-Unis un traité « d'amitié, de commerce et de navigation », qui donnait droit aux seconds de traverser le Panamá avec leurs marchandises et sans grand protocole. Trois ans plus tard, la Colombie leur accordait une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer transocéanique, qui devait faciliter l'acheminement vers New York de l'or découvert en Californie. En échange, et pour contrer la convoitise de l'Angleterre et de la France, l'article 35 du traité spécifiait : « Les États-Unis garantiront positivement et efficacement [...] la parfaite neutralité de l'isthme déjà mentionné [...] et par conséquent garantissent de la même manière les droits de souveraineté et de propriété que détient et possède [la Colombie] sur ledit territoire ». Les choses sont claires, cette partie de l'isthme intéresse les États-Unis (utilisant la voie maritime pour relier leur côte ouest à leur côte est) et ils entendent bien y faire respecter leurs intérêts. Le contrôle américain de cette zone commence alors.

En mars 1878, Lucien Bonaparte Wyse obtint « le privilège exclusif de l'exécution et l'exploitation » d'un futur canal pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans. Il convainquit son compatriote Ferdinand de Lesseps, déjà connu pour la construction du canal de Suez, de diriger les travaux.

Presque immédiatement, en mars 1880, le président des États-Unis, Rutherford Birchard Hayes, rendit public son désaccord concernant le contrat franco-colombien : « Notre intérêt commercial est supérieur à celui de tous les autres pays, de même que les relations du canal avec notre pouvoir et notre prospérité en tant que Nation. [...] Les États-Unis ont le droit et le devoir d'affirmer et de maintenir leur autorité d'intervention sur n'importe quel canal interocéanique qui traverse l'isthme ».

¹¹ Carte annexe 5

Les travaux commencèrent en janvier 1882. Mais Lesseps commit l'erreur de vouloir construire le canal au niveau de la mer, sans tenir compte du terrain montagneux. En juillet 1885, il fut remplacé par Gustave Eiffel, qui décidait de construire le canal à base d'écluses. La corruption et le vol des capitaux par certains hauts responsables à Paris et au Panamá portèrent le coup de grâce au projet. En 1889, la construction du canal fut suspendue. Le scandale éclata, et ce fut la fin de la Compagnie universelle.

Pourtant, en 1893, le gouvernement colombien signa un nouveau contrat avec la France pour reprendre la construction du canal, confiée à la Compagnie nouvelle du canal de Panamá. En octobre 1894, les travaux reprirent. L'actionnaire Philippe Bunau-Varilla décida de tout miser sur cette entreprise mais aura d'importantes difficultés à motiver les investisseurs. Peu à peu, les possibilités de sauver le projet s'amoinèrent. Il ne restait plus que deux solutions pour la Compagnie nouvelle : abandonner ou vendre.

En décembre 1901, à l'insu du gouvernement colombien, et sans se soucier d'aller à l'encontre des clauses du contrat, le gouvernement français et les actionnaires de la Compagnie nouvelle autorisèrent la vente des actions aux États-Unis.

Sur la base de recherches en cours depuis 1886, le Nicaragua était sur le point d'être élu territoire idéal pour un futur canal par Washington. Bunau-Varilla s'attacha à convaincre le Congrès américain que le projet panaméen était plus avantageux. A aucun moment on ne se soucia de l'avis de la Colombie, également actionnaire, mais surtout propriétaire souveraine du territoire.

Cette décision fut applaudie par le petit groupe oligarchique de la province panaméenne, qui se consacrait au commerce maritime et à l'activité tertiaire. Le Panamá vivait une crise économique liée à la « guerre des Mille Jours », aux problèmes occasionnés par l'incapacité française de construire le canal et à la corruption collatérale. Il n'avait par ailleurs aucune source de revenu importante, car l'administration américaine du train interocéanique envoyait tous les gains à New York.

Devant le fait accompli, et redevable à Washington de sa victoire dans la « guerre des Mille Jours », le gouvernement conservateur colombien autorisa son représentant à Washington à signer un accord avec le secrétaire d'État, John Hay, pour légaliser le projet franco-américain. En janvier 1903, un traité était signé. Il autorisait les Français à céder leurs droits et les États-Unis à exploiter le canal et ses zones adjacentes durant cent ans, avec une quasi-souveraineté.

Ce dernier point fut rejeté par le Congrès colombien en août 1903, pas tant parce qu'il remettait en cause la souveraineté du pays, mais parce qu'on ne lui offrait que la somme initiale de 10 millions de dollars et seulement 250 000 dollars annuels de compensation. Dès lors, la trilogie des intérêts se mit en marche : Français, Américains et séparatistes panaméens. L'ambassadeur américain à

Bogota l'avait déjà exprimé sur un ton menaçant : si le traité n'était pas ratifié, « les relations amicales entre les deux pays s'en verraient si gravement compromises que le Congrès des États-Unis pourrait prendre des mesures que regretterait tout ami de la Colombie ».

Il semble que le président Roosevelt aurait envisagé d'utiliser la force contre la Colombie si les États-Unis n'obtenaient pas, par la négociation, la zone pour construire le canal.

Le 3 novembre, par le biais d'une « rébellion spontanée », les séparatistes panaméens se déclarèrent indépendants de la Colombie, avec le soutien des troupes américaines, tandis que le corps de pompiers de Panamá faisait office de nouvelle armée. Alertées, les troupes colombiennes tentèrent de débarquer sur leur propre territoire, mais les navires de guerre américains ancrés à l'abord des côtes les en empêchèrent sans aucune difficulté. Le 7 novembre, les États-Unis reconnaissaient de fait la nouvelle République. Quelques jours après, c'était au tour de la France. La Grande-Bretagne se garda de protester, soucieuse de ne pas mettre en péril le soutien apporté par Washington à son oeuvre colonisatrice en Extrême-Orient.

Le 18 novembre 1903, à New York, était signé le traité Hay - Bunau-Varilla, faisant du Panamá un protectorat. Craignant que la junte provisoire panaméenne ne ratifie pas le traité, Bunau-Varilla envoya immédiatement un câble précisant que, tant que le document n'était pas approuvé, Panamá courait le risque d'être reconquis par la Colombie. L'argument fit son effet : le 2 décembre, la junte ratifiait le texte sans même l'avoir traduit en espagnol.

Les États-Unis reçurent une frange de 8 kilomètres de large des deux côtés du canal, pour sa construction et son exploitation à perpétuité. La souveraineté dans la zone du canal leur revint, le Panamá étant « exclu de l'exercice de tels droits souverains, pouvoir ou autorité ». On leur concéda aussi un droit d'ingérence permanent dans les affaires intérieures panaméennes, et la possibilité d'intervenir militairement en cas d'atteinte à l'ordre public.

Placé sous la juridiction des États-Unis, le canal de Panamá était inauguré le 15 août 1914. Washington était parvenu à ses fins.

Il allait donc y avoir deux gouvernements: un pour le Canal (américain) et un pour le pays (panaméen). Les États-Unis demeuraient propriétaires de la zone du canal («Canal Zone»), soit 16 km de large sur 80 km de long. Ce fut, jusqu'à la rétrocession du canal, un État dans l'État, ce qui permettait dans un cadre «pacifique» de maintenir une présence militaire américaine dans la région. Dans cette «Canal Zone», Washington déploya jusqu'à 10 000 soldats.

Le lieu devint le centre d'entraînement des forces armées américaines et d'Amérique latine, un centre d'espionnage continental et une base d'appui aux opérations de contre-insurrection. Bref, la «Canal Zone» recouvrait un territoire de 1474 km² sur lequel Washington exerçait une totale souveraineté : un État indépendant créé de toute pièces par et pour les États-Unis.

Le canal de Panamá devint aussitôt après son ouverture un passage obligé pour les bâtiments naviguant entre les océans Atlantique et Pacifique, ce qui leur évitait le long périple près de 15 000

km, le long des côtes du continent sud-américain et le dangereux détroit de Magellan. Les États-Unis contrôlaient le canal. Depuis son ouverture, l'économie du Panamá dépendait en partie de la rente annuelle versée par les administrateurs du canal et des milliers d'emplois créés pour son entretien. Pourtant, depuis l'indépendance, la vie politique du Panamá a connu de nombreux soubresauts, car les relations avec les États-Unis demeurèrent tendues.

Le 31 décembre 1999, la zone du Canal fut restituée par les États-Unis. Le canal est désormais panaméen. Mais n'oublions pas que Washington prétend, en vertu du traité Carter-Torrijos, pouvoir encore intervenir unilatéralement au Panamá, sans autorisation préalable du gouvernement de ce pays, si la «neutralité» du canal était en danger. Évidemment, cette thèse est vigoureusement contestée par le gouvernement panaméen, qui a accordé des concessions à une entreprise de Hong-Kong. En effet, c'est la société Hutchison Whampoa, dont le siège est à Hong-Kong, qui s'est assuré la gestion (pour les prochains 25 ans) des ports de Cristobal (côte atlantique) et de Balboa (côte pacifique).

Ainsi Panamá se révèle par l'histoire de la construction de son canal une parfaite illustration de la bi-océanité, facteur de création et de structuration d'un état. Il y a fort à parier que si le canal n'avait pas vu le jour, le Panamá serait toujours une province de la Colombie.

1.2.2. Le Nicaragua peut lui aussi être considéré comme ayant été directement influencé par la bi-océanité mais à deux titres, il est vrai étroitement liés : la construction possible d'un canal entre les deux océans et l'opposition historique entre la côte atlantique et la côte pacifique¹².

Lors de son quatrième voyage en 1502, Christophe Colomb fut le premier Européen à parcourir la côte caraïbe du Nicaragua. Mais la conquête du pays ne se fit que 20 ans plus tard, par la côte du Pacifique, sous la conduite de l'Espagnol Gil Gonzáles Dávila. Cet aspect est trop souvent passé sous silence et il est important d'avoir à l'esprit que les Conquistadors vinrent, paradoxalement, de l'ouest. En 1542, les Espagnols créèrent la Audiencia y Capitanía General de Guatemala (Audiencia et Capitainerie générale du Guatemala).

Au XVII^e siècle, le Nicaragua fut la cible des pirates anglais qui détruisirent Matagalpa en 1643, saccagèrent Granada en 1665 et 1685 et incendièrent León en 1685. Quelque temps auparavant, en 1633, les Miskitos (peuple de la côte est) inauguraient une longue tradition de combat aux côtés des

¹² Il est important de préciser que l'histoire du Nicaragua, en particulier l'histoire de la côte atlantique au XIX^e siècle divise encore aujourd'hui de nombreux historiens et analystes. La présente étude s'est basée sur l'œuvre du Docteur Pedro Joaquín Chamorro qui en 1945 dans *la Revista de la Academia de Geografía e Historia de Nicaragua* publia un travail de compilation des dates importantes de l'histoire de la côte atlantique.

Anglais, contre les Espagnols installés sur la côte du Pacifique. Conséquence directe de l'axe de la conquête, la colonisation espagnole au Nicaragua resta toujours limitée à la côte du Pacifique.

L'indépendance du Nicaragua fut proclamée en 1821¹³, mais le pays fut aussitôt incorporé à l'empire mexicain d'Iturbide, dont il se détacha en 1823 pour former, le 1er juillet de la même année, une république fédérative indépendante portant le nom de Provincias Unidas del centro America (Provinces Unies d'Amérique centrale) et comprenant les États du Nicaragua, du Guatemala, du Honduras, du Salvador et de Costa Rica. Les dissensions entre deux factions politiques — les libéraux et les conservateurs — apparurent peu après et chacune voulut prendre le contrôle du gouvernement récemment formé. Des guerres éclatèrent entre les États de la fédération et les factions rivales. Puis le pays se disloqua en 1839 pour former cinq nouveaux États indépendants.

La situation géographique du Nicaragua a toujours attisé la convoitise des Britanniques qui établirent un protectorat sur la côte atlantique, la région habitée par les Miskitos. Afin d'amadouer ces Miskitos, les Britanniques allèrent jusqu'à proclamer en 1845 l'un d'eux «roi des Miskitos». Il semble clair que la présence anglaise correspondait à une intention de construire un canal reliant l'océan Pacifique à l'océan Atlantique (ou tout du moins d'en contrôler la zone). Mais les Britanniques ne contrôlèrent jamais l'ouest du pays, ce qui les empêchait de pouvoir mener leur projet de façon autonome.

En 1860, le choix définitif du lieu de percement d'un canal transocéanique n'était pas arrêté ; pourtant, les Britanniques signèrent le traité de Managua et renoncèrent à leurs prétentions sur la côte caraïbe. Ils laissèrent derrière eux une «réserve» gouvernée par les autochtones¹⁴.

Après plusieurs années de domination des conservateurs, le libéral José Zelaya s'empara du pouvoir en 1893 et fut l'artisan en 1894 de l'intégration forcée de la côte atlantique au cadre politique et institutionnel du Nicaragua. Le 12 février 1894, le général Rigoberto Cabezas occupant Bluefields (capitale de la réserve Miskitos) décrétait solennellement la réintégration de la « Mosquitia » au sein du Nicaragua¹⁵. Le traité Altamirano – Harrison signé le 19 avril 1905 entre la Grande-Bretagne et le Nicaragua a clos définitivement le sujet de la présence anglaise dans le pays comme en témoigne l'article II : « Sa Majesté Britannique reconnaît l'absolue souveraineté du

¹³ Carte annexe 4

¹⁴ Il ne semble pas opportun de parler de réel retrait britannique. Certes, ils renoncent à leur protectorat mais il est intéressant de noter que dans un des articles du traité de Managua du 28 janvier 1860, il est précisé que « Sa Majesté britannique s'oblige à influencer les indiens pour que ceux-ci acceptent le traité ». Les indiens Miskitos semblaient donc acquis à la cause britannique et auraient sans nul doute constitué de précieux alliés en cas de reconquête de cette côte.

¹⁵ Il convient de souligner qu'à cette période, profitant des rivalités entre les factions libérales et conservatrices, les États-Unis intervenaient de plus en plus dans la vie du pays et pratiquaient la «politique du

Nicaragua sur le territoire formée par l'ancienne Réserve Mosquitia ». Les années 1903 et 1904 ayant vu l'accélération du processus de mainmise américaine sur la construction du canal de Panamá, la signature du traité Altamirano – Harrison en 1905 semble corroborer l'hypothèse arguant que les Britanniques convoitaient la côte atlantique du Nicaragua dans l'éventualité de la construction d'un canal.

La « double colonisation », d'une part espagnole sur le Pacifique et de l'autre britannique sur l'Atlantique a laissé des traces dans la société nicaraguayenne. Le pouvoir central s'est toujours situé à l'ouest du pays que ce soit à Granada ou à Managua et a toujours dénigré les peuples de l'est, les « Costenos » (côtiers), orientés vers le monde anglo-saxon et allergiques à la culture espagnole et nicaraguayenne. Cette scission était toujours sensible il y a quelques années et empêchait une réelle intégration sociale¹⁶. Ainsi, au printemps 1987, au terme d'une importante concertation avec les populations concernées, le gouvernement sandiniste de Managua mit en place, au milieu d'une guerre imposée par les grandes puissances, un statut d'autonomie qui créait deux régions autonomes: la RAAN, la Región Autónoma del Atlantico Norte (la Région autonome de l'Atlantique nord) à prédominance miskito et sumo, et la RAAS, la Región Autónoma del Atlantico Sur (la Région autonome de l'Atlantique sud), à prédominance métisse et créole. C'était la première autonomie accordée à des autochtones sur le continent américain. La Constitution de 1987 reconnut les principes fondamentaux accordés aux habitants de la Côte atlantique.

Il paraît probable que les frontières du Nicaragua et son histoire auraient sans doute été différentes si l'option du canal Panamá n'avait pas été retenue. De plus, la lutte d'influence entre Espagnols et Britanniques a profondément marqué les mentalités nicaraguayennes et a sans contexte participé à la structuration du pays.

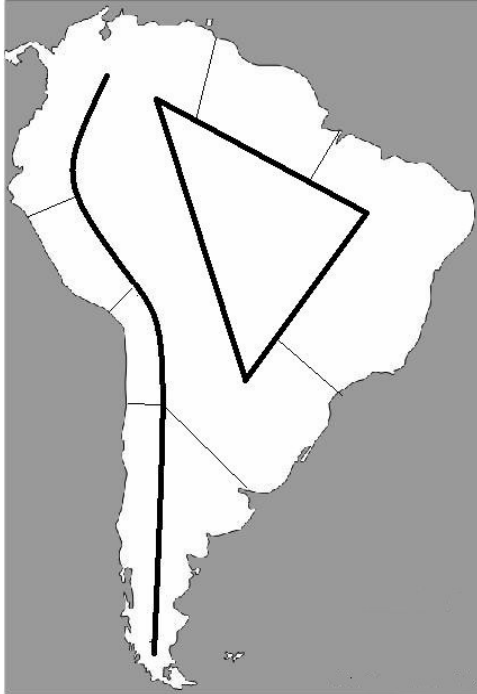
Ainsi, il paraît clair que la bi-océanité a été un facteur clé dans la création et la structuration d'au moins deux États d'Amérique centrale. En ce qui concerne les autres pays, cet élément est moins présent et se révélera plus comme un facteur de conflit. Cependant, il est important de garder à l'esprit le clivage pouvant subsister entre les populations de la côte atlantique et celles de la côte pacifique en raison des colonisations britannique d'un côté et espagnole de l'autre.

bâton» inaugurée par le président Theodore Roosevelt. La reprise de la réserve des Miskitos aurait-elle été diligentée par les États-Unis afin d'éloigner la Grande-Bretagne d'un éventuel canal creusé au Nicaragua ?

¹⁶ Contribution de Pia Eriksson de l'université d'Helsinki lors d'une réunion du 27 au 29 mars 2003 de la Latin American Studies Association intitulée « Indigenous territorial struggles on the Atlantic Coast of Nicaragua: Conflicts over resources and representations » où il parle plutôt de rattachement de la côte atlantique au Nicaragua et non d'intégration et où il identifie les causes d'opposition dans les différences d'histoire coloniale, d'environnement naturel et de structure ethnique.

1.3. L'Amérique du Sud

En ce qui concerne l'Amérique du sud, la problématique est différente. Le continent est plus large et comme il y a déjà été fait allusion, les caractéristiques géographiques nuisent à la communication



entre océan atlantique et océan pacifique. Les différents pays ont été plutôt structurés en fonction des obstacles naturels et de l'accès à l'océan (la plupart du temps un seul). Avec ces simples postulats de départ, le schéma obtenu s'apparente quelque peu à la réalité. Certes, de nombreuses zones douteuses persistent. En rajoutant les données fluviales et ethniques, la carte serait très proche de celle de l'Amérique du Sud du début du XIX^e siècle. Aussi, il est difficile de considérer la bi-océanité comme un élément rentrant réellement en ligne de compte dans la structuration et la création même des états en Amérique du sud. Cependant, ce facteur ne doit pas être négligé dans l'évolution du continent et en particulier en tant que générateur de conflits.

DEUXIEME PARTIE

LA BI-OCÉANITÉ, FACTEUR DE CONFLITS

2.1. L'Amérique du sud

L'histoire de l'Amérique du sud est jalonnée de conflits territoriaux. Lors de la naissance de ses états à l'issue des guerres d'indépendance, le principe « *uti possidetis* » fut appliqué. Ainsi, les frontières administratives des vice-royautés et autres capitaineries créées par les Espagnols devinrent des frontières internationales¹⁷. Ceci provoqua le mécontentement de certains et déboucha sur des tensions récurrentes. Certaines de celles-ci trouvent leur source dans la quête ouverte de la bi-océanité, c'est le cas du conflit opposant l'Argentine et le Chili ; d'autres ont un rapport moins direct voire plus original avec la bi-océanité, c'est le cas du différend entre le Pérou et l'Équateur et du problème de l'enclavement de la Bolivie.

2.1.1. Une bonne compréhension du différend entre l'Argentine et le Chili commence par une bonne perception de leur histoire commune et de leur géographie partagée. Les deux pays sont situés au sud de l'Amérique du sud et se font face, l'Argentine donnant sur l'océan atlantique et le Chili sur l'océan pacifique. La cordillère des Andes constitue à la fois une barrière et une frontière entre les deux pays qui s'étend sur plus de 5000 kilomètres. Des pays dans une telle situation sont condamnés à un déterminisme géographique et à choisir entre se quereller à jamais ou bien développer de bonnes relations.

L'Argentine et le Chili appartenaient tous deux à la couronne espagnole mais étaient au XIX^e siècle administrés par des entités différentes, la vice-royauté du Rio de la Plata et la capitainerie générale du Chili.

L'histoire de la compétition chiléno-argentine pour la Patagonie est très vieille. Cette zone, à l'extrême sud du continent américain, bien que revendiquée par l'Espagne, ne fut jamais colonisée par les Espagnols mais était restée au main des tribus indiennes pendant une grosse partie du XIX^e siècle. Le Chili regarda alors vers le sud et en 1843 établit une garnison militaire au détroit de Magellan, qui fut plus tard transformé en établissement, Punta Arenas. La partie est des Andes (l'Argentine d'aujourd'hui) était occupée par des tribus indiennes avec lesquelles le Chili développait des alliances. En 1879, l'Argentine lança la « Conquête de Désert », visant à chasser les Indiens et à réduire l'influence chilienne dans la région. A cette époque, le Chili menait la

Guerre du Pacifique contre la Bolivie et le Pérou. En occupant la Patagonie, l'Argentine obtenait l'avantage et le traité de frontière de 1881 fut signé. Dans ce traité, le Chili abandonnait ses revendications sur la Patagonie pendant que l'Argentine renonçait à ses droits sur le détroit de Magellan, qui fut déclaré neutre à perpétuité, avec liberté de navigation garantie pour les navires de toute nation. L'île de la Terre de feu était divisée entre les deux pays.

Malheureusement, le traité ne mit pas fin aux disputes, et il fut nécessaire de négocier un Protocole explicatif additionnel signé en 1893, qui établissait ce qui allait être retenu sous le vocable de « principe bi-océanique ». Le protocole précisait que selon les dispositions du traité, la souveraineté de chaque état sur ses côtes respectives était absolue, ainsi le Chili ne pouvait prétendre à l'Atlantique et l'Argentine ne pouvait revendiquer un accès au Pacifique.

Le 28 mai 1902, les deux États signaient de nouveau un traité sur le partage des zones contestées. Ce traité, grâce à des clauses de limitation d'armement naval, permit de faire cohabiter les deux pays.

La cordillère des Andes constituant une frontière quasiment infranchissable, c'est tout naturellement en Patagonie que l'antagonisme se développe. Il est vrai que l'enjeu est de taille. Il s'agit du lien entre océan atlantique et pacifique qui se matérialise par les trois passages suivants¹⁸ : du nord au sud, le détroit de Magellan, le canal de Beagle et enfin le passage de Drake au large du Cap Horn¹⁹.

Le principal conflit surgit au sujet du canal de Beagle et des îles du sud de la Terre de feu. D'après l'Argentine, les droits dans le canal de Beagle pouvait donner le contrôle du canal aux chiliens, isolant la ville et la base navale argentine d'Ushuaia. De plus, les îles du sud-est (Picton, Lennox et Nueva) font face à l'Atlantique et leur occupation par le Chili menace le principe bi-océanique. Dans les années 1970, les intimidations entre patrouilleurs chiliens et argentins étaient fréquentes, ainsi que les incursions dans les eaux litigieuses

Il était devenu nécessaire de résoudre la question. Le 22 juillet 1971, l'Argentine et le Chili demandent à sa majesté britannique d'arbitrer le litige. Cependant, en raison des contestations avec la Grande-Bretagne sur la souveraineté des Malouines et de l'Antarctique, la Reine (dont l'impartialité était remise en cause par l'Argentine) désigna une cour d'arbitrage composée de cinq juges de Cour Internationale de Justice.

¹⁷ Cartes annexes 2 et 3

¹⁸ Carte annexe 6

¹⁹ Il est curieux de voir que ces trois passages sont soumis de nos jours à des droits différents : le détroit de Magellan répond aux règles des détroits, le canal de Beagle à celles des mers intérieures et enfin le passage de Drake obéit aux lois des eaux internationales.

La cour étudia le cas et prononça son verdict le 2 mai 1977 en faveur du Chili. La réaction argentine fut terrible. Le gouvernement argentin remettait en question la validité de la sentence. Par-dessus tout, l'Argentine accusait la cour d'avoir outrepassé ses prérogatives en s'exprimant sur des sujets que l'Argentine considérait au-delà du domaine de l'arbitrage. Finalement, l'Argentine décida de rejeter la sentence arbitrale et officialisa sa position le 25 janvier 1978. En décembre 1978, l'Argentine et le Chili étaient au bord de la Guerre.

Deux jours avant Noël et juste avant le débarquement argentin prévu sur les îles controversées, sa sainteté le Pape Jean-Paul II se proposa lui-même en tant que médiateur du conflit. Sa proposition fut immédiatement acceptée et le débarquement repoussé. Les flottes retournèrent dans leur port et de nouvelles négociations reprirent. La tradition catholique des deux pays (plus de 90 % de la population de confession catholique) rendait impossible le refus de cette médiation par l'un des gouvernements. Cette médiation dura plusieurs années, de nombreuses propositions furent envisagées et un traité fut signé à Rome le 29 novembre 1984 : le traité de paix et d'amitié.

Il délimite les souverainetés des deux nations dans le canal de Beagle et des eaux adjacentes, donne les îles au Chili mais sans projection sur l'Atlantique et reconnaît le libre accès de l'Argentine à ses ports dans le canal de Beagle. De plus, le traité dépasse le simple établissement des frontières et promeut la coopération économique et l'intégration physique.

L'Argentine vécut très mal les conclusions du traité. Elle espérait obtenir au moins unes des îles litigieuses en réaffirmation du principe de 1902 où le Chili était convenu de rester dans le Pacifique.

Cependant, de manière objective, ce traité donne l'impression à chacun des pays d'avoir perdu quelque chose²⁰ ce qui permet de ne pas privilégier un pays.

A ce stade de l'étude, il est intéressant d'aborder la vision de Carlos Escudé²¹. Ses recherches montrent qu'en Amérique latine le nationalisme territorial représentait un important facteur culturel allant à l'encontre de l'intégration et de la coopération régionales. Escudé affirme que le Chili et l'Argentine partageaient cette caractéristique culturelle ce qui a sûrement empêché toute coopération dans les premiers temps. De plus, les deux pays estimaient, durant le XIX^e siècle, avoir concédé des pertes territoriales substantielles (acquises par l'autre pays). Ces perceptions – « le mythe des pertes territoriales » d'après Escudé – sont profondément ancrées dans l'opinion

²⁰ Rappelons que pour des raisons géologiques, le Chili maintient ses prétentions sur l'Atlantique.

²¹ Carlos Escudé est docteur en sciences politique à l'université de Yale et a publié de nombreux ouvrages et articles sur l'Amérique du sud et l'Argentine en particulier.

publique et sont omniprésentes dans les manuels scolaires. Elles n'ont fait qu'aggraver le climat entre les deux peuples.

En 1990, poursuivant la voie de la coopération, les deux gouvernements se rapprochèrent dans les domaines politiques et économiques. En août, fut signé un accord d'intégration appelant à l'ouverture des frontières, la construction d'un nouveau tunnel sous les Andes, des politiques énergétiques, complémentaires et une action combinée contre le narcotrafic. L'année suivante, des documents additionnels furent signés pour promouvoir, simplifier et coordonner les communications, les échanges et les mouvements des personnes, ainsi que pour renforcer la coopération dans les zones frontalières. En avril 1992, les deux pays, à travers la déclaration de Punta Arenas, s'engageaient à renforcer le processus d'intégration dans le sud de la région.

De nos jours, la tension créée par la bi-océanité a laissé la place à l'intégration régionale. Cette bi-océanité convoitée permet de fédérer les deux États autour de Grands Projets comme les corridors bi-océaniques. Plusieurs programmes sont à l'étude actuellement (les connexions Buenos Aires – Santiago – Valparaiso et Bahia Blanca – Talcahuano sont les plus avancées) et il est heureux de constater que les esprits sont tournés vers la coopération et non plus vers l'affrontement.

2.1.2. Le Pérou n'est pas à première vue un acteur de la bi-océanité. Pourtant, en lisant son livre blanc de la défense nationale, un passage attire l'attention : « L'Amazone, en plus d'être navigable depuis le territoire péruvien jusqu'à l'océan atlantique, matérialise la projection géopolitique bi-océanique du Pérou »²². Il est également curieux de constater que cette perception n'est pas marginale mais est bel et bien une réalité dans les esprits péruviens avec comme toile de fond le développement économique, le commerce international et le transport maritime²³.

Avant de revoir l'histoire péruvienne à travers le prisme de la bi-océanité il est important de rappeler les possibilités qu'offre le fleuve Amazone.

L'Amazone fut surnommé le fleuve - mer en raison de son immensité, de ses crues annuelles et de sa navigabilité. Le nombre total de ses affluents est encore indéterminé mais on en compte plus de deux cents au Brésil. Soixante-dix ont une longueur de cours supérieure à 1 600 km. L'Amazone peut être parcouru par des bateaux de tout tonnage sur les deux tiers de son cours. Il est accessible

²² Perú. *Libro Blanco de la Defensa Nacional* - capítulo II, p. 50 « Proyección geopolítica bioceánica del Perú »

²³ ARROSPIDE Mejia Ramon, *La bioceanidad del Peru, Via transcontinental peruana*, Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Peru, 1990

aux transatlantiques qui en remontent le cours jusqu'à Manaus, à près de 1 600 km en amont de son embouchure. Il permet aux bateaux de 3 000 tonnes d'atteindre Iquitos, au Pérou, à 3 700 km de l'embouchure. Les bateaux de moyen tonnage peuvent aussi naviguer sur une centaine d'affluents.

Le Pérou possède un accès indirect à l'océan atlantique en tant que « propriétaire » de la source de l'Amazone et de nombreux de ses affluents ; grâce aux conventions relatives aux droits de la navigation, le Pérou (ou plutôt toute embarcation battant pavillon péruvien) a le droit de libre circulation sur l'Amazone jusqu'à son embouchure²⁴.

Cet aspect géographique vu, revenons sur le conflit qui opposa le Pérou à l'Équateur.

Lorsque l'Équateur a quitté la Grande Colombie en 1830 il avait signé avec le Pérou un traité définissant leur frontière commune le long du fleuve Marañon, affluent de l'Amazone.

En 1941, le Pérou a néanmoins envahi l'Équateur, occupant plus de la moitié de son territoire dans le bassin de l'Amazone après une guerre de dix jours. Dans le contexte de la Seconde Guerre Mondiale, la paix en Amérique du Sud était essentielle et elle fut assurée par la signature en 1942 du Protocole de Rio de Janeiro qui définissait la frontière en faveur du Pérou. Les U.S.A., le Brésil, le Chili, et l'Argentine ont accepté d'être les garants du traité de paix. Cependant, un problème de délimitation des frontières²⁵ poussa Quito à dénoncer le traité en 1960. Les escarmouches se sont succédées puis la guerre a éclaté de nouveau en janvier 1981 causant des douzaines de pertes et nuisant aux économies des deux pays. Un cessez-le-feu signé à Rio de Janeiro n'a pas été respecté. Un second, signé à Montevideo tient toujours, mais cela n'a pas modéré les intenses sentiments des deux côtés.

La plupart du temps, les raisons invoquées du conflit résidaient dans les possibles réserves d'or, d'uranium, et de pétrole de cette zone. Cependant, le déplacement de la frontière vers le Nord donne l'exclusivité du Marañon au Pérou et prive l'Équateur d'un possible accès indirect à l'Atlantique, renforçant ainsi la position péruvienne dans la région.

Considérer la bi-océanité ou en tout cas la volonté d'y parvenir comme raison du conflit entre le Pérou et l'Équateur est sûrement exagéré. Cependant, dans le contexte économique actuel, les gages territoriaux acquis par les Péruviens seront, à n'en pas douter, chèrement défendus.

²⁴ Le Brésil reconnut en 1867 cette « ouverture » de l'Amazone à la navigation internationale, et plus particulièrement aux pays du bassin amazonien possédant sur leur territoire une partie de l'Amazone ou de l'un de ses affluents.

²⁵ André C., Couderc M., Grandi J., *L'avenir d'un continent, puissances et périls en Amérique du Sud*, Fondation pour les études de défense nationale, 1989, p.124 : « Au cours du travail de délimitation physique de la nouvelle frontière en 1947, on s'aperçut que la configuration géographique de la chaîne montagneuse d'El Condor ne correspondait pas aux provisions du traité de Rio ».

2.1.3. Il a déjà été, à plusieurs reprises, fait mention des spécificités de l'Amérique du Sud, en particulier la longueur de ses façades maritimes et sa relative étroitesse. Aussi, dans de telles conditions, l'océan, quel qu'il soit, est accessible par la plupart des pays. L'enclavement est alors très mal vécu, surtout quand il est considéré comme injuste ; c'est le cas de la Bolivie.

La Bolivie a été établie en tant que République indépendante en 1825. A cette époque elle disposait d'une façade maritime sur l'océan pacifique (où prospérait le port d'Antofagasta) délimitée par les fleuves Loa au nord et Salado au sud. Parmi ses autres provinces, le désert de l'Atacama se distinguait par ses gisements de salpêtre, de borax et de cuivre.

L'importance croissante du salpêtre, ainsi que la faible population bolivienne dans la province d'Atacama a fait que de nombreux aventuriers chiliens s'établirent dans ce territoire à partir de 1840 et commencèrent à l'exploiter sans autorisation bolivienne.

Ressentant le besoin de clarifier la situation dans cette zone, la Bolivie et le Chili ont signé, en 1874, un traité reconnaissant la souveraineté de la Bolivie sur le désert de l'Atacama, mais exemptant les compagnies de nitrate du Chili de payer de nouveaux impôts avant 25 ans. Quand la Bolivie demanda un nouvel impôt en 1878, le Chili prit le port d'Antofagasta. Allié de la Bolivie, le Pérou rentra dans le conflit contre le Chili. Ce fut la guerre du Pacifique (ou guerre du Salpêtre). La marine chilienne gagna une bataille décisive au cap Angamos en 1879, et son armée suivit en prenant Tacna et Arica en 1880. La Bolivie se retira mais le Chili poursuivit l'affrontement jusqu'à occuper Lima forçant le gouvernement péruvien à se déplacer dans les hauts plateaux. Après deux ans d'occupation, le Pérou accepta les conditions de paix du Chili par le traité d'Ancón d'octobre 1883 qui cédait au Chili les provinces de Tarapacá, de Tacna et d'Arica, à condition qu'un référendum soit tenu dans les 10 ans. A la suite d'un traité signé en 1884, la Bolivie a cédé sa province de l'Atacama au Chili et est devenue enclavée. Le référendum n'a jamais eu lieu mais un traité a finalement été conclu et subséquemment ratifié en 1929, donnant Tacna au Pérou et Arica au Chili.

Ainsi, la Bolivie se retrouva privée de sa côte pacifique. De l'autre côté, elle fut amenée à vendre au Brésil un territoire de 300 000 km², vente qui la priva d'un accès fluvial à l'océan atlantique. La Bolivie se retrouva alors enclavée. Cet enclavement fut et est encore très mal vécu par l'ensemble de la population, amertume attisée par la classe politique qui fait de cette quête de l'accès à la mer (« *la salida al mar* ») un objectif prioritaire²⁶.

²⁶ ANDRE C., COUDERC M., GRANDI J., *L'avenir d'un continent, puissances et périls en Amérique du Sud*, Paris ; Fondation pour les études de défense nationale, 1989, pp 123-124

Le Chili a quelque peu lâché du lest en accordant un droit de passage vers les ports d’Arica et d’Antofagasta et a même proposé un troisième corridor permettant à la Bolivie d’exporter son gaz naturel mais cette concession ne satisfait pas le gouvernement bolivien qui continue de revendiquer une partie des territoires perdus lors de la guerre du Pacifique²⁷.

Les pertes territoriales sont la plupart du temps des plaies qui ne cicatrisent jamais, mais la Bolivie devrait profiter de sa situation et s’orienter vers la politique de l’intégration. Les possibilités d’ouverture vers les océans sont multiples : le couloir La Paz – Santa Cruz – Santos, l’accès fluvial Paraguay – Parana – Uruguay, le débouché amazonien et enfin la sortie vers un port chilien voire péruvien. La Bolivie pourrait même se retrouver au centre d’un réseau de corridors qui lui offrirait cette bi-océanité tant convoitée.

2.2. L’Amérique centrale

L’isthme centre-américain assure une fonction complexe de verrou et de passage. Lien entre les deux Amériques, il constitue une barrière entre l’océan atlantique et l’océan pacifique. La conflictualité inhérente aux isthmes est ici puissamment renforcée par une segmentation politique unique au monde, fruit de la dislocation au XIX^e siècle des vieilles vice-royautés espagnoles. Cet émiettement est en effet source de rivalités entre des pays qui peuvent offrir sensiblement les mêmes potentialités, en particulier de jonction interocéanique. Des contentieux anciens de frontières, de maîtrise des littoraux, de suprématie infrarégionale, achèvent de brouiller la situation.

Il est vrai que peu de frontières paraissent aussi infondées que celles qui divisent l’Amérique centrale. Entre la Colombie et le Mexique, c’est le même « peuple », qui parle la même langue, qui pratique la même religion, si l’on excepte les résidus de tribus indiennes, mais dont, de toutes façons, il n’a pas été tenu compte dans le tracé de ces frontières.

La bi-océanité est la donnée géopolitique de base des pays isthmiques, mais ce potentiel est fort inégalement exploité. Ceux-ci accordent une très grande importance à l’accès aux deux océans qui les baignent, gage pour eux d’un « double regard » naturel. Les États qui s’en estiment privés (l’enclavement est autant affaire de perception que réalité géographique objective) ressentent cette situation comme une amputation, un handicap géopolitique majeur. Y mettre fin devient leur

²⁷ RAZOUX Pierre, *Le Chili en guerre, deux siècles de supériorité navale chilienne en Amérique Latine*, Paris ; Economica, 2005, p. 104.

objectif essentiel. C'est ainsi que s'expliquent le nombre, la permanence et la virulence des « conflits de littoral » qui déchirent la région depuis plus d'un siècle et demi²⁸.

2.2.1. Le conflit qui oppose le Salvador au Honduras est sûrement le plus virulent de ceux d'Amérique centrale. La géographie et l'histoire commune des deux pays rendent plus compréhensibles ce différend.

Les deux États sont devenus indépendants en 1939 suite à l'échec de la fédération des Provinces Unies d'Amérique centrale. Entre 1842 et 1844, le Honduras se rattacha brièvement à une confédération regroupant le Salvador et le Nicaragua, mais ce fut encore un échec.

Les trois pays ainsi créés ne disposaient pas des mêmes privilèges géographiques. Le Nicaragua était sans nul doute le mieux doté, le Honduras disposait d'une belle façade atlantique mais de quelques dizaines de kilomètres de côtes sur le Pacifique (golfe de Fonseca) et le Salvador, quant à lui se contentait d'une façade pacifique. Cette situation devait immanquablement provoquer un différend en particulier entre le Salvador et le Honduras au sujet du golfe de Fonseca et de ses îles et à moindre échelle sur l'accès atlantique salvadorien.

De plus, le XX^e siècle a vu se creuser un fossé entre les deux États : le Honduras pouvait être considéré comme un pays « retardé » (politiquement instable, économiquement pauvre et avec une faible densité démographique) alors que le Salvador bénéficiait d'une richesse démographique et avait la volonté de réussir son développement (régime démocratique, excellents résultats économiques).

Les immigrés salvadoriens au Honduras, la plupart en situation irrégulière servirent de prétexte au regain d'animosité entre les deux pays : en 1968, 500 familles seront expulsées.

Il ne manque qu'une étincelle pour mettre le feu aux poudres ; elle va être fournie par les éliminatoires de la coupe du monde de football qui se déroulent à la fin du mois de juin. Lors des matchs qui ont lieu à Tegucigalpa et à San Salvador, des émeutes éclatent qui se soldent par des morts et des blessés. Le cycle de la violence est déclenché. Dans les heures qui suivirent le troisième match qui eut lieu à Mexico, des escarmouches eurent lieu à la frontière des deux États,

²⁸ Liste des affaires contentieuses mettant en cause des pays d'Amérique centrale portées devant la Cour internationale de justice depuis 1946 :

- 2005 Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)
- 2001 Différend territorial et maritime (Nicaragua c. Colombie)
- 1999 Délimitation maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes (Nicaragua c. Honduras)
- 1986 Différend frontalier terrestre, insulaire et maritime (El Salvador/Honduras; Nicaragua (intervenants))
Actions armées frontalières et transfrontalières (Nicaragua c. Honduras)
Actions armées frontalières et transfrontalières (Nicaragua c. Costa Rica)

suivies d'une intense propagande qui rapporta des atrocités de toutes sortes, le plus souvent imaginaires. Des incidents de frontières mettant en jeu quelques douzaines de personnes devenaient des « combats importants », et les deux côtés annonçaient triomphalement la victoire. Le 4 juillet 1969, alors que le nombre des Salvadoriens expulsés se monte à 20 000 et que le vice-consul du Salvador à Tela est assassiné, les relations diplomatiques entre les deux États sont rompues.

Il semble, avec le recul, que les objectifs de l'opération salvadorienne hormis la chute du gouvernement hondurien consistaient plus en objectifs-terrain, facilement négociables lors du cessez-le-feu, qu'en objectifs-forces.

L'acquisition des gages devait s'obtenir suivant les trois directions (qui sont d'ailleurs les trois axes des trois théâtres d'opérations) :

- le Nord, vers San Pedro Sula et la mer Caraïbe,
- le Nord-Est, vers la capitale Tegucigalpa,
- l'Est, le long du Golfe de Fonseca vers le Nicaragua.

Quant aux Honduriens, ils avaient un plan de défense très simple : céder devant les poussées adverses et se rétablir sur des positions d'arrêt à 15-20 km à l'intérieur.

Le 14 juillet, l'aviation salvadorienne, sans déclaration d'hostilités, procède à une attaque sur les aéroports honduriens de la capitale et des principales villes. Le 15 juillet, au matin, tandis que l'aviation hondurienne réagit avec brutalité, sur l'aéroport de San Salvador notamment, des forces terrestres salvadoriennes pénètrent dans le territoire adverse ; elles occupent des points-clés du terrain et s'emparent de la ville hondurienne de Nueva Ocotepeque. Manquant de coordination, les Honduriens n'opposent qu'une faible résistance.

La bataille diplomatique se déclenche aussitôt et l'Organisation des États Américains obtient un cessez-le-feu le 18 juillet à 22 heures. Les troupes salvadoriennes se retireront le 2 août.

La décennie qui va suivre cette période malheureuse sera marquée par des tensions qui ébranleront l'édifice de l'Amérique centrale. Les relations entre les deux États demeureront rompues ; le marché commun éclatera en morceaux. En janvier 1970, des incidents de frontière se produisent ; une zone de sécurité de 3 km est fixée de chaque côté de la limite. En mai 1971, six poches (bolsones) litigieuses sont définies. Le 30 octobre 1980, enfin, un traité de paix entre les deux belligérants est signé à Lima. La zone démilitarisée disparaît ; la libre circulation des personnes et des biens est rétablie. Cette bataille diplomatique prenait fin après dix ans de négociations, d'espoirs et de déceptions.

- 1984 Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique)

Cette guerre limitée survenue en 1969 entre le Honduras et le Salvador fut affublée du nom de « guerre du football » mais l'appellation de « guerre de cent heures » semble plus appropriée. Mais les tensions n'étaient pas pour autant enterrées.

Le 11 décembre 1986, le Salvador et le Honduras ont notifié à la Cour internationale de justice un compromis en vertu duquel les Parties demandaient à la Cour de constituer une chambre en vue : premièrement de délimiter la ligne frontière dans les six secteurs non délimités par le traité général de paix conclu entre les deux États en 1980 et deuxièmement de déterminer la situation juridique des îles dans le golfe de Fonseca et des espaces maritimes situés à l'intérieur et à l'extérieur de ce golfe. En 1992, la Cour rendit son jugement que les deux parties se sont engagées à respecter. Les deux tiers des territoires en litige, ainsi que l'île du Tigre, ont été attribués au Honduras, qui voit ainsi son accès à l'océan Pacifique conforté.

En 1998, le Honduras et le Salvador signèrent un traité de démarcation dont les termes avaient pour but de mettre en œuvre la décision de la Cour. Cependant, son application a depuis été régulièrement retardée. Ainsi, en 2002, le Honduras accusait le Salvador de différer volontairement le processus et a demandé au Conseil de sécurité des Nations Unies d'exiger que le pays applique la décision de la Cour de La Haye. La même année, le Salvador tentait un recours devant la Cour internationale de justice afin de faire modifier des éléments de la décision de 1992. Aucune des deux démarches n'a donné de suite pour le moment et le processus de démarcation reprit tout de même son cours, bien que parfois ponctué de délais.

Même si ce conflit a été engendré par un contexte socio-économique particulièrement tendu à la fin des années 60, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit avant tout d'un différend frontalier en grande partie lié à la bi-océanité qui est au cœur de la rivalité.

2.2.2. Le différend qui oppose le Guatemala au Belize est similaire au précédent si ce n'est que le lieu de tension se situe sur la côte atlantique : un petit pays (le Belize) avec un seul accès océanique limite de manière conséquente la côte du pays plus important (le Guatemala) qui lui, dispose de la bi-océanité.

Le Guatemala n'a reconnu l'État de Belize (Honduras britannique jusqu'en 1973) qu'en septembre 1991 alors que l'indépendance fut proclamée en 1981 ; mais la délimitation de la frontière n'a toujours pas fait l'objet d'un accord entre les deux pays²⁹. Les autorités guatémaltèques paraissent toutefois soucieuses de résoudre cette controverse et pourraient le cas échéant faire appel à un tribunal d'arbitrage international.

²⁹ Il est d'autant plus facile pour le Guatemala de revendiquer le territoire que les forces armées britanniques ont quitté le Belize en 1994.

Il est vrai que le Belize représente le seul vestige de la colonisation britannique de la côte atlantique de l'Amérique centrale et que le Guatemala rêverait de voir son territoire à l'image de celui du Nicaragua.

2.2.3. Le Nicaragua et le Honduras ont eux aussi actuellement un différend frontalier. Bien que celui-ci prenne une forme particulière, il est opportun de l'aborder car il reste une illustration de ces conflits d'Amérique centrale liée de près ou de loin à la bi-océanité et qui ensuite influe directement sur les politiques intérieures des pays de l'isthme méso-américain.

Avec le Nicaragua, la délimitation des frontières dans le golfe de Guanacaste reste l'objet de graves litiges.

Le litige entre les deux pays se situe dans la délimitation des zones maritimes dans la mer des Caraïbes. Dans sa requête, le Nicaragua indique notamment que, depuis des décennies, il « soutient [...] que sa frontière maritime avec le Honduras dans les Caraïbes n'a pas été déterminée », tandis que la position du Honduras serait qu'« il existe bel et bien une ligne de délimitation qui suit directement vers l'est le parallèle de latitude partant du point fixé [...] à l'embouchure du fleuve Coco ».

En conséquence, le Nicaragua prie la Cour « de déterminer le tracé d'une frontière maritime unique entre les mers territoriales, les portions de plateau continental et les zones économiques exclusives relevant respectivement du Nicaragua et du Honduras, conformément aux principes équitables et aux circonstances pertinentes que le droit international général reconnaît comme s'appliquant à une délimitation de cet ordre ».

La frontière entre les deux pays se matérialisant par le fleuve Coco, c'est tout naturellement que le conflit se reporte dans les mers. A croire que dans cette région du monde, contester les frontières soit devenu une question de principe.

2.2.4. Enfin, le dernier différend à avoir fait l'objet d'une intervention devant la Cour internationale de justice est celui opposant le Costa Rica au Nicaragua.

Selon le Traité Cañas-Jerez de 1858, le Costa Rica a un droit de navigation à des fins commerciales sur le fleuve San Juan qui sépare les deux États sur plus de 100 km. Bien que le Costa Rica reconnaisse la souveraineté de son voisin sur ce fleuve, il revendique le droit de circulation de ses forces policières afin d'y assurer un meilleur contrôle de ses frontières. Le Costa Rica plaide en effet que cette région est particulièrement en proie à l'insécurité en raison de la présence de nombreux délinquants. La venue à échéance le 26 septembre d'une trêve de trois ans signée en 2002 a entraîné la résurgence du conflit. La réponse du Nicaragua ne s'est pas fait attendre. Le président Enrique Bolaños a exposé ses intentions d'intensifier la présence militaire dans la zone en

question et réitéré l'interdiction de circulation d'éléments armés sur le fleuve San Juan. Dans un décret présidentiel, il a fait savoir que « toute prétention de rendre effective la navigation armée de la part de forces étrangères dans les eaux souveraines nicaraguayennes constitue, en soi, une menace pour la paix et la sécurité intérieure et externe du pays ».

Ce dernier exemple est paradoxal. Il est source d'inquiétude car il souligne le caractère belliciste des États d'Amérique centrale mais est également source d'espoir car la volonté de règlement du différend par la voie de la négociation via la Cour internationale de justice est louable.

Une série de désaccords frontaliers a créé des tensions, des frictions diplomatiques et des incidents sporadiques le long des frontières maritimes et terrestres des pays de l'Amérique centrale.

Avec obstination, le Guatemala a cherché à élargir son ouverture atlantique au détriment du Honduras et surtout du Belize qui lui barre l'accès à la Caraïbe. La normalisation, laborieuse, entre les deux pays ne date que d'une dizaine d'années. Du côté Pacifique, c'est à l'encontre du Salvador que se manifeste sa « faim de littoral ».

Le Honduras, lui non plus, n'a jamais admis, depuis sa naissance en 1844, l'étroitesse de sa façade Pacifique. Sa politique de désenclavement a donné lieu à quatre guerres avec le Salvador au cours du XIX^e siècle pour culminer en 1969 avec la guerre des cent heures. Avec le Nicaragua, la délimitation des frontières dans le golfe de Guanacaste reste l'objet de graves litiges.

Cependant, il convient de rendre hommage à la détermination dont ont fait preuve les gouvernements centraméricains pour résoudre ces questions par des moyens pacifiques, qu'ils soient politiques ou juridiques. Ces dirigeants doivent être conscients du risque provoqué par de tels différends sur l'intégration, les échanges intrarégionaux et la compétitivité au niveau mondial de chaque pays. On doit espérer que la volonté résolue des gouvernements de participer à un dialogue constructif afin de résoudre les problèmes favorisera la paix et la stabilité régionales, en empêchant toute remise en question des progrès accomplis en vue d'une paix solide et durable en Amérique centrale.

CONCLUSION

La bi-océanité se révèle donc comme un facteur très important dans la construction et l'évolution des Etats d'Amérique latine et a été la cause de nombreux conflits frontaliers.

Cependant, l'optimisme doit être de rigueur. Bien qu'il subsiste encore quelques litiges frontaliers, les pays préfèrent utiliser les voies diplomatiques et déposer leurs requêtes devant la Cour internationale de justice plutôt que de s'affronter directement. Aussi peut-on espérer voir de moins en moins de crise débouchant sur un conflit armé. Cette pacification des esprits influera sûrement sur les effets de la bi-océanité.

En ce qui concerne l'Amérique centrale, les différents pays voient dans le départ des Etats-Unis de Panamá et les limitations auxquelles risque d'être confronté le canal (taille des navires, assèchement, coûts élevés) une possibilité d'essor économique et politique. Certains ressortent d'anciens projets, d'autres en développent. L'heure n'est plus au creusement d'un autre canal mais plutôt à des alternatives multimodales utilisant la croissance de la conteneurisation. Ainsi le projet nicaraguayen resurgit (avec la création *ex-nihilo* de deux ports à Punta del Mono sur la côte caraïbe et Unta pie del gigante, coté Pacifique). D'autres programmes font leur apparition au Mexique, en Colombie, au Guatemala et au Honduras (en partenariat avec le Salvador).

Bien entendu, les projets³⁰, nombreux, ne seront pas tous réalisés, et ceux qui le seront, ne verront pas le jour avant plusieurs années mais ils seront sources de développement et pourquoi pas d'intégration régionale voire internationale car ces projets ne sont plus soutenus par les États-Unis et l'Europe, mais principalement par Taiwan, la Chine, le Japon et la Corée du sud. Là encore, l'enjeu est géostratégique, « les grands pouvoirs mondiaux regardent l'Amérique Centrale comme une de leur base dans la compétition du XXI^e siècle, donc l'intérêt n'est plus seulement économique. Il y a de nombreux intérêts politiques et stratégiques aussi »³¹.

En Amérique du sud, la problématique est quelque peu différente. Il est certes de plus en plus question de corridors bi-océaniques (*corredores bioceanicos*). Mais pour l'instant, il n'est pas envisagé de les utiliser aux mêmes fins que le canal de Panamá. Ces couloirs n'ont pas vocation à permettre le transit de cargaisons en provenance d'un océan et à destination de l'autre. A priori, le canal de Panamá suffit pour l'instant et de toute façon les projets d'Amérique centrale seraient plus

³⁰ Carte annexe 7

rentables. Le but de ces corridors bi-océaniques serait triple ; tout d'abord l'objectif est de pouvoir acheminer les produits venant du Pacifique à destination de la côte est de l'Amérique du sud (Brésil et Argentine) et ceux venant d'Europe à destination des pays andins. Ensuite, ils permettraient aux régions du sous-continent (Bolivie, Paraguay, centre-ouest du Brésil) d'exporter leurs marchandises plus facilement. Enfin, ils participeraient à l'intégration régionale et uniraient les pays sud-américains. De nombreux projets³² sont actuellement à l'étude, leur probabilité d'aboutir dépend non seulement du mode de transport choisi (fleuve, canal artificiel, route, rail), du trajet suivi mais également de la capacité des ports océaniques choisis.

Enfin, la bi-océanité voit actuellement poindre un nouvel acteur : le Brésil. Ce pays, considéré comme le chef de file des pays sud-américains, a besoin de la bi-océanité, aussi bien pour son économie (avec une ouverture sur le Pacifique et le marché asiatique) que pour sa politique d'unification et d'intégration régionale. Le président Lula résume cette prise de conscience : « Historiquement, l'Amérique du Sud a toujours regardé en direction des Etats-Unis et de l'Europe. [...]. Mais avec la mondialisation, l'avance technologique des pays développés et leur politique de subventions, nous sommes obligés d'affirmer notre identité sud-américaine et notre identité latino-américaine et d'étudier toutes les formes possibles d'aide afin de nous développer ensemble. J'en fais une idée fixe. Je n'ai jamais admis que le Brésil soit tourné pendant cinq siècles vers le vieux continent et se soit aussi peu intéressé aux pays frontaliers, qui sont nos amis et nos frères. La priorité de ma politique étrangère est de travailler à l'intégration de l'Amérique du Sud. »

Ainsi et paradoxalement, la bi-océanité, après avoir contribué à la formation de certains Etats, après avoir été la cause de nombreux différends, se révélera sûrement dans un avenir proche comme un facteur d'intégration pour l'Amérique latine.

³¹ Discours de 1997 de Juan Carlos RIVAS, directeur du consortium pour le canal interocéanique du Nicaragua.

³² Carte annexe 8

ANNEXE 1

L'AMERIQUE LATINE

Latin America



ANNEXE 2

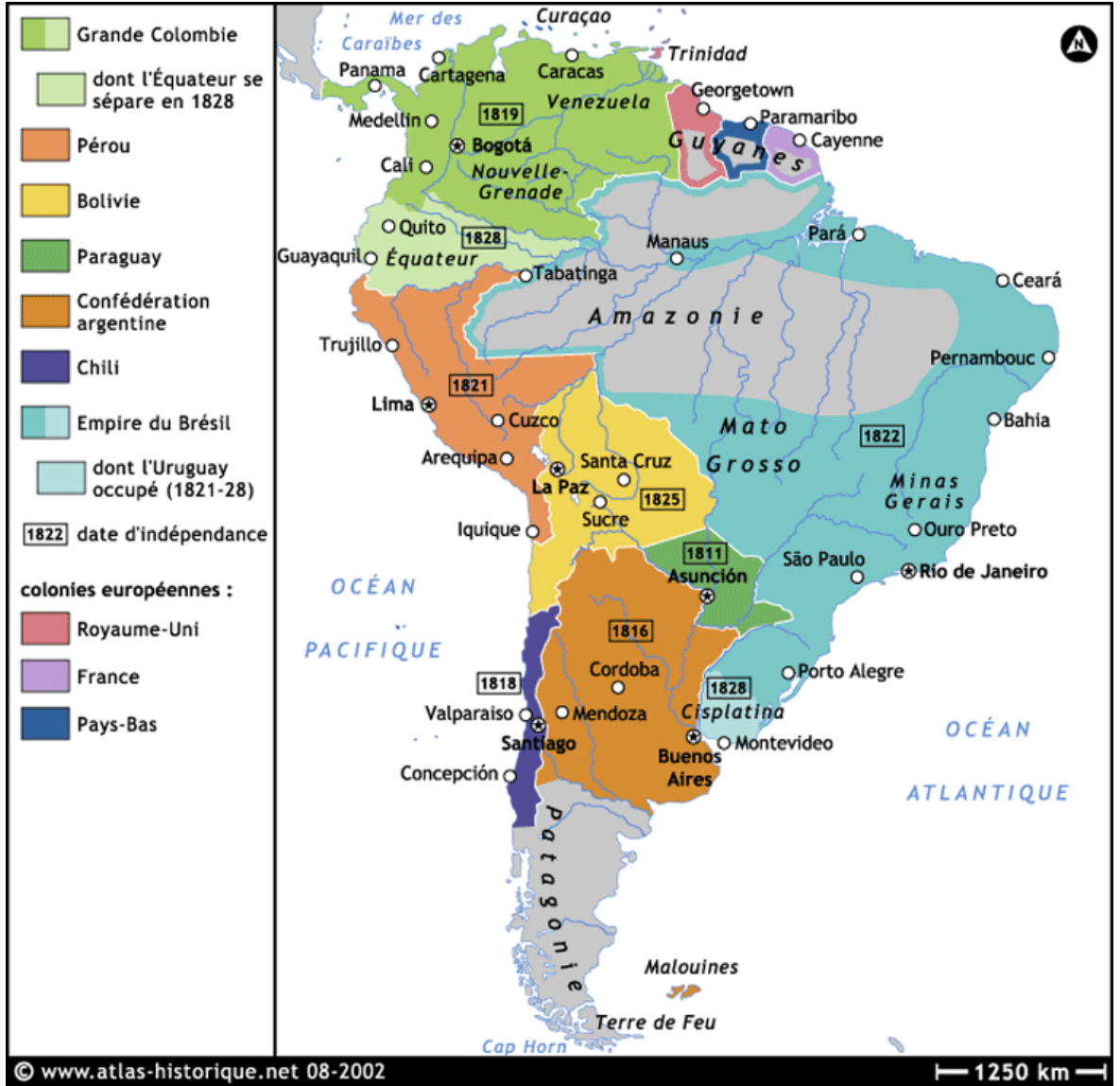
LA LIBERATION DE L'AMÉRIQUE DU SUD



Source : www.atlas-historique.net

ANNEXE 3

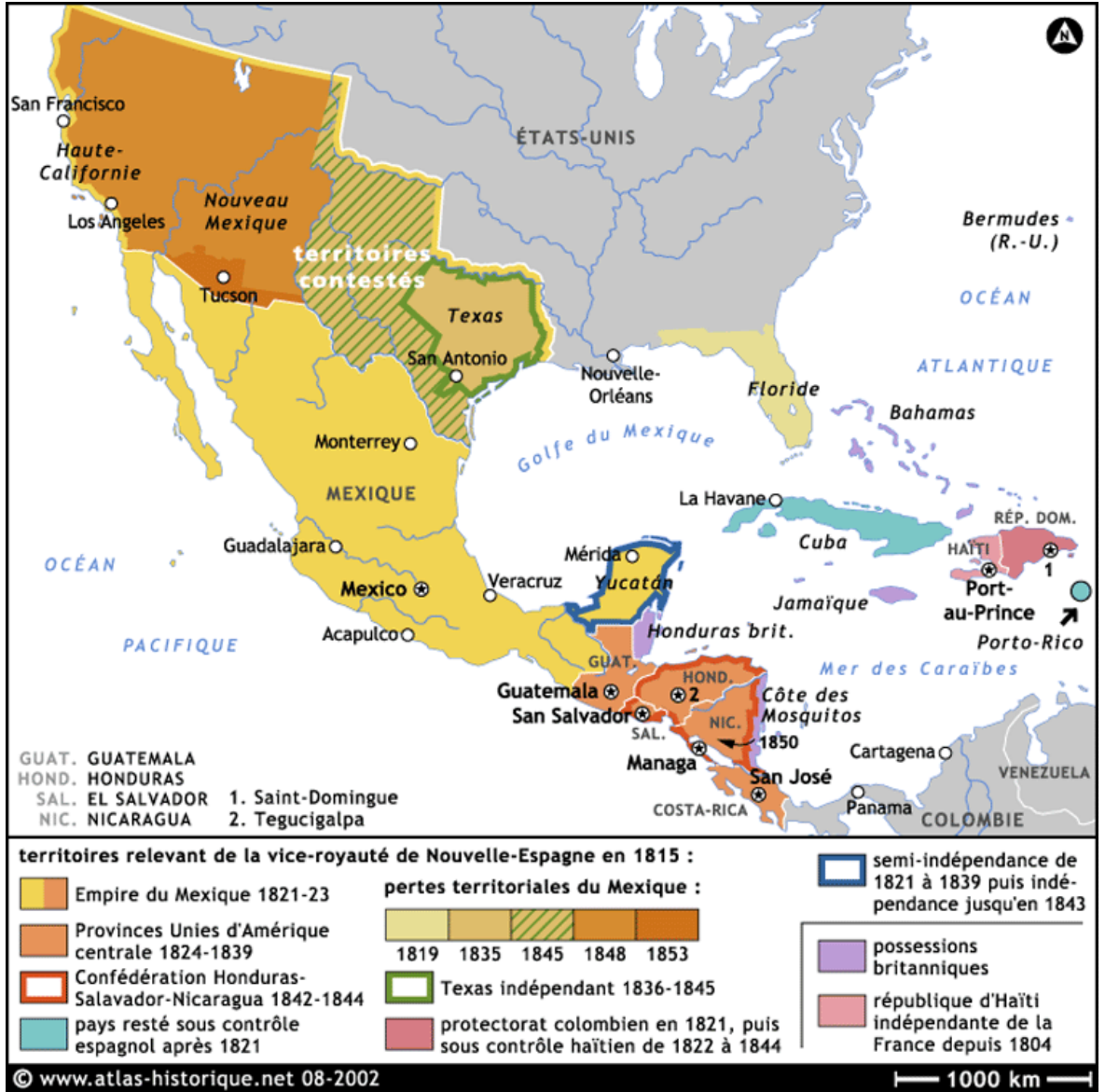
L'INDEPENDANCE DE L'AMERIQUE DU SUD



Source : www.atlas-historique.net

ANNEXE 4

L'INDEPENDANCE DE L'AMERIQUE CENTRALE



Source : www.atlas-historique.net

ANNEXE 5

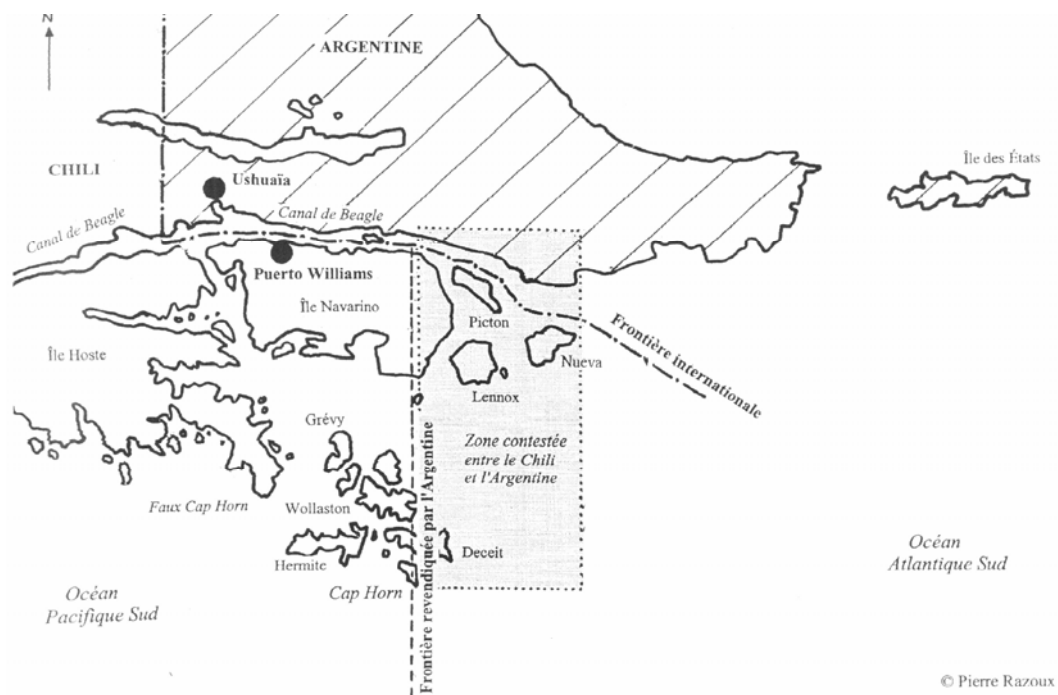
L'AMERIQUE CENTRALE



Source : www.quid.fr

ANNEXE 6

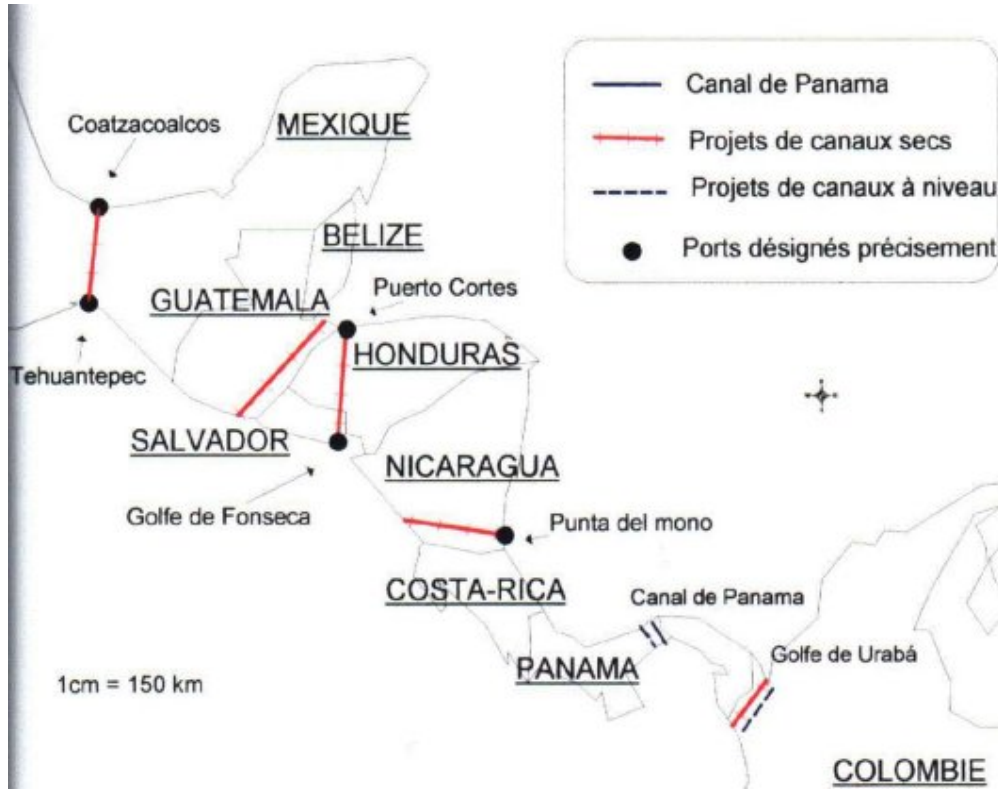
LA TERRE DE FEU / DIFFEREND CHILI - ARGENTINE



Source : RAZOUX Pierre, *Le Chili en guerre, deux siècles de supériorité navale chilienne en Amérique Latine*, Paris ; Economica, 2005

ANNEXE 7

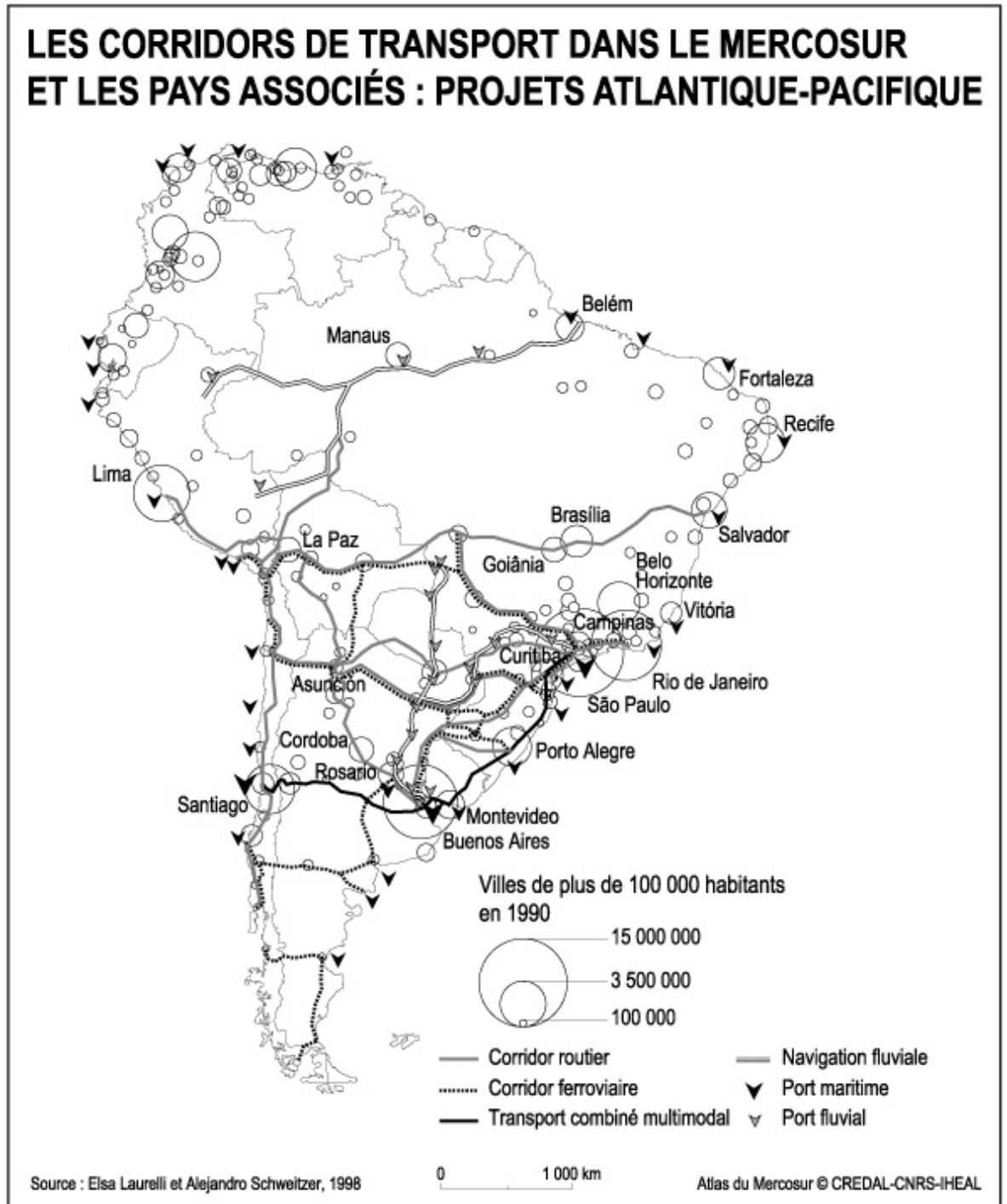
LES PROJETS DE CANAUX EN AMERIQUE CENTRALE



Source : D. Laplanche

ANNEXE 8

LES PROJETS DE CORRIDORS BI-OCÉANIQUES



BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES EN FRANÇAIS

- ANDRE Catherine, COUDERC Martine, GRANDI Jorge, *L'avenir d'un continent, puissances et périls en Amérique du Sud*, Paris ; Fondation pour les études de défense nationale, 1989.
- CHALIAND G., RAGEAU J.P., *Atlas stratégique – géopolitique des rapports de force dans le monde*, Fayard, 1983
- CHAUNU Pierre, *Histoire de l'Amérique latine*, Paris ; Collection Que sais-je ? Presses Universitaires de France, 2004
- CHAUPRADE Aymeric, *Géopolitique : constantes et changements dans l'histoire*, Paris ; Ellipses, 2005
- RAZOUX Pierre, *Le Chili en guerre, deux siècles de supériorité navale chilienne en Amérique Latine*, Paris ; Economica, 2005.
- THUAL François, *Méthodes de géopolitique, apprendre à déchiffrer l'actualité*, Ellipses, 1996
- THUAL François, *Géopolitique de l'Amérique latine*, Paris ; Economica, 1996

OUVRAGES EN ESPAGNOL

- Pérou, *Propuesta de Libro Blanco de la Defensa Nacional*, 2000
- Pérou, *Libro Blanco de la Defensa Nacional*, 2000
- ARROSPIDE Mejia Ramón, *La bioceanidad del Perú, Via transcontinental peruana*, Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Perú, 1990

ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS

- SLACK Brian et Mc CALLA Robert, « Le canal de Panamá à un carrefour géopolitique, réalités commerciales et environnement », *Revue Études internationales*, volume XXXIV, no 2, juin 2003

ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS

- DE LA FUENTE Pedro Luis (commander, Argentine Navy), « Confidence-Building Measures in the Southern Cone : A Model for Regional Stability », *Naval War College Review*, hiver 1997

ETUDES DIVERSES EN FRANÇAIS

- DUSSOUY Gérard (Maître de conférences en Sciences politiques à l'Université Bordeaux IV), « *Politique des voies navigables et intégration territoriale du Mercosur et de l'Union européenne* », 2004

ETUDES DIVERSES EN ESPAGNOL

- AMAYO Enrique, « *Amazonia, MERCOSUR y las posibilidades de la integracion* », Universidad del Estado de Sao Paulo, aout 2003
- DILERMANDO Ribeiro Lima (capitan de fragata, Armada de Brazil), « *Corredores bioceanicos de sudamerica, la influencia brasileña* »

RAPPORTS

- Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, *Evaluation des ressources forestières mondiales 2000 – Rapport principal*, Rome, 2002
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Etude sur les transports maritimes 2002*, Genève, 2002, ch. 7 Examen de l'évolution observée au niveau régional : Amérique latine
- Nations Unies, Assemblée générale, *La situation en Amérique centrale : processus d'établissement d'une paix ferme et durable et progrès réalisé dans la structuration d'une région de paix, de liberté, de démocratie et de développement*, 18 octobre 2000, 55^{ème} session, point 43 de l'ordre du jour

SITE INTERNET

- Atlas du Mercosur, http://www.iheal.univ-paris3.fr/sites/mercosur_fr/
- Cour internationale de justice, <http://www.icj-cij.org>
- Encyclopédie Encarta, <http://fr.encarta.msn.com>
- Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica, <http://www.ihnca.edu.ni/>
- Institut de Stratégie Comparée, Commission Française d'Histoire Militaire, Institut d'Histoire des Conflits Contemporains, <http://www.stratisc.org/>
- Ministère de la défense péruvien, <http://www.mindef.gob.pe/>
- RISAL, Réseau d'information et de solidarité avec l'Amérique latine, <http://risal.collectif.net>
- Site journalistique, <http://www.latinreporters.com/>
- Université Laval du Québec, pages consacrées à l'Amérique latine <http://www.tlfq.ulaval.ca/AXL/amsudant/amsudantacc.htm>
- Wikipedia, <http://fr.wikipedia.org>
-

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
<u>I. LA BI-OCEANITE, FACTEUR DE STRUCTURATION DES ÉTATS</u>	2
<u>11. Les données géographiques</u>	2
111. Un continent étiré entre deux océans	2
1111. <i>Les façades maritimes</i>	2
1112. <i>L'étroitesse du continent</i>	3
112. Un continent « hostile »	3
1121. <i>Un continent tropical</i>	3
1122. <i>Les chaînes montagneuses</i>	3
1123. <i>La forêt</i>	4
1124. <i>Une circulation difficile</i>	5
113 La fluvialité	6
<u>12. L'Amérique centrale</u>	6
121. Panama : l'illustration parfaite de l'influence de la bi-océanité dans la création et la structuration d'un État	6
1211. <i>L'occupation espagnole, les premiers projets de canal</i>	6
1212. <i>L'intérêt des États-Unis pour la province colombienne</i>	7
1213. <i>Les compagnies françaises (la compagnie universelle puis la compagnie nouvelle) perturbent les plans américains</i>	7
1214. <i>Les États-Unis rachètent le projet français</i>	8
1215. <i>Le coup de force des États-Unis</i>	9
1216. <i>Le canal de Panama : un état dans l'État</i>	9
1217. <i>La restitution du canal</i>	10
122. Un exemple moins connu : le Nicaragua	10
1221. <i>La colonisation espagnole sur la côte pacifique</i>	10
1222. <i>L'épisode des Provinces Unies d'Amérique centrale</i>	11
1223. <i>Les intérêts britanniques</i>	11

1224. <i>Le clivage atlantique - pacifique</i>	12
13. <u>L'Amérique du sud</u>	13
II. <u>LA BI-OCEANITE, FACTEUR DE CONFLITS</u>	14
21. <u>L'Amérique du sud</u>	14
211. Le conflit Chili – Argentine	14
2111. <i>L'indépendance et ses conséquences</i>	14
2112. <i>L'affaire du canal de Beagle</i>	15
2113. <i>L'arbitrage papal et le traité de paix et d'amitié</i>	16
2114. <i>La vision de Carlos Escudé</i>	16
2115. <i>De la tension vers l'intégration</i>	17
212. Le cas péruvien	17
2121. <i>Le Pérou se revendique pays bi-océanique</i>	17
2122. <i>Les possibilités du bassin amazonien</i>	17
2123. <i>Le conflit Pérou – Équateur</i>	18
213. L'enclavement de la Bolivie	19
2131. <i>La guerre du Pacifique</i>	19
2132. <i>L'enclavement</i>	19
2133. <i>L'avenir</i>	20
22. <u>L'Amérique centrale</u>	20
221. Le conflit Salvador – Honduras	21
2221. <i>La création des États</i>	21
2222. <i>La guerre des cent heures ou la guerre du football</i>	22
2223. <i>Le litige non réglé</i>	22
222. Le différend Guatemala – Belize	23
223. Le différend Nicaragua – Honduras	24
224. Le différend Nicaragua – Costa Rica	25
CONCLUSION	26

ANNEXES

Annexe 1 : L'Amérique latine	28
Annexe 2 : La libération de l'Amérique du sud	29
Annexe 3 : L'indépendance de l'Amérique du sud	30
Annexe 4 : L'indépendance de l'Amérique centrale	31
Annexe 5 : L'Amérique centrale	32
Annexe 6 : La Terre de feu / Différend Chili – Argentine	33
Annexe 7 : Les projets de canaux en Amérique centrale	34
Annexe 8 : Les projets de corridors bi-océaniques	35