

# « UNE ÎLE EST UNE TERRE ENTOURÉE D'EAU... ET DE CONVOITISES »

Comment un petit bout de terre peut-il participer aux tensions qui agitent le monde ? En retraçant l'histoire de l'appropriation des espaces maritimes, la géographe donne une définition des îles autrement plus complexe que celle du dictionnaire, d'où leur importance.

PROPOS RECUEILLIS PAR MICHEL LEFEBVRE

**Depuis toujours les îles inquiètent ou fascinent. Robinsons et pirates, cocotiers et sable blanc, relégués et bagnards ont nourri une immense littérature insulaire. L'étude des îles est même devenue aujourd'hui une science, la nissonologie. Et, quand on parle d'îles, il faut savoir que les Nations unies en référence 460 000. Vous venez de publier un livre sur la géopolitique des îles, sachant combien le sujet est multiple, pouvez-vous quand même donner une définition de l'île ?**

**Marie Redon.** – A la question : « Qu'est-ce qu'une île ? », la réponse est simple, c'est une terre entourée d'eau, ça, c'est la définition classique. Quand on s'intéresse un peu plus en profondeur aux îles, on se rend compte que cette définition n'est pas suffisante et qu'il y a de nombreux conflits juridiques autour de la définition même de l'île. Pourquoi cette cristallisation autour de cette question ? Parce que désormais une île permet de contrôler une zone économique exclusive (ZEE), c'est-à-dire un espace maritime dans lequel il y a des ressources. Distinguer une île d'un rocher émergé soulève des enjeux de délimitation, donc des enjeux économiques très importants. On en est arrivé ces derniers temps à définir une île comme étant une terre émergée à marée haute, d'origine naturelle. Normalement, une île ne peut pas être une construction artificielle, même si la Chine essaie d'en faire reconnaître comme des îles. Origine naturelle, mais aussi développement de la vie humaine de façon autonome, c'est-à-dire sans être alimentée par l'extérieur. C'est aussi une difficulté parce qu'on se

retrouve avec des îlets, des îlots, des rochers, qui ont le titre d'îles sans rentrer dans ces critères. Je pense, par exemple, à Clipperton, îlot situé à environ 1 000 kilomètres à l'ouest du Mexique, qui appartient à la France avec un statut d'île, donc avec une ZEE, alors que, d'après ces récents éléments juridiques, ce n'est pas une île.

**Les Etats ont construit, au fil des siècles, des juridictions autour de l'emprise maritime des îles, quelles ont été les étapes de cette construction du droit « insulaire » ?**

Dans un premier temps, à partir du XVI<sup>e</sup> siècle disons, quand les circulations maritimes se sont développées de façon transatlantique et intercontinentale, on a commencé à se poser la question du statut des espaces maritimes. Que faire de ces zones ? Doit-on les laisser complètement libres ou au contraire les Etats bordiers ont-ils le droit de s'approprier ces zones maritimes ? C'est ce qui a fait l'objet de la « guerre des livres » au début du XVII<sup>e</sup> siècle entre deux auteurs, l'anglais John Selden (1584-1654) et Hugo Grotius (1583-1645), originaire des Provinces-Unies (aujourd'hui Pays-Bas). Le premier étant en faveur d'une mer fermée, d'une mer close et appropriée, *mare closum*, le second étant partisan d'une mer ouverte, c'est-à-dire à la circulation libre sur les mers, *mare liberum*. Alors que Grotius disait en substance : « Si Dieu nous a donné cette étendue maritime c'est justement pour qu'elle soit libre et accessible à tout le monde et qu'on puisse y circuler », Selden pensait au contraire : « Ce n'est pas parce que l'on s'approprie les espaces maritimes que la

## MARIE REDON

Maîtresse de conférences en géographie, habilitée à diriger des recherches, Marie Redon enseigne à l'université Paris-XIII, chercheuse au laboratoire Pléiade. Elle vient de publier *Géopolitique des îles, des îles rêvées aux îles mondialisées*, aux éditions du Cavalier bleu, 2019.

*circulation va en être empêchée.* » Ce débat avait lieu à l'heure où se développait le mercantilisme avec l'idée de prolonger et de faciliter les échanges terrestres par des échanges maritimes.

Préexistait à cette « guerre des livres » une pratique qui n'avait pas réellement force de loi, celle des 3 milles nautiques. Il était admis qu'un navire ne pouvait pas s'approcher des côtes d'un autre pays, d'un autre Etat, à moins de 3 milles de ses côtes sans s'être manifesté à l'avance ou, en tout cas, sans respecter la souveraineté de l'Etat bordier. Ces 3 milles nautiques étaient censés correspondre à la portée fictive d'un boulet de canon mais, si on fait le calcul, cela représente 5,5 kilomètres, et des canons avec une telle portée, surtout à l'époque, ça n'existait pas ! Cet héritage de la pratique des Etats en matière de guerre navale déterminait cette espèce de zone de protection qui évitait que les navires ne croisent près des côtes sans y être autorisés. C'est finalement les progrès techniques qui ont permis l'appropriation des espaces maritimes avec la pêche hauturière à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, puis avec l'exploitation des ressources en hydrocarbures au début du XX<sup>e</sup> siècle. Ces ressources, très importantes et très intéressantes, n'étaient pas simplement près des côtes mais plus en avant vers la haute mer, et là s'est posée la question : comment faire pour se les partager ?

#### **Comment va se passer le partage des zones de contrôle et l'évolution du droit maritime à partir du XIX<sup>e</sup> siècle et au fil du XX<sup>e</sup> siècle ?**

Cela va prendre du temps ! Se mettre d'accord sur le partage des espaces maritimes a nécessité des négociations en plusieurs étapes au cours du XX<sup>e</sup> siècle. La règle des 3 milles nautiques ne suffisait plus, on a donc vu émerger des débats sur l'étendue des eaux territoriales, à La Haye, en 1930, dans le cadre de la Société des Nations (SDN). Après la guerre, en 1945, les Etats-Unis font la première revendication sur l'étendue du plateau continental qui borde ses côtes, car du pétrole avait été trouvé au large du golfe du Mexique. D'autres Etats se mettent aussi à revendiquer leur souveraineté sur le plateau continental, les pays du golfe Arabo-Persique, la Grande-Bretagne, la France... Puis, en 1952, les Etats latino-américains de la côte du Pacifique – l'Equateur, le Pérou et le Chili – vont revendiquer des droits sur une largeur de 200 milles nautiques, ce qui fait plus de 370 kilomètres. Pourquoi ces 200 milles, qui vont rester un chiffre repère ? Parce que cela correspond à la largeur du courant de Humboldt, un courant froid qui longe la côte de la Terre de Feu à l'Equateur, et qui entraîne la présence de poissons. Ces pays n'avaient alors pas de flottes de pêches très performantes, surtout à côté de celles des grands voisins qui venaient pêcher le poisson sous leur nez avec des usines « pêchantes », si on peut dire. Affirmer que leur zone économique exclusive, et les termes sont importants, va jusqu'à 200 milles vers la haute mer, c'était aussi lutter contre une exploitation inégale des ressources.

« Avoir une île qui s'avance vers la haute mer permet de décaler sa zone économique exclusive, large de 200 milles nautiques, soit plus de 370 kilomètres. Plus on a d'îles, plus on peut s'approprier d'espaces maritimes »

Si les autres Etats ne reconnaissent alors pas ce droit, l'idée des 200 milles est semée, comme celle du plateau continental avant. En 1958, une grande conférence se tient à Genève sous l'égide de l'ONU, sans grand succès. Une décennie après, le premier représentant permanent de Malte à l'ONU propose de déclarer le fond des mers, au-delà de la mer territoriale, « patrimoine commun de l'humanité » et incite les Etats membres à prendre conscience des enjeux à venir.

Cette déclaration d'Arvid Pardo va être le point de départ d'un long travail pour élaborer, enfin, un texte, aujourd'hui incontournable : la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, sorte d'énorme constitution des océans qui a été signée à Montego Bay, en Jamaïque, en 1982, mais que tous les Etats n'ont pas signée ou ratifiée, notamment Israël, les Etats-Unis et l'Iran. Ce texte fixe une sorte de souveraineté en dégradé de la terre à la mer avec les eaux territoriales d'une largeur maximale de 12 milles nautiques, environ 22 km, si

l'on n'a pas de voisins en face, sinon c'est l'équidistance qui prévaut. Au-delà, il y a la zone contiguë, de 12 milles aussi, puis la fameuse ZEE large de 200 milles ou de la largeur du plateau continental. Actuellement, ce « ou » pose problème parce que plusieurs pays veulent une extension de leur ZEE, jusqu'à 350 milles nautiques si leur plateau continental va jusque-là. Cela représente près de 650 km vers la haute mer. Ces différentes zones qui forment le « merritoire » des Etats, pour reprendre le néologisme du géographe Philippe Pelletier, sont tracées à partir du rivage, de la ligne de base, d'où le rôle accru des îles : avoir une île qui s'avance vers la haute mer permet de décaler d'autant sa ZEE, plus on a d'îles, plus on peut s'approprier d'espaces maritimes.

#### **Quel est le pays qui dispose de la ZEE la plus étendue ?**

Ce sont les Etats-Unis qui possèdent la plus grande ZEE au monde, avec un peu plus de 11 millions de km<sup>2</sup>. Cela s'explique par leurs deux longues façades océaniques sans vis-à-vis immédiat, donc sans limitation directe de la ZEE, à la différence des Etats côtiers de mers fermées, en mer Egée par exemple. Et puis il y a aussi l'archipel des îles Hawaiï qui « rapporte » beaucoup de ZEE, sans oublier l'Alaska, à la fois continentale et insulaire, avec tout un archipel très étiré d'îles volcaniques, les îles Aléoutiennes. Ce qui est moins connu, c'est que les Etats-Unis se sont appropriés en 1865 un ensemble d'îles du Pacifique par le Guano Islands Act. Cette loi de 1856 autorise tout citoyen américain à prendre possession d'une île, riche en gisements de guano, si elle est inhabitée ou n'appartient à aucun Etat. Ces « îles mineures éloignées des Etats-Unis », de très petites tailles, contribuent aussi à faire des Etats-Unis la première ZEE mondiale.

#### **La France n'est pas trop mal lotie grâce à ses possessions outre-mer...**

Nous sommes deuxième au classement, derrière les Etats-Unis et avant l'Australie. La moitié de notre ZEE, qui fait plus de 10 millions de km<sup>2</sup>, est due aux archipels polynésiens. On a du mal à se ➤

► rendre compte des distances qui séparent ces îles, ces archipels aux noms évocateurs : îles Sous-le-Vent, les îles Gambier, les Marquises du Grand Jacques. Mais comme ces îles sont éloignées les unes des autres, on peut tranquillement y tracer des ronds de ZEE dans l'eau du Pacifique, un peu comme à l'emporte-pièce. Les Terres australes et antarctiques françaises, les TAAF, rapportent aussi de la ZEE dans l'Atlantique sud, avec les îles Crozet, les Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam, où des missions d'« hivernants », c'est-à-dire des militaires et des scientifiques, occupent le terrain. Le statut de la Nouvelle-Calédonie fait aussi question pour la grande ZEE qu'elle apporte : si un jour, elle devient indépendante, la perte sera importante. Plus ubuesque est le cas de Clipperton évoqué tout à l'heure : ces quelque 5 km<sup>2</sup> d'atoll, et encore en comptant le lagon, rapportent plus de 400 000 km<sup>2</sup> de ZEE, alors que c'est à plus de 10 000 km de la France et à seulement un millier de kilomètres des côtes mexicaines. Le Mexique commence justement à faire entendre qu'il pourrait protester contre le statut d'île de cet atoll. La France est en tout cas une grande puissance en termes de possession d'espaces maritimes, sur tous les océans et parfois à des endroits stratégiques comme les îles Eparses, situées dans le canal du Mozambique. Même si ces ZEE ne sont pas toutes réellement exploitées, elles représentent un potentiel en termes de ressources halieutiques, mais aussi de richesses des fonds marins, comme les hydrocarbures, les nodules polymétalliques (concrétions rocheuses riches en nickel, cuivre, cobalt et manganèse)... qui seront peut-être un jour exploitables.

### Au-delà de l'aspect stratégique de contrôle d'un espace maritime par les îles, quel a été leur rôle économique lors de la colonisation ?

Les îles portugaises de l'Atlantique comme Madère, et plus encore les Açores, ont par exemple joué le rôle de relais sur les grandes routes maritimes, pour faire des réserves en eau douce, pour le ravitaillement et remplir les cales, pour réparer les navires quand c'était nécessaire. Les îles sont alors des points d'appui, des escales incontournables. Plus près de nous, l'île de Malte, en position centrale en Méditerranée, est toujours un acteur majeur de point de transbordement du fret maritime avec son port franc à Marsaxlokk, sorte de hub maritime.

Une autre logique est celle de l'exploitation de ressources présentes dans l'île, comme les épices, le bois de santal. En restant dans la colonisation portugaise, l'île de Timor, située tout à l'est de l'archipel indonésien, au nord-ouest de l'Australie, a justement fait partie de ces îles convoitées pour ce qui apparaissaient comme des richesses en Europe. Les Portugais y débarquent en 1515 et mettent en place, peu à peu, une exploitation commerciale de ces ressources. Puis les Hollandais, qui gagnent du terrain en Asie du Sud-Est avec la création de la puissante Compagnie des Indes orientales, viennent eux aussi prendre pied sur l'île, où les populations autochtones, organisées en

chefferie, jouent des alliances avec l'une ou l'autre des puissances européennes. Au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, l'île va se retrouver coupée en deux, avec une zone d'influence portugaise à l'est, avec la ville de Dili comme port principal, et son pendant hollandais à l'ouest, avec l'actuelle ville portuaire de Kupang, désormais indonésienne. La partie anciennement portugaise est désormais un Etat indépendant, le Timor-Oriental, le premier Etat devenu membre de l'ONU au XXI<sup>e</sup> siècle, en 2002. C'est bien pour rapatrier ces ressources en Europe et s'enrichir que les marchands hollandais et portugais allaient si loin !

Ces ressources ne sont pas forcément sur terre, elles peuvent être en mer, on se souvient, au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, des grandes campagnes de pêche relatives par Pierre Loti dans *Pêcheur d'Islande* : ce sont les abords poissonneux de cette lointaine île qui attiraient les pêcheurs bretons, pas l'île elle-même. On peut aussi penser, bien sûr, à la mise en place de cultures coloniales, avec une logique différente : on crée, on fait pousser la ressource qui intéresse la vieille Europe en usant du milieu tropical. Les « îles à sucre » des Antilles sont tout à fait emblématiques de cette instrumentalisation du substrat de l'île, de son climat, de son sol... pour y faire pousser indigo, café, canne à sucre..., le tout avec le recours à l'esclavage qui structure si fortement l'histoire et les identités de ces îles caribéennes.

Plus récemment, c'est l'exploitation minière du phosphate sur l'île de Nauru qui est souvent utilisée comme l'exemple du pire que l'on peut faire à une île. Elle est située au large de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et a été colonisée par l'Allemagne puis par l'Australie. Malgré sa petite taille, autour de 20 km<sup>2</sup>, elle a connu une phase de très grande prospérité à partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle avec l'exploitation du phosphate par une entreprise australienne. Quand ils sont devenus indépendants, les Nauruans ont pris en main leur matière première, à peu près au moment de l'apogée du cours du phosphate. Résultat, des bénéfices énormes, un PIB vertigineux d'autant que le nombre d'habitants ne dépasse pas quelques milliers de personnes. Et puis, à partir des années 1990, la fête est finie, la ressource s'épuise, les investissements faits en période de croissance n'ont pas été les bons. Il faut ajouter que l'irruption brutale du mode de vie occidental

là où on vivait simplement des produits de la pêche et de l'agriculture locale a eu des effets catastrophiques sur la santé des insulaires : le pourcentage de personnes en surpoids avoisine les 90 % ! Et même si l'Australie a été condamnée à verser plusieurs dizaines de millions de dollars australiens, réclamés en compensation par l'Etat de Nauru, l'île est « dénutrée ».

Et puis n'oublions pas les paradis fiscaux, qui ne sont certes pas tous insulaires, mais qui comptent une forte représentation d'îles parmi eux : dans la liste des trente Etats non coopératifs, publiée par la Commission européenne en 2017, vingt-quatre sont des territoires insulaires ! Il s'agit surtout de possessions – ou d'anciennes possessions – britanniques, comme Guernesey, Jersey et l'île de Man, Anguilla, les Bermudes, les îles Caïmans, les îles Vierges britanniques... Mais

### CRISTO

Nom d'artiste du couple formé par Christo Javacheff et Jeanne-Claude Denat de Guillebon (1935-2009). Leur œuvre est fondée sur l'emballage de bâtiments – le Reichstag de Berlin, en 1995 –, de ponts – le Pont-Neuf, à Paris, en 1985 – ou de sites naturels comme des îles.

### Photo page précédente :

« Surrounded Islands » (« les îles entourées »), de Christo et Jeanne-Claude, 1983. Les artistes ont encerclé des îles de la baie de Biscayne, à Miami, en Floride, par une matière plastique rose.

l'existence de ces paradis fiscaux arrange aussi les grandes puissances qui peuvent compter sur ces territoires offshore à la souveraineté facile : les Etats-Unis usent d'un réseau de paradis fiscaux dans les Caraïbes, avec les Bahamas, Antigua-et-Barbuda, les îles Vierges américaines ; l'Australie use des services offshore de Nauru qui se reconvertit comme elle peut, mais aussi des Vanuatu ou des îles Cook.

### **A partir des années 1950, les Etats insulaires entrent sur la scène géopolitique, quelle a été et quelle est l'action des petits Etats insulaires en développement ?**

Avant les années 1950, étaient membres de l'ONU de grands ensembles insulaires, comme l'Indonésie, le Japon ou de grandes îles dominées par les Européens, Madagascar ou Chypre par exemple. En vingt ans, entre 1965 et 1985, une vingtaine d'Etats insulaires sont entrés à l'ONU ! Et c'est en 1992 que les petits Etats insulaires en développement (PEID) sont reconnus comme un groupe spécifique au sein de l'ONU. La règle onusienne étant que chaque Etat membre compte pour une voix, quel que soit son poids démographique, certains de ces Etats négocient leur voix, marchandent leurs alliances. Tuvalu et Nauru, encore elles, ont ainsi récemment reconnu l'indépendance de l'Abkhazie et de l'Ossétie du Sud, deux territoires géorgiens occupés illégalement par l'armée russe. Les PEID peuvent aussi plus simplement jouer des concurrences entre les « gros », comme le Timor-Oriental, avec son million d'habitants et ses ressources pétrolières, qui tire parti de la concurrence entre la Chine et l'Australie.

Autre levier : le changement climatique, avec l'idée que le destin des quarante Etats qui forment désormais le groupe des PEID préfigure celui de la planète. Il existe donc un autre groupe, l'Alliance des petits Etats insulaires (Aosis), qui a pour but de mieux faire entendre la voix de ces PEID face aux menaces du changement climatique, notamment l'élévation du niveau de la mer. Elle a pour objectif de leur donner du poids dans le débat international, comme un lobby, alors qu'ils représentent moins de 1 % de la population mondiale. Par exemple, l'Aosis a demandé la création d'un dispositif de compensation financière pour les dégâts causés par un typhon en 2013, avec l'idée que ce sont les gros qui polluent et les petits qui souffrent. Certains Etats usent carrément d'une véritable stratégie de victimisation et font du réchauffement climatique une sorte de fonds de commerce. Les Maldives, les Kiribati ou encore les Tuvalu sont en tête du mouvement. Sans minimiser les risques encourus par ces îles, il faut quand même avoir en tête que la montée des eaux menace aussi, et surtout en nombre d'habitants, les côtes basses des continents...

### **Malgré la régulation du droit international restent de nombreux conflits autour des îles, quels sont les principaux ?**

La période est aux tensions autour de l'appropriation des îles qui prennent une importance inédite. On peut prendre l'exemple des îles

situées dans les passages stratégiques. Les navires qui assurent plus de 80 % des échanges mondiaux franchissent des détroits d'à peine quelques kilomètres de large, avec parfois d'énormes embouteillages ! Le détroit d'Ormuz, porte de sortie des hydrocarbures du golfe Arabo-Persique, est un de ces points nodaux, de ces hauts lieux stratégiques à l'échelle globale mais où tout se joue entre deux rives distantes d'environ 40 kilomètres, et entre les deux, des îles. Abou Moussa, Grande Tomb et Petite Tomb sont disputées par l'Iran et les Emirats arabes unis, on comprend bien pourquoi.

Bien souvent, les conflits autour des îles agrègent tensions nationalistes et ressources : c'est le cas des Malouines/Falkland, selon qu'on se place du côté argentin ou du côté britannique. Certes, il y a eu l'affrontement de 1982, avec cette bataille navale qui a tant marqué l'Argentine, la Dame de fer, Margaret Thatcher, a lancé des sous-marins nucléaires pour récupérer ces îles situées face aux côtes argentines. Mais, à présent que des réserves d'hydrocarbures sont avérées dans la ZEE de ces îles, les Argentins sont d'autant plus enclins à continuer d'en revendiquer la souveraineté.

C'est la même chose avec le Japon qui a trois conflits insulaires en cours : avec la Russie au nord, avec la Corée du Sud et avec la Chine

au sud. L'écrivain Haruki Murakami parlait d'ailleurs d'une « *hystérie nationaliste* » du Japon et de la Chine autour de ces îles Senkaku, japonaises dans les faits et revendiquées par la Chine, mais, à y regarder de plus près, là encore, il y a du pétrole et du gaz dans la ZEE. Et puis, bien sûr, il y a la mer de Chine méridionale. Quand on regarde une carte de cette zone, on dirait un tableau pointilliste tant chaque îlot est occupé par le Vietnam, les Philippines, la Malaisie... et au milieu de tout ça, les îles Spratleys et Parcel, toponymes pas

franchement chinois, mais dont les ZEE sont potentiellement très riches en hydrocarbures.

Il y a quelques années, on se souvient peut-être de ces images satellites montrant que les Chinois faisaient pousser des îles artificielles dans l'archipel des Spratleys, avec la construction d'infrastructures, de type port ou héliport... Car, en plus des réserves d'hydrocarbures et halieutiques, cette zone est une voie de passage entre l'Asie orientale, l'Océan Indien et l'Europe, donc, là encore, stratégique. Et puis la Chine est en train de s'affirmer comme puissance navale avec le déploiement de navires de guerre, l'achat de porte-avions, l'occupation militaire d'îlots, la stratégie dite du « collier de perles », le long de la route maritime vers le Moyen-Orient. Mais, d'après un récent jugement des arbitres internationaux, ces îlots agrandis ne donneront pas droit pour autant à une aire de ZEE. En effet, ils ont conclu que ces « îles » n'en étaient pas vraiment et ne pouvaient donc pas générer d'espace maritime autre qu'une mer territoriale et une zone contiguë. On voit bien toute la complexité et les enjeux de la définition des îles dans notre monde aux échanges « maritimisés » et dépendant des hydrocarbures : une terre entourée d'eau... et de convoitises ! ■