

Une interface Nord Sud : l'espace caribéen



Mode d'emploi

Les auteurs ont souhaité que certaines cartes soient accessibles dans un document différent avec une définition plus élevée pour permettre un zoom efficace.

Lors du survol de ces cartes, le curseur se modifie et présente une main dont l'index pointe sur la carte choisie. D'un clic, un nouveau document est téléchargé et affiche la carte offrant une définition plus élevée.

Pour revenir au document principal, dans les menus du lecteur Acrobat Reader®, cliquez sur la flèche blanche dans un rond vert qui pointe vers la gauche.

En espérant que ce document électronique vous rendra tous les services attendus, le Crdp reste à l'écoute de toutes vos remarques et suggestions.

**Crdp de la Guadeloupe
Service Édition
crdp971.edition@wanadoo.fr**



AUTEURS

Patricia Lamy
Gaëlle Hutchinson
Alain Jouet

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Gérard Christon

RESPONSABLE DE L'ÉDITION

Jean-François Marseloo

INFOGRAPHIE ET MAQUETTE

Adriana Elise-Bambuck

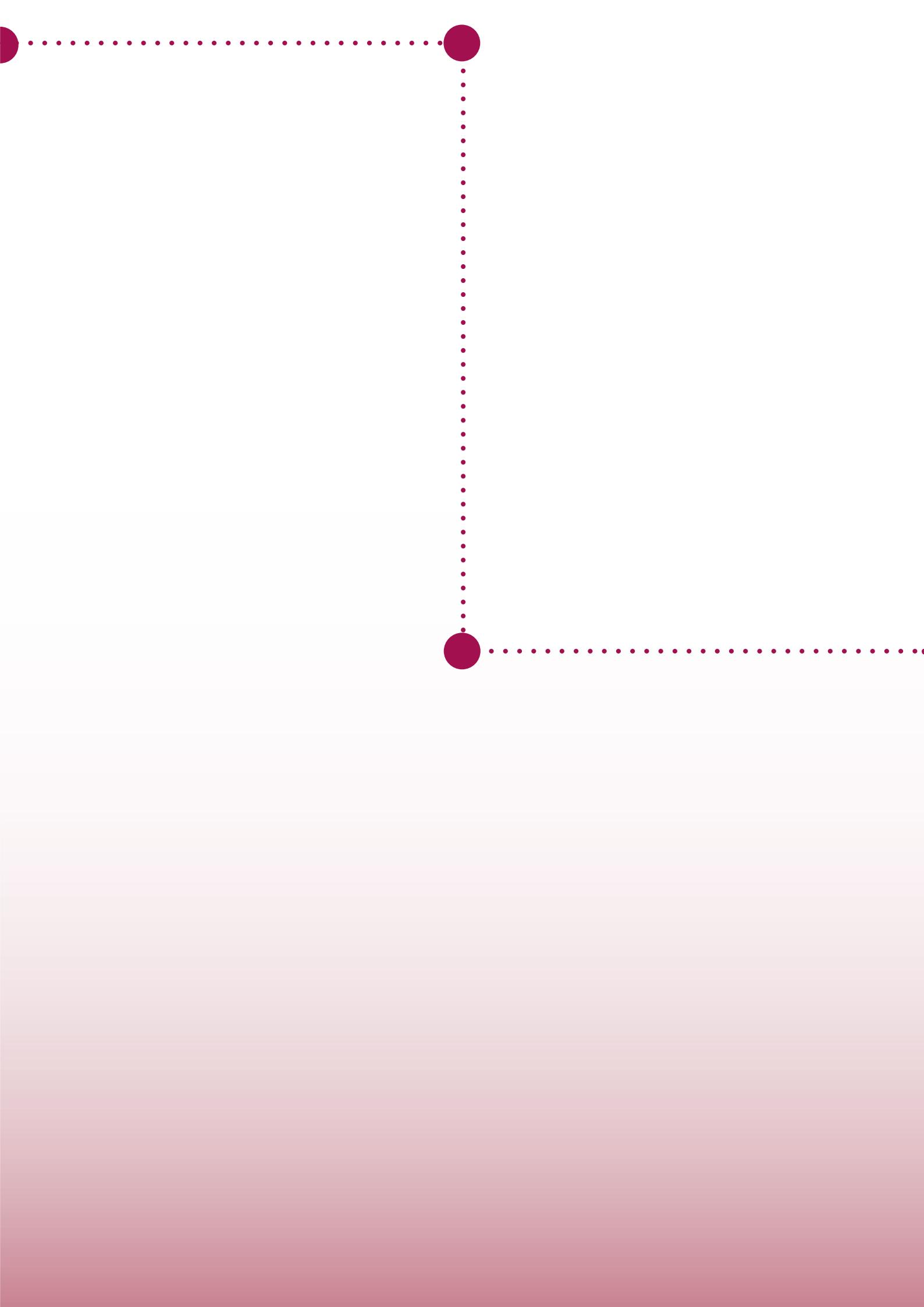
© Crdp Guadeloupe, 2006

Les Antilles bénéficient, comme les autres départements d'outre-mer, d'adaptations officielles des programmes des collèges et des lycées depuis 2000. L'objectif en est, pour les élèves, de se situer dans les territoires où ils vivent tout en tenant compte de la dialectique entre le local et le régional. La rénovation des programmes d'histoire-géographie de lycée a permis une actualisation de l'adaptation, officialisée dans le B.O n°45 du 9 décembre 2004 : en terminale générale, l'étude d'une interface Nord-Sud porte désormais sur l'espace caribéen.

La Méditerranée caraïbe : une mer aux contours indécis qui, tout comme l'autre Méditerranée, se présente comme un espace à géométrie variable, en fonction des questions que l'on est amené à s'y poser. Des questions qui se doivent d'être riches de sens pour des élèves en fin de scolarité secondaire : quelles lectures, géographique, géopolitique, économique et avant tout humaine, proposer des clivages et contacts observables entre pays et territoires du Nord et du Sud ? Comment traiter des écarts de développement, des mobilités et des échanges, licites et illicites, dans un espace aux échelles contrastées, - entre continentalité et micro-insularité -, aux interférences historiques, politiques et culturelles, alourdies du poids de colonisations et d'impérialismes aux évidents effets territoriaux ? Quelles perspectives ouvrir à une réflexion sur l'avenir des Départements français d'Amérique, intégrée dans une vision globale des enjeux de leur espace géographique de référence ?

Ce dossier pédagogique, évolutif, conçu par trois professeurs d'histoire-géographie en lycée, propose des réponses argumentées à ces questions, en rassemblant une documentation scientifique encore éparses, et d'inégal accès linguistique. Afin de répondre au mieux aux modalités des épreuves du baccalauréat, y ont été adjointes des propositions de sujets : composition, études de documents, croquis de géographie. Un dossier sur le Canal de Panama le complète, en attendant d'autres productions. Ce travail, de grande qualité, en particulier cartographique, n'a pas d'autres ambitions que de faciliter le travail des professeurs de l'académie et, je l'espère, d'attiser l'intérêt et la curiosité de ses autres lecteurs pour un espace qui est le nôtre, matrice de la créolité et du « Tout monde » d'Edouard Glissant, accessoirement première destination mondiale du tourisme de croisière, et pourtant si mal connu en dehors cartes postales de plages de cocotiers et de marchés à épices... Alors bonne lecture : que les « quatre âges » de la Caraïbe et les « six rives » de cette méditerranée prennent progressivement toute leur épaisseur scolaire et intellectuelle.

●	PARTIE SCIENTIFIQUE	5
●	Présentation générale	6
●	Mondialisation et inégal développement	6
●	Une interface originale	6
●	Des allégeances multiples	7
●	Un espace de métissage	7
●	Le poids de l'antimonde	7
●	Quelques mots clefs du dossier	8
●	Quelques propositions d'approche et de problématisation à exploiter et à décliner selon le niveau et le type d'utilisation	8
●	Bibliographie	9
●	Sites Internet	9
●	I- La Caraïbe, l'autre méditerranée	10
●	1/ L'invention de la Caraïbe	10
●	2/ Quelles limites pour la région Caraïbe ?	11
●	3/ Une méditerranée américaine	13
●	II- La Caraïbe, un espace de clivages ou de rencontres ?	14
●	1/ Des inégalités de développement réelles mais nuancées	14
●	2/ Un espace de clivages culturels et de métissage	16
●	3/ La dynamique des regroupements régionaux	16
●	III- L'espace caribéen, un bassin de migrations	19
●	1/ La grande diversité des flux migratoires	19
●	2/ Les impacts contrastés des migrations sur les sociétés caribéennes	21
●	CROQUIS DE SYNTHÈSE : PROPOSITIONS	25
●	L'organisation de l'espace caribéen	27
●	L'espace caribéen une interface Nord/Sud ?	28
●	Centres et périphéries dans l'espace caribéen	29
●	COMPOSITION : PROPOSITION	31
●	L'espace caribéen : une interface Nord/Sud ?	32
●	ETUDE D'UN ENSEMBLE DOCUMENTAIRE	41
●	L'espace caribéen, un espace d'échanges ?	42
●	La mobilité des populations au sein de l'espace caribéen, reflet des écarts de développement ?	48
●	En quoi le développement touristique dans l'espace caribéen s'effectue-t-il dans le sens d'un tourisme durable ?	53
●	DOSSIER DOCUMENTAIRE	59
●	Le canal de Panama	60



Partie scientifique

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU THÈME

Les limites de l'espace caribéen prêtent au débat : tantôt circonscrit à l'ensemble insulaire, auquel sont associées les Guyanes, tantôt élargi aux franges plus ou moins profondes des Amériques septentrionale, centrale et méridionale, cet espace présente des configurations changeantes héritées d'un passé colonial et des multiples représentations propres aux anciennes métropoles. Cependant, depuis un peu plus d'une décennie, la conception d'une Caraïbe de la plus grande dimension semble s'imposer, incluant les espaces continentaux littoraux bordiers de la Mer des Caraïbes et du Golfe du Mexique, Floride incluse.

Mondialisation et inégal développement

Certaines caractéristiques physiques de la région ont été présentées dans les études de cas de la classe de seconde (les littoraux et les risques naturels) ainsi que les questions liées à l'environnement et au développement durable (les milieux entre nature et société) en classe de première. L'insularité et la taille modeste d'un grand nombre de territoires caribéens (du petit territoire au micro territoire) sont d'autres éléments marquants déjà abordés dans l'étude du thème « divisions entre Etats et enjeux internationaux ». Les modalités d'aménagement et d'organisation des territoires relevant des DOM ont permis d'étudier en 1ère, avec les exemples de la Guadeloupe et de la Martinique, des sociétés, certes particulières, mais qui présentent les éléments communs à un grand nombre de formations sociales caribéennes : spécialisation marquée des espaces productifs (agricole, touristique, industrielle extractive ou faiblement transformatrice), macrocéphalie urbaine, extrême dépendance économique et financière, chômage massif, importance de l'économie parallèle... Il s'agit, en classe de terminale, de généraliser ces acquis en les inscrivant dans les problématiques de la mondialisation et de l'inégal développement. L'étude de l'organisation des littoraux, celle des flux maritimes et aériens, permet plus particulièrement de montrer le fonctionnement de l'interface Nord/Sud. Si ce thème s'articule naturellement à celui de *la façade atlantique de l'Amérique du Nord*, il convient de respecter scrupuleusement les échelles et les données spatiales propres à chacun de ces ensembles et de ne pas traiter l'espace caribéen comme relevant uniquement de cette façade.

Une interface originale

L'interface caribéenne peut être envisagée comme le prolongement oriental de la ligne de clivage entre les États-Unis et le Mexique. Si le rattachement des Etats d'Amérique centrale à l'ensemble des pays du Sud ne pose pas de problème (à l'exception du Costa Rica que les indicateurs de développement singularisent), l'espace insulaire présente, du point de vue des niveaux de développement, une série de nuances ; le tracé de la ligne de fracture prend alors une allure sinuuse qui ne parvient pas à délimiter strictement un Nord et un Sud. Plutôt zone de transition entre Nord et Sud que ligne de fracture nette entre « riches » et « pauvres », l'espace caribéen se distingue, à cet égard, de la Méditerranée de l'Ancien Monde. Cependant, à l'échelle de l'ensemble de la Caraïbe, le différentiel entre les indicateurs démographiques, sociaux, économiques, renvoie au clivage entre territoires nantis du Nord et territoires moins bien dotés du Sud. Ce clivage est à l'origine de puissants flux migratoires qui révèlent également une structure plus complexe : s'ils présentent généralement une direction Sud-Nord, relevant alors de la configuration habituelle de la fracture mondiale, ils adoptent aussi d'autres configurations qui témoignent des nuances des niveaux de développement. Les conséquences variées (sociales, économiques, spatiales) des catastrophes sur les sociétés et territoires caribéens sont une autre illustration des fortes disparités de développement.

Des allégeances multiples

L'intégration de la Floride à l'ensemble caribéen pose le problème de la domination du puissant voisin sur un espace souvent qualifié « d'arrière-cour » ou « d'espace domestique » relevant du seul contrôle des États-Unis. Si le contrôle géostratégique étasunien est indiscutablement une donnée forte de la géopolitique régionale, il convient de nuancer une série de représentations trop exclusivement rattachée au contexte de la guerre froide ou à l'idéologie tiers-mondiste :

- l'Europe exerce toujours une influence dans la Caraïbe (RUP, PTOM, Commonwealth, pays ACP) et le modèle européen, dans un contexte mondial multipolaire, exerce une attraction indéniable ;

- le rôle des acteurs régionaux, leur capacité à utiliser les rapports de force internationaux, n'ont jamais permis aux États-Unis de dicter une conduite unique aux Etats caribéens : le soutien d'un grand nombre d'entre eux au régime cubain et, récemment, l'opposition de la majorité des gouvernements de la région à l'intervention en Irak en témoignent ;

- le processus de regroupement ou d'intégration régionale est fortement marqué par la dynamique de l'ALENA (et son projet d'extension à l'ensemble du continent) mais les Etats et territoires caribéens ont su construire des organisations (CARICOM, OECS, AEC...) qui ont favorisé les échanges et les partenariats avec d'autres parties du monde (MERCOSUR, Union européenne).

L'inscription des réalités géopolitiques régionales dans la géostratégie américaine étant ainsi redéfinie, il faut situer la Caraïbe dans ses relations avec les « quatre mondes » : les Amériques du Nord et du Sud, l'Europe, l'Asie (Asie des influences et des entreprises multiples) et l'Afrique.

Un espace de métissage

L'interface caribéenne marque le contact de l'aire de civilisation latino-américaine (ou ibéro-américaine) avec l'aire de civilisation nord-américaine. Bien que la région ait connu précocement la théorisation du choc des cultures (l'Amérique latine, « *nuestra America* », opposée à l'Amérique du Nord anglo-saxonne), elle est aussi l'espace où le concept de la créolisation a vu le jour. Celui-ci désigne donc l'ensemble de la Caraïbe comme interface culturelle qui préfigurerait un monde gagné par le processus du métissage. Si la pertinence du modèle caribéen de métissage culturel doit encore être approfondie, il est envisageable de présenter la région comme un espace de contact, de friction et d'interpénétration de modes de vie et de pratiques culturelles. Le « choc des civilisations » s'est produit dans la région il y a cinq siècles et l'espace caribéen est donc une interface évoluée.

Le poids de l'antimonde

Si le fonctionnement de l'interface est souvent décrit au travers des activités de l'antimonde légal (sociétés off-shore, paradis fiscaux, zones franches) ou illégal (trafics de drogues, d'armes et d'or, contrefaçon), les conséquences spatiales à moyenne et grande échelle sont peu ou pas envisagées. Dans le cadre de cette étude, il conviendrait de prendre appui sur des exemples montrant les effets du trafic de drogue sur une ville ou un quartier, l'organisation d'une filière de contrefaçon (de la conception à la commercialisation) et aussi les dispositifs mis en place pour contrer les activités illicites et criminelles (menace terroriste comprise) dans les espaces privilégiés de l'interface que sont les ports et les aéroports.

Quelques mots-clefs du dossier

Mythe - Interface - Fractures - Inégalités - Diversité - Clivage - Contrastes - Discontinuités - Confrontations - Affrontements - Développement - Echanges - Contact - Unité - Intégration - Centre - Périphérie - Migrations, émigration, immigration - Démographie - Population - Ressources - Eau - Risques - Développement durable - Gouvernance - Trafic - Transit - Nord/Sud - Nord/Nord - Sud/Sud - Intégration - Espace maritime - Littoral, littoralisation.

Quelques propositions d'approche et de problématisation à exploiter et à décliner selon le niveau et le type d'utilisation.

Une méditerranée fonctionne-t-elle en vase clos, ou, au contraire, forme-t-elle un monde ouvert sur l'extérieur ?

Est-ce une interface ou une frontière ?

Un finisterre partagé entre masses continentales et archipels, ou un espace central autour duquel s'organisent les flux et les échanges ?

Ces différentes interrogations qui traversent la géographie des méditerranées sont tout à fait transposables à l'espace caribéen.

- La Caraïbe : une interface Nord/Sud ?

- L'espace caribéen : des contrastes Nord/Sud.

- La Caraïbe, un espace en recherche d'intégration ?

- La Caraïbe, espace de transit et d'échanges entre Nord et Sud ?

- En quoi la dissymétrie des flux qui traversent l'espace caribéen révèle-t-elle les contrastes de développement ?

- Nord/Sud et *Nords/Suds* dans le monde caribéen.

- Le monde caribéen : quel(s) système(s) d'organisation spatiale ?

- Centre(s) et périphérie(s) de l'espace caribéen.

- L'interface caribéenne dans toute sa complexité.

- L'espace caribéen entre logiques de confrontations et logiques de contacts.

- Lieu de fractures et de confrontations, l'espace caribéen peut-il être aussi un axe de coopération ?

- La Mer des Caraïbes : un bien commun.

- La Caraïbe à l'épreuve d'un développement durable.

- Biens économiques, biens écologiques : comment valoriser et préserver les paysages caribéens ?

- Les littoraux caribéens : espaces partagés, espaces convoités, espaces disputés.

Bibliographie

- Deprest F., « L'invention géographique de la Méditerranée : éléments de réflexion », *L'Espace géographique*, n°1, p. 73-92, 2002.
- Abénon L.R., Bégot D., Bégot M., Burac M., Calmont A., Hartog Th., *Relire l'histoire et la géographie de l'espace caribéen*, Hachette, 2001.
- Bégot M., Buléon P., Roth P., *Emergences caraïbes, éléments de géographie politique*, L'Harmattan, 2001.
- Sealey N., *Caribbean Certificate Atlas*, MacMillan Caribbean, 2001.
- Carré F., de Séguin A., *Mexique, Golfe, Caraïbes : une Méditerranée américaine ?*, PUF, 1998.
- Huart D. (dir.), *Panorama de l'espace Caraïbe 2004*, INSEE, 2004.
- *Mappemonde*, « Le Monde Caraïbe », n° 72, 4e trimestre 2003
- *Hérodote*, « Méditerranée américaine », n°27, 1982.

Sites Internet

- www.acs-aec.org Site de l'Association des Etats de la Caraïbe.
- www.caricom.org Site du secrétariat de la Caribbean Community.
- www.oecs.org Site de l'Organisation des Etats de la Caraïbe orientale.
- www.eclac.cl Site de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (créeée par les résolutions 106/VI et 1984/67 du Conseil Economique et Social de l'ONU). Le site le plus complet sur la région.
- www.lanic.utexas.edu/ Site du Latin American Network Information Center.
- www.onecaribbean.org Site de la Caribbean Tourism Organization.
- <http://pubs.wri.org> Site de World Resources Institute ; nombreuses cartes thématiques.
- www.insee.fr Site de l'INSEE.
- <http://mappemonde.mgm.fr> Site de la revue de géographie Mappemonde.
- www.ens.lsh.fr/geoconfluences Site de la Desco et de l'Ecole Normale Supérieure – Lettres Sciences Humaines à Lyon.

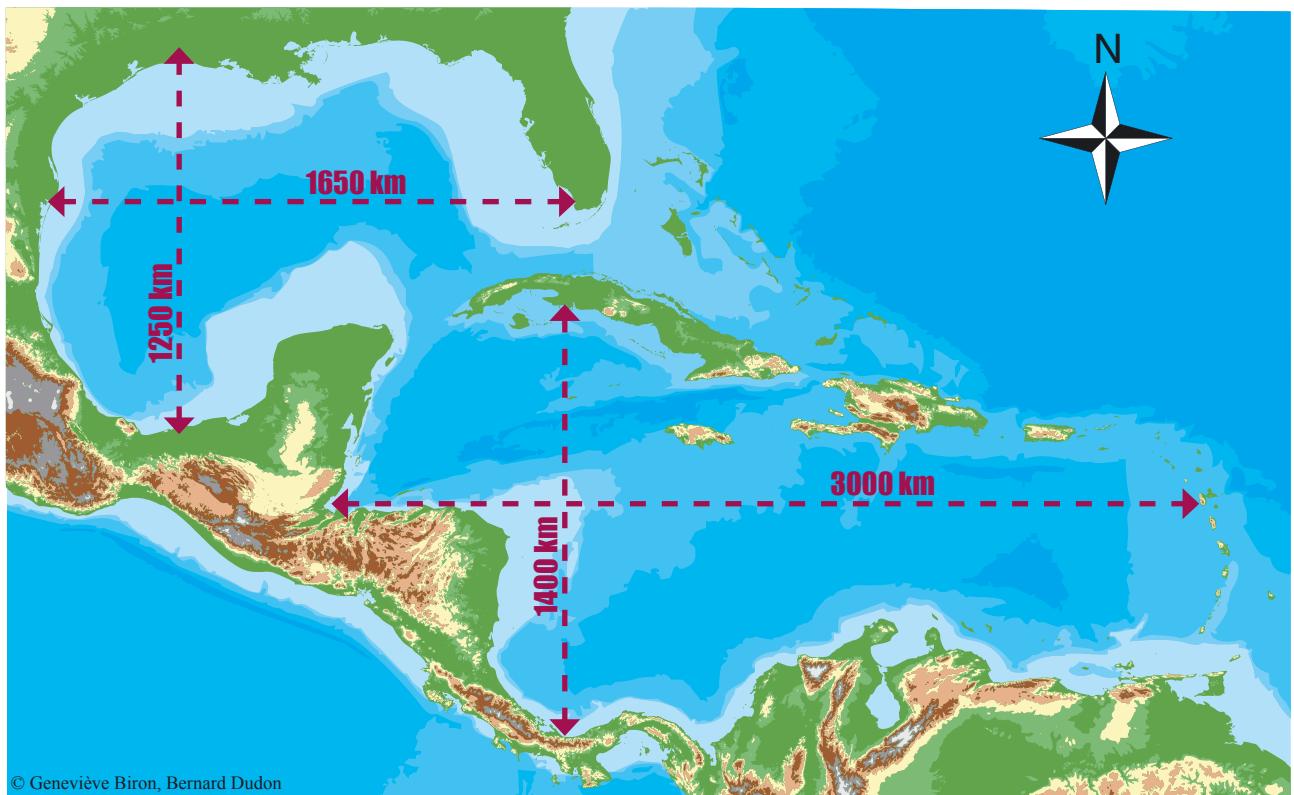
I La Caraïbe, l'autre méditerranée

L'idée d'une Méditerranée américaine, formulée par Alexandre de Humboldt et magistralement reprise par Elisée Reclus dans sa Nouvelle Géographie Universelle en 1891, s'appuie sur des analogies concernant les grands ensembles de relief observés de part et d'autre de l'Atlantique : des bassins maritimes fermés par des ensembles continentaux ou par des chaînes archipélagiques, des mondes de péninsules, de presqu'îles, d'archipels, de détroits, de canaux...

Après une longue période de disgrâce, particulièrement marquée en France, cette représentation est remise à l'honneur par l'équipe d'*Hérodote* qui consacre le numéro 27 de la revue, paru en 1982, à « la Méditerranée américaine ». D'autres géographes s'aventurent en proposant d'étendre ce concept à l'Asie du Sud-Est, à l'aire circumpolaire voire aux méditerranées atlantiques !

Les principales caractéristiques communes aux méditerranées sont les suivantes :

- elles rassemblent un grand nombre d'Etats et de territoires, autour d'un espace maritime semi fermé relevant du 2ème ordre de grandeur (plusieurs milliers de kilomètres) ;
- elles établissent, entre leurs rives, des relations intenses au travers des échanges économiques et des flux migratoires ;
- elles présentent des inégalités marquées dont témoignent les écarts économiques et sociaux ;
- elles mettent en contact des aires culturelles ou de civilisations en situation de confrontation ou d'interpénétration ;
- situées sur la zone de fracture Nord Sud de dimension planétaire, elles remplissent des fonctions de *frontière ou d'interface*.



1/ L'invention de la Caraïbe

A l'instar de la Méditerranée de l'Ancien Monde dont le concept a été construit par les géographes et les historiens pour enfin s'imposer et faire sens, dans la seconde moitié du XIXe siècle au point de

créer une identité méditerranéenne, la Caraïbe est une construction de l'esprit. Brièvement retracée, l'histoire du mot « caraïbe » permet d'interroger une représentation largement acceptée aujourd'hui. Ce n'est que vers les années 1770 que la mer située entre Amérique du Nord et du Sud est identifiée sous l'expression de « Caribbean Sea » par des géographes britanniques alors que depuis les grandes découvertes, les espaces maritimes étaient désignés selon la position qu'ils occupaient à l'égard de l'isthme de Panama : « Mar del Sur » pour le Pacifique ou « Mar del Norte » pour la future Mer des Caraïbes et l'Atlantique. La consultation d'atlas ou de cartes contemporains montre que si la dénomination *caraïbe* est fréquemment utilisée de nos jours pour nommer l'espace maritime (avec des nuances car l'expression Mer des Antilles continue à figurer dans les documents français), la désignation de l'ensemble régional revêt encore des appellations variées : Amérique centrale, Antilles, Mittelamerika, West Indies...

L'adoption de l'appellation *Caraïbe* exprime d'abord le souci louable de reconnaître un espace spécifique en lui conférant une dimension américaine-amérindienne, en rupture avec les perceptions eurocentristes héritées des découvertes et de la colonisation. Cette dénomination illustre aussi la volonté des États-Unis d'identifier un espace géostratégique localisé sur leur flanc sud en direction duquel ils lancent, dans les années 1980, « l'Initiative pour le Bassin caribéen ». Enfin, la généralisation de cette appellation satisfait le monde hispanique puisqu'elle reprend le vocable à valeur historico-culturelle *El Caribe*. Pour autant, le terme d'espace caribéen n'a pas éliminé les ambiguïtés des appellations précédentes ni conféré à la région une plus grande précision géographique.

2/ Quelles limites pour la région Caraïbe ?

Contrairement à la Méditerranée de l'Ancien Monde (ou euro-africaine) dont les limites ont très tôt été « reconnues, étiquetées, jalonnées » pour reprendre l'expression de Braudel, la Caraïbe ne présente pas les mêmes certitudes climatologiques ou biogéographiques propres à en fixer les contours. S'il convient de se méfier de tous déterminismes « géographiques » ou découpages trop stricts, tracer les limites de l'espace caribéen s'avère cependant nécessaire pour deux raisons :

- à l'externe, isoler notre objet d'étude en établissant les frontières avec les espaces contigus ;
- en interne, identifier et regrouper ses sous-ensembles constitutifs.

Nous gardons présent à l'esprit les écueils d'une telle démarche : le recours à une seule métrique topographique, la tentation de l'apriorisme (identifier un ensemble géographique sur la foi de son nom ou de la tradition)... Mais nous reconnaissons et préconisons, pour définir l'espace caribéen, le recours aux limites floues, aux intersections d'espaces, à la cospatialité et à la fonction territorialisante des réseaux (migrations, diasporas, échanges économiques, réseaux de l'imaginaire).

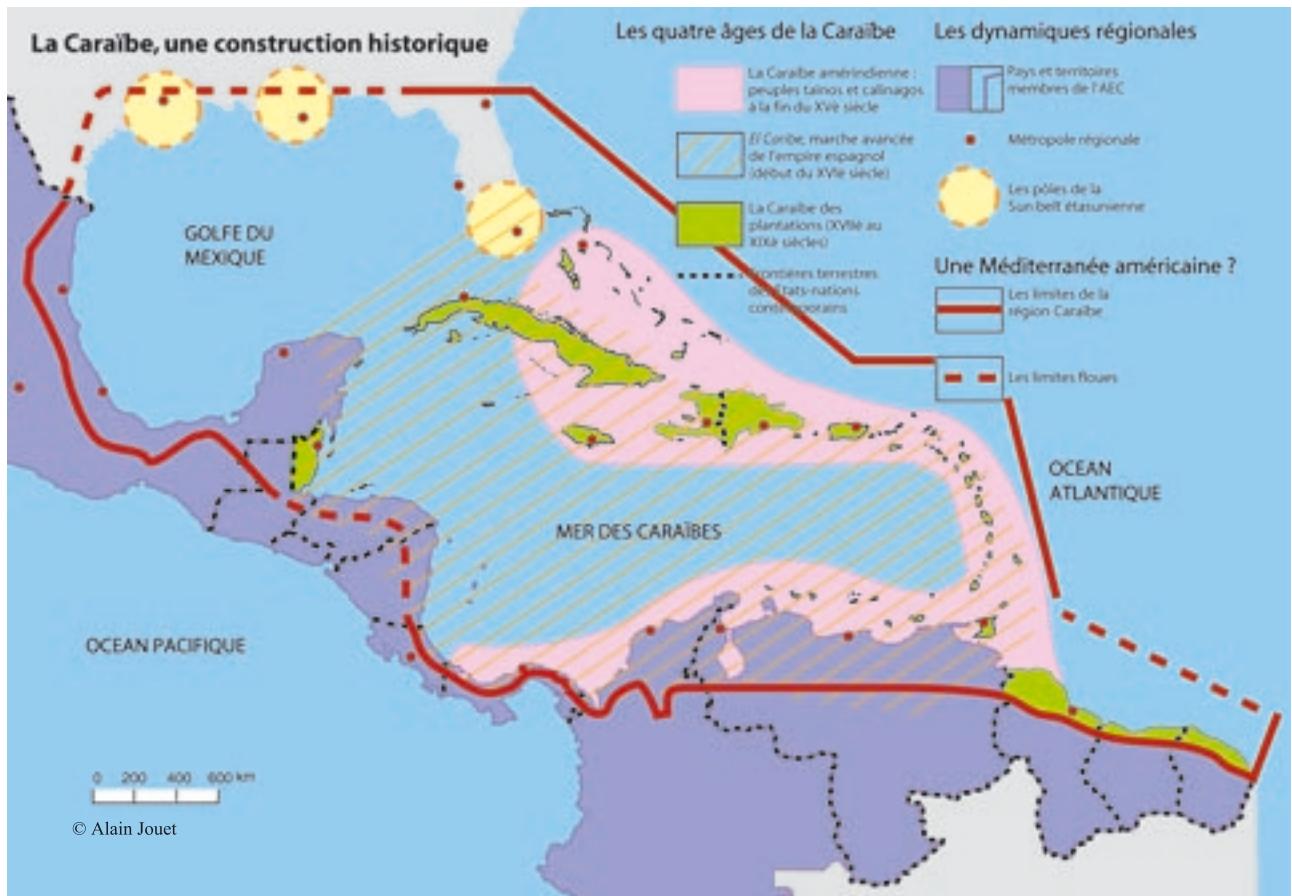
Le recours à la géohistoire permet d'interroger les découpages qui ont mené à la configuration actuelle de l'espace caribéen ; ainsi, quatre « enveloppes », correspondant aux « quatre âges de la Caraïbe », peuvent être identifiées.

A. La Caraïbe amérindienne

L'historien Michel Devèze définit l'aire Caraïbe comme les territoires occupés, à l'arrivée des Européens, par les peuples Arawaks (Tainos), Caraïbes (Calinagos) et Chibchas qui partageaient une origine commune : ils se sont en effet installés dans la région à la suite d'une série de migrations ayant pour point de départ les profondeurs de l'Amérique du Sud. Ces Amérindiens étaient alors présents des rivages septentrionaux du Panama actuel jusqu'aux Bahamas, en passant par l'arc insulaire, à l'exception de la pointe ouest de Cuba et du Sud-Ouest d'Haïti peuplés par des groupes archaïques dont les langues et les origines sont encore inconnues.

B. El Caribe

Pour Juan Bosh, l'écrivain et homme politique dominicain, ce qui définit l'aire Caraïbe, c'est essentiellement son « hispanité ». Selon cette vision, la Caraïbe est constituée des territoires découverts puis explorés par les Espagnols entre 1492 et 1518 : les îles depuis le Canal du Yucatan jusqu'au Golfe de Paria, les littoraux du Venezuela, de la Colombie, de l'Amérique centrale, du Yucatan, ainsi que les îles et îlots situés entre ces limites. En sont exclues les Bahamas et les Guyanes.



C. La Caraïbe des plantations

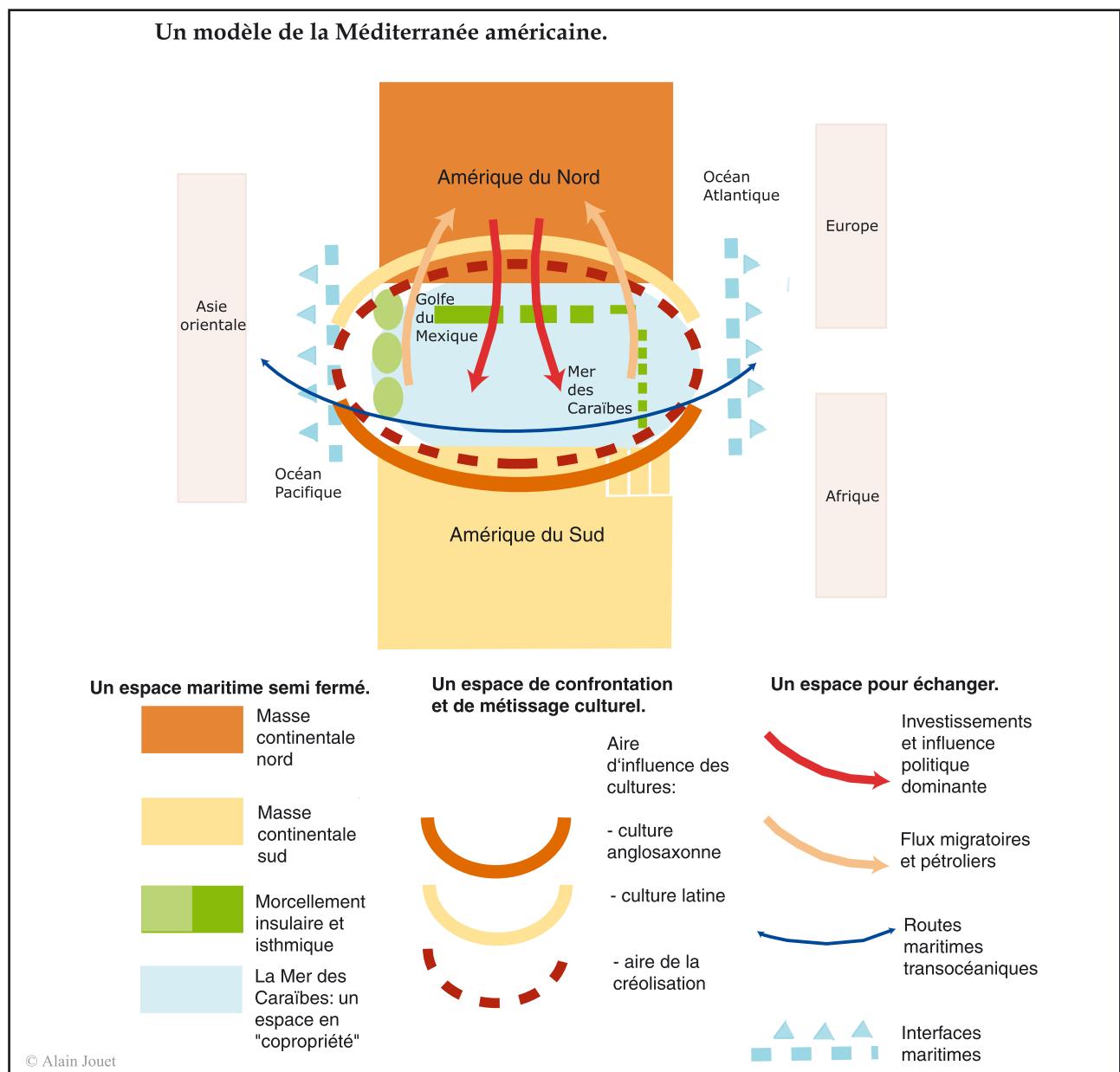
Le concept a été formulé initialement par les historiens de la Caraïbe anglophone, parmi lesquels Eric Williams, premier ministre de Trinidad et Tobago après l'indépendance. Fondée sur les spécificités de l'économie de plantation et du système esclavagiste, cette vision inclut les Grandes Antilles, la guirlande insulaire, des îles Vierges au Nord à Aruba au large des côtes sud-américaines, ainsi que les Guyanes et le Belize dont l'histoire a été étroitement associée à celle des îles.

D. La Méditerranée américaine

Les limites de cet ensemble, dont les tracés ne sauraient être définitifs, se confondent, pour une large part, avec celles de l'Association des Etats de la Caraïbe (AEC). La prise en compte des espaces maritimes et des enjeux qui leur sont liés implique que les limites orientales de cette méditerranée soient établies sur celles des zones économiques exclusives. Si des données relevant de la géographie physique peuvent être retenues (les limites entre forêt tropicale sèche et forêt ombrophile, les lignes de crêtes des sierras d'Amérique centrale, les interfluves...), ce sont plus sûrement les échanges, les flux ou les solidarités régionales qui déterminent les contours de la Méditerranée américaine.

3/ Une Méditerranée américaine ?

Longtemps ignorée ou combattue par les Européens, cette représentation s'impose aujourd'hui dans un double cadre : celui de la mondialisation et de la construction d'ensembles régionaux. Les interrogations qui structurent certains travaux géographiques (le bassin caraïbe : lac étasunien ou méditerranée américaine ?) rendent bien compte de cette problématique : l'espace caribéen peut-il faire sens, se constituer en ensemble économique et humain plus ou moins cohérent dans le contexte de la globalisation, ou est-il condamné à subir la domination des États-Unis dont il ne serait que le prolongement ? La réalité des flux animés par l'économie de la rive nord démontre bien que l'organisation de cet espace s'opère sous domination étasunienne, plus précisément à partir de Miami, plaque tournante, centre d'impulsion, capitale incontestée de la Caraïbe. Cependant, la création de l'AEC, qui se situe dans le prolongement des efforts de régionalisation entrepris à la fin des années 1960 par les leaders des jeunes Etats anglophones et des initiatives des Etats hispanophones, dessine un espace de coopération, de solidarité et d'intégration des Etats et territoires riverains de la Mer des Caraïbes. L'AEC saura-t-elle faire sens en conciliant les intérêts (souvent divergents) des puissances régionales tels le Mexique et le Venezuela et ceux des petits Etats et territoires insulaires dont il s'agit d'assurer la viabilité ?



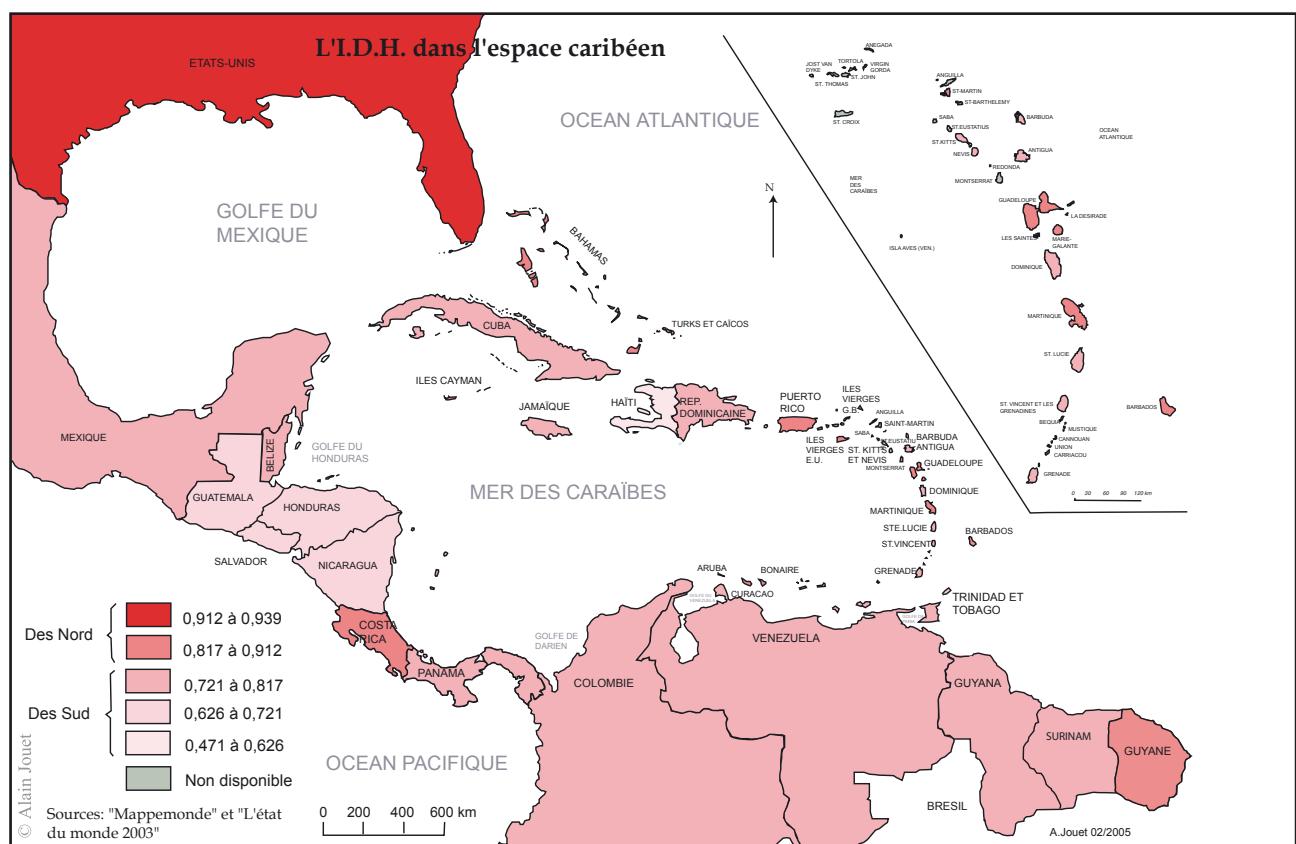
II La Caraïbe, un espace de clivages ou de rencontres ?

Si les contrastes démographiques et économiques sont moins marqués que dans la Méditerranée de l'Ancien Monde, des chercheurs de l'Université des Antilles et de la Guyane allant jusqu'à désigner la Caraïbe comme « le Tiers-monde le plus développé », les inégalités sont pourtant flagrantes : le Détrroit de Floride qui sépare, dans un raccourci saisissant, un Nord opulent d'un Sud démunie illustre bien la ligne de fracture planétaire.

Il s'agit donc d'identifier les principales manifestations spatiales des inégalités tout en montrant les nuances qui amoindrissent les contrastes en matière de développement. Les clivages culturels ou religieux sont aussi moins marqués : si les cultures nord-américaines et latines opposent des modes de vie et des visions du monde sensiblement différents, on est loin de la confrontation millénaire entre l'Europe chrétienne (occidentale ou orientale) et le monde arabo-musulman.

1/ Des inégalités de développement réelles mais nuancées.

Le Nord de l'espace caribéen, qui ne forme pas un ensemble homogène (IDH compris entre 0,939 et 0,817) s'oppose à un Sud aux situations également variées (IDH entre 0,817 et 0,471).



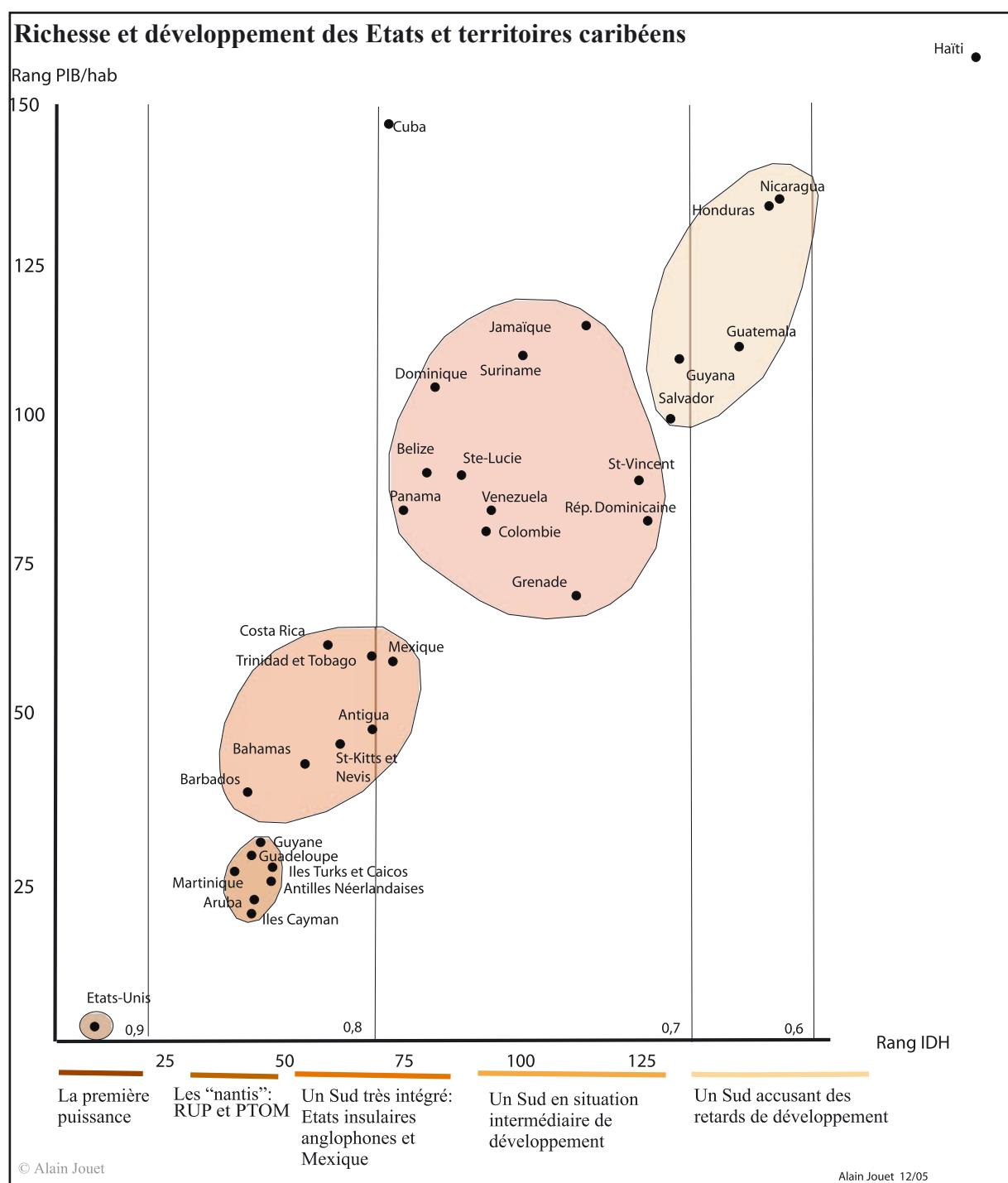
Au Nord, les États-Unis imposent leur stature de première puissance mondiale, occupant les premiers rangs dans les classements mondiaux du PIB par habitant (2ème rang) et de l'IDH (6ème rang). Un sous-ensemble regroupe les territoires caribéens dépendants de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas et de la France dont le PIB/hab est supérieur à 12 000 \$ par an. Tous bénéficiant, dans des proportions variées, des subventions et aides européennes au titre des PTOM ou des RUP¹, relèvent de l'économie de transferts. Puerto Rico, Barbados et le Costa Rica se rattachent également à cet ensemble.

Le Sud regroupe une grande diversité d'Etats et de territoires (de la puissance régionale, comme le Mexique, aux micro territoires insulaires) et se divise en trois groupes :

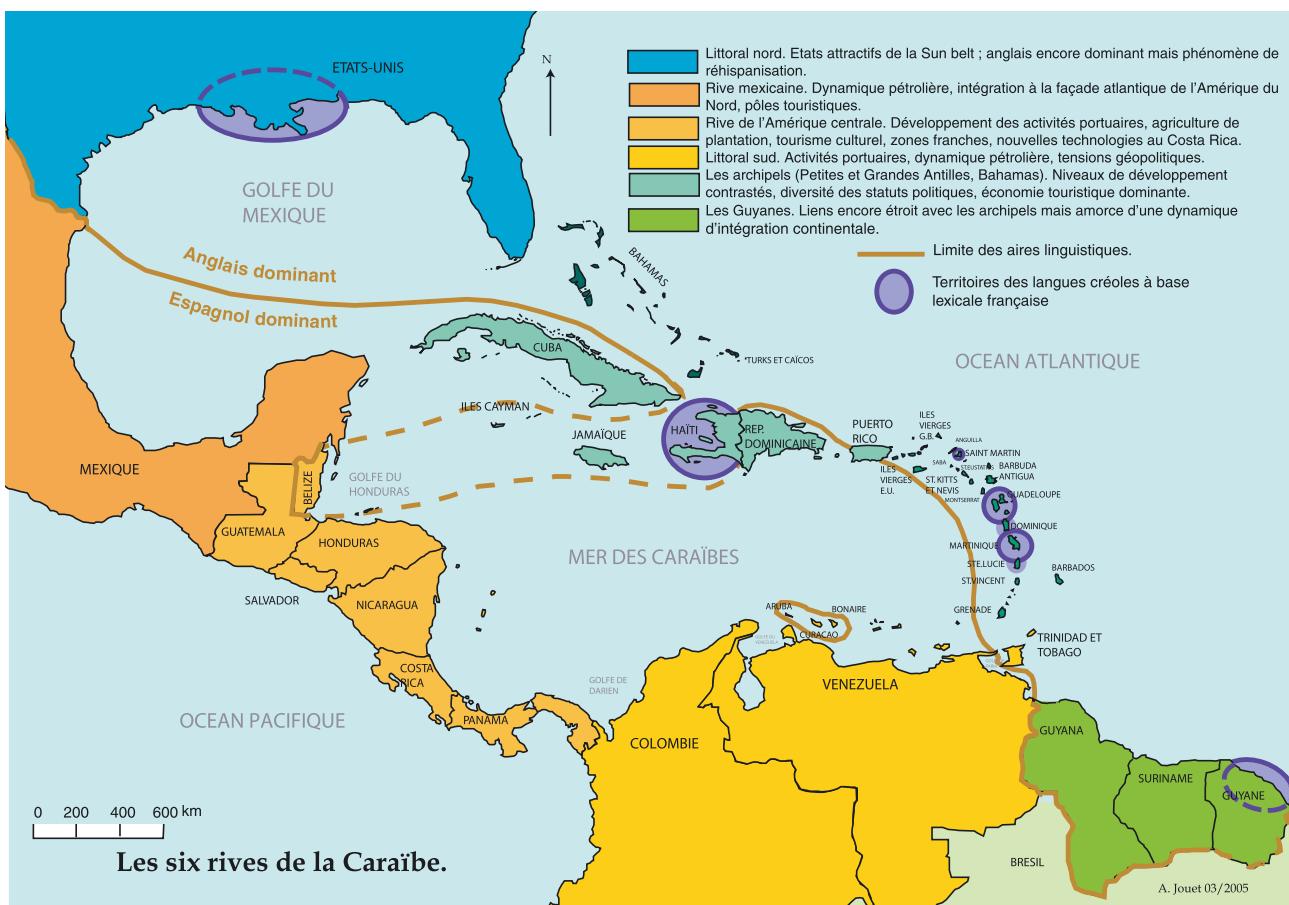
- la plupart des Etats continentaux, Panama et les Grandes Antilles ;
- les Etats de l'isthme ;
- Haïti.

Si les activités touristiques soutiennent le développement des petites îles et de la République dominicaine, l'extraction et le raffinage des hydrocarbures, les zones franches ainsi que certaines productions agricoles constituent la base des économies des pays continentaux. Cuba et Haïti occupent des positions extrêmes et atypiques : en effet, l'un est le seul représentant des PMA dans la région (avec un IDH égal à ceux des pays d'Afrique subsaharienne), l'autre, malgré un ratio PIB/hab faible, se classant honorablement dans le tableau des IDH, à égalité avec le Mexique.

Une seconde typologie, obtenue en croisant les niveaux de développement (IDH) et de revenus (PIB/hab), laisse entrevoir une organisation centres/péphéries.



2/ Un espace de clivage culturel et de métissage.



A la jonction de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, l'espace caribéen est une interface entre deux civilisations : la civilisation occidentale, dans sa version anglo-saxonne, et la civilisation latino-américaine. Ces deux constructions (à l'instar des autres aires de civilisations) sont des paradigmes censés représenter, en les simplifiant, les relations entre des territoires ou des Etats déterminées par des facteurs culturels, linguistiques ou religieux. L'identification de deux aires culturelles, anglosaxonne et ibéro-américaine et de leurs variantes créoles liées à l'apport africain, ne saurait rendre compte de l'extraordinaire diversité des identités et des relations dans l'espace caribéen. Cependant, à l'échelle de l'ensemble régional, la superposition de la carte des clivages culturels et de celle des inégalités de développement permet d'éclaircir la configuration de la ligne de fracture. Mais la nature des migrations fait évoluer les rapports de forces : on assiste aujourd'hui à une latinisation (certains parlent d'une réhispanisation) des Etats du Sud des États-Unis qui ont tendance à devenir, à l'exemple d'une Caraïbe largement hybride ou métissée, une grande zone frontalière mêlant éléments de culture « anglo » et « latino ».

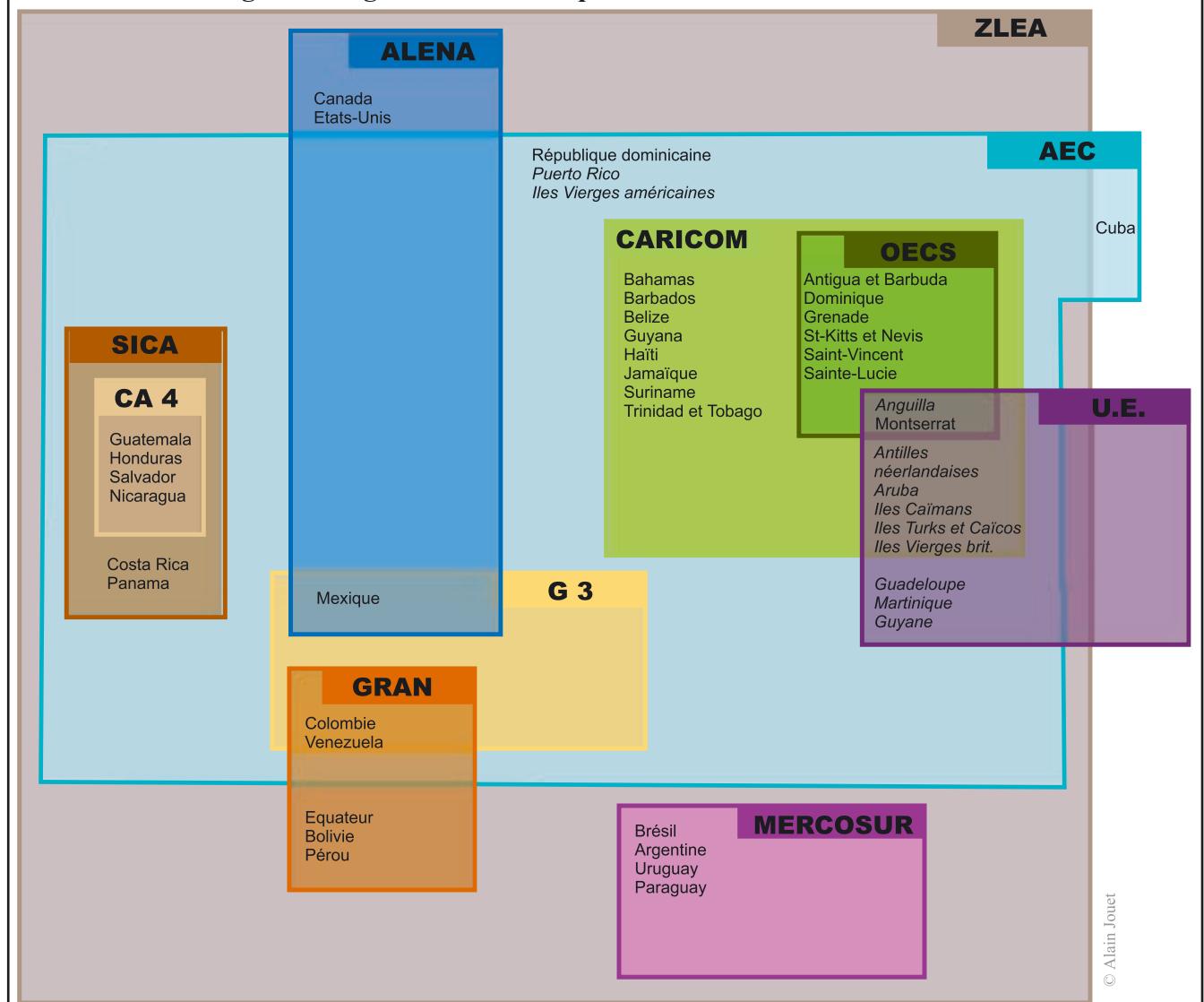
3/ La dynamique des regroupements régionaux

L'AEC, créée le 24 juillet 1994, est la plus récente des tentatives de regroupement régional dans les Amériques. Ce continent a été, durant le 20e siècle, un laboratoire pour l'intégration : on dénombre, aujourd'hui, dix accords multilatéraux d'intégration régionale auxquels il convient d'ajouter une bonne dizaine d'accords bilatéraux. Lancé en 1910 par la création de l'Union panaméricaine, ce processus a été l'œuvre de trois groupes d'acteurs : les îles anglophones de la Caraïbe, les Etats hispanophones d'Amérique du Sud et de l'Isthme et la puissance nord-américaine.

Les premières ont été les plus actives : dès la période coloniale, la Fédération des Iles-sous-le-Vent (Leeward Islands) est créée en 1674. D'autres tentatives suivent : nouvelle Fédération des Leeward Islands en 1871, Fédération des Iles-au-Vent en 1833... L'après-guerre puis la période des indépendances donne naissance à la Commission des Caraïbes (1946), à la Fédération des Indes Occidentales (1958) puis à la Fédération des Petites Antilles (Little Eight). Avec les mises en place du CARIFTA (traité de libre échange de la Caraïbe) en 1965, puis du CARICOM en 1973 - complétées par la naissance de l'OECS en 1981 - s'ouvre l'ère des coopérations pérennes entre pays indépendants.

Le processus de regroupement dans la Caraïbe hispanophone est le fait de trois sous-ensembles : Mexique, Amérique centrale et Venezuela-Colombie. A l'exception des pays de l'Isthme, dont les caractéristiques géographiques - et en dépit de fortes oppositions politiques - les condamnent à une inéluctable union, les choix des stratégies de regroupement témoignent de lignes de forces géopolitiques concurrentes, voire antagonistes, auxquelles sont soumises les nations latines. La plupart d'entre elles doivent composer avec trois options : l'alliance avec la superpuissance régionale (ALENA ou future ZLEA), la recherche d'alternatives au Sud (Pacte andin ou MERCOSUR) ou l'ouverture sur la fenêtre caribéenne ; pour un certain nombre d'entre elles s'ajoutent les options pacifique (dans le cadre de l'APEC) ou européennes (RUP et « pays ACP »).

Les accords d'intégration régionale en Amérique.



En italique figurent les territoires associés au CARICOM, à l'OECS ou à l'AEC.

D'après *Histoire et Géographie Antilles-Guyane lycée, Hatier International, Paris, 2001.*

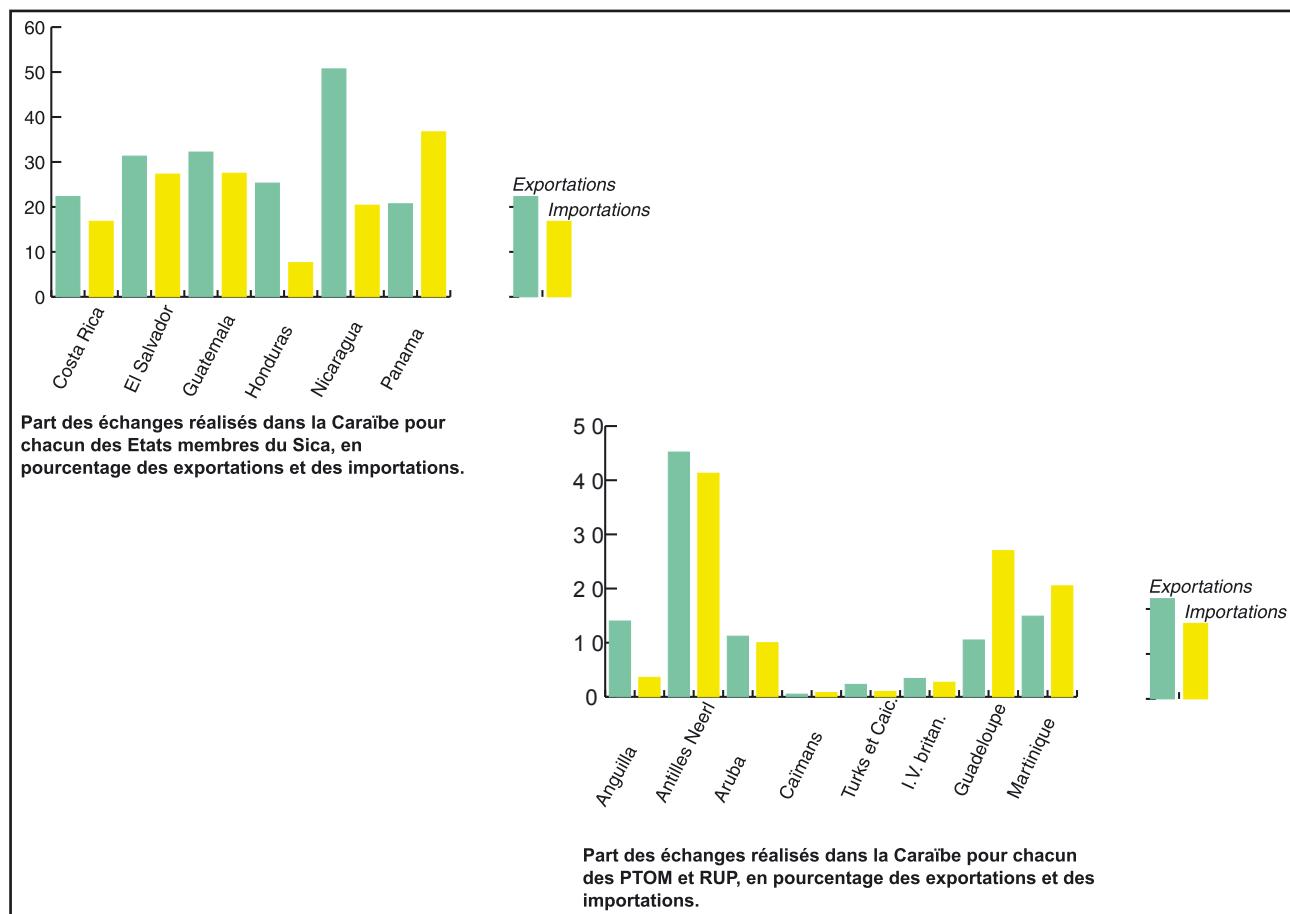
L'ALENA, créée en 1994, ne concerne pas seulement l'Amérique du Nord puisque la dynamique enclenchée alors par l'administration Clinton s'étend à l'ensemble du continent, chacun des membres de l'association étant lié par des accords bilatéraux à un grand nombre d'Etats sud-américains. En dépit des retards pris par la mise en place de la ZLEA, la constitution d'un grand marché à l'échelle du continent, largement contrôlé par Washington, semble inéluctable.

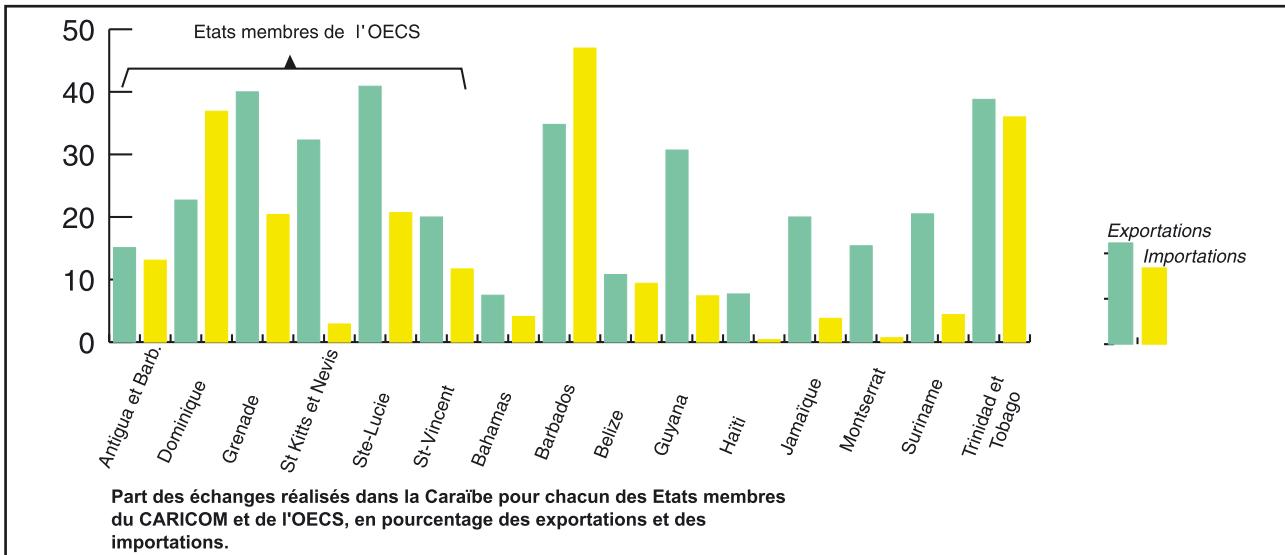
Dans ce contexte, l'AEC se révèle comme un processus intéressant de convergence d'intérêts multiples et parfois contradictoires dont les deux vertus essentielles seraient

- d'instaurer une alternative aux dynamiques fortement polarisantes à l'œuvre au Nord (ALENA) et au Sud (MERCOSUR, renforcé par la prochaine adhésion du Venezuela) ;
- d'instaurer une autre gouvernance qui prenne en compte les domaines cruciaux du transport, de la santé, des ressources touristiques dans un souci de développement durable.

A l'échelle de chacun des regroupements, le poids des échanges régionaux est variable. Si les échanges intra caribéens se situent en moyenne à hauteur de 30% pour les exportations des pays membres du SICA (graphique 1) et de l'OECS (graphique 3), ils ne représentent plus que 25% dans le groupe du CARICOM (graphique 3), avec des contrastes très marqués : alors que les exportations barbadiennes et trinidadiennes dirigées vers la Caraïbe dépassent 35%, celles de la Jamaïque ou du Suriname se situent à hauteur de 20%. Le groupe des territoires rattachés à l'Europe (RUP et PTOM¹ qui dans un certain nombre de cas sont associés au CARICOM ou à l'OECS, graphique 2) offre des contrastes saisissants entre les Antilles néerlandaises, fortement intégrées au marché régional, et les Iles Caïmans et Turks et Caïcos, essentiellement tournées vers l'Europe ou les États-Unis.

¹ Pays et territoires d'outre-mer et régions ultrapériphériques.



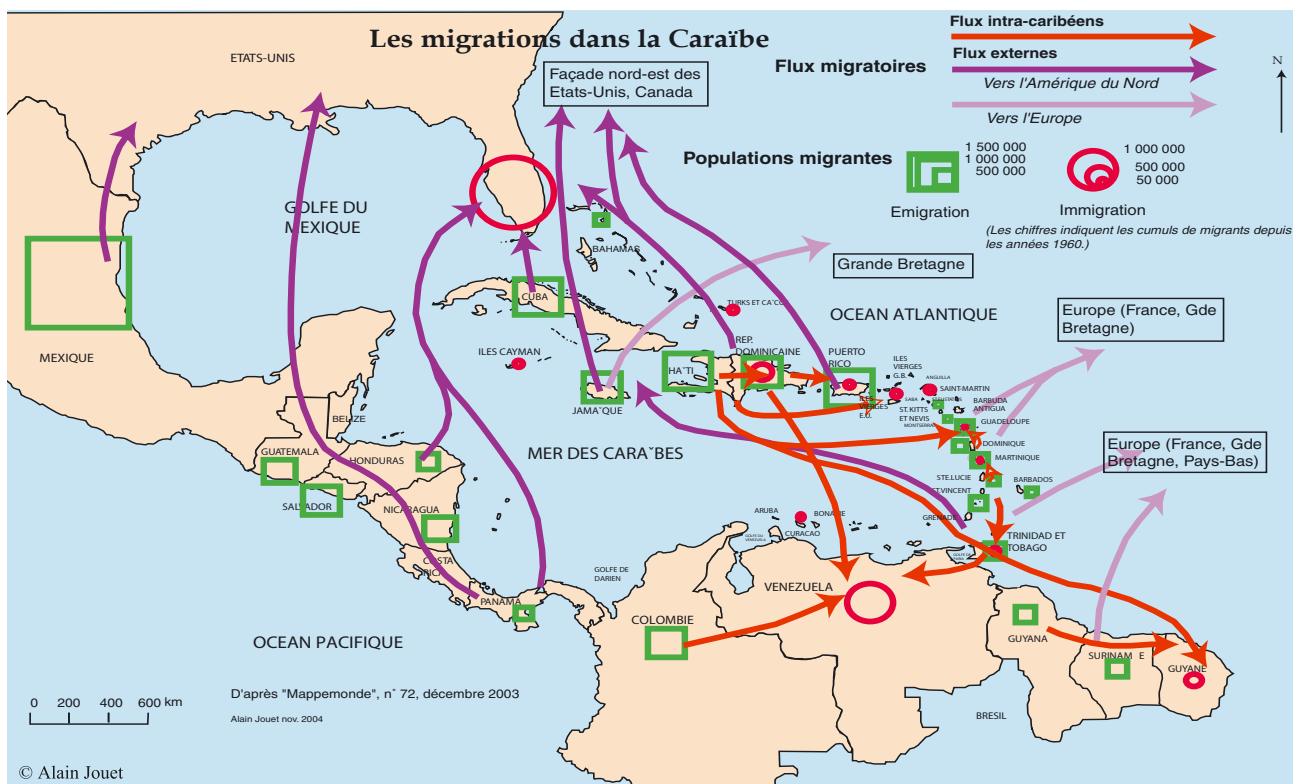


Sources : INSEE, AEC, CARICOM, OECS, CEPAL.

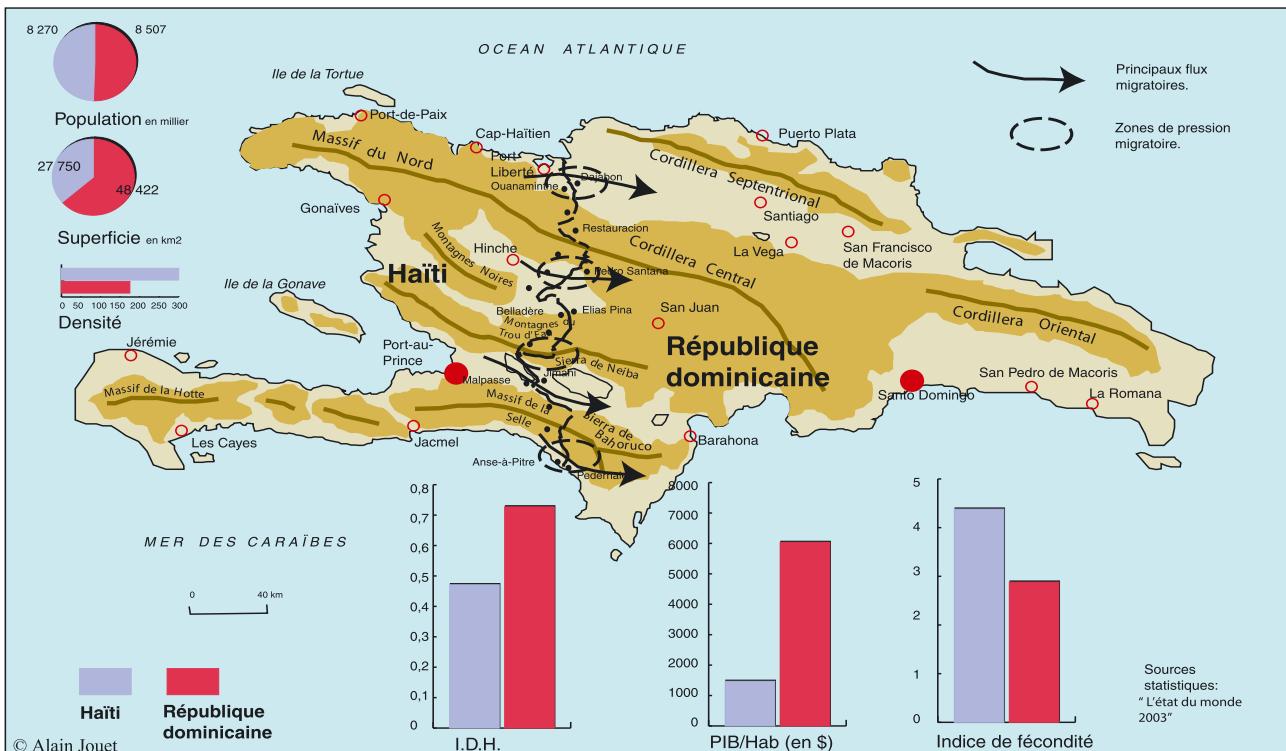
III L'espace caribéen, un bassin de migrations

1/ La grande diversité des flux migratoires

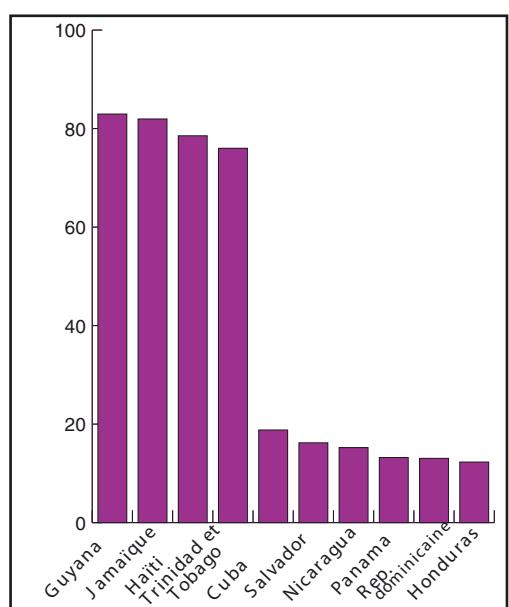
Les évolutions démographiques et économiques des sociétés caribéennes expliquent l'ampleur des migrations. Le maintien des taux élevés de natalité combinés, dans la première moitié du XX ème siècle, aux progrès sanitaires et médicaux a favorisé un fort accroissement naturel. Un excédent démographique, touchant des sociétés encore largement rurales dans les années 1960, a entraîné des flux d'émigrants vers l'Europe ou l'Amérique du Nord. Alors que depuis les années 1980 les migrations vers les anciennes métropoles européennes ont sensiblement ralenti, le creusement des écarts entre les pays en retard de développement et les Etats du Nord n'a cessé d'alimenter les flux migratoires à destination des États-Unis.



L'existence de régimes autoritaires en République dominicaine et en Haïti jusqu'en 1990, relayée par les tensions politiques permanentes et le maintien du régime castriste à Cuba, a suscité d'importants contingents d'exilés politiques et de réfugiés principalement installés en Amérique du Nord. L'inégalité des niveaux de développement et la proximité des territoires sont à l'origine de flux migratoires internes à l'espace caribéen. Ils concernent, plus particulièrement, la rive sud (Colombie/ Venezuela, Suriname/ Guyane) ainsi que l'île d'Hispaniola qui est à la fois une zone d'émigration (Haïti et République dominicaine) et une zone d'immigration temporaire et de transit (République dominicaine).



Les mouvements migratoires dans l'île d'Hispaniola



Travailleurs hautement qualifiés installés à l'étranger par pays d'origine (en pourcentage des diplômés de niveau supérieur).

L'ampleur de l'exode des cerveaux est également particulièrement marquée : le Guyana, la Jamaïque, Trinidad et Tobago sont en tête du classement mondial pour la part de diplômés de l'enseignement supérieur établis dans un pays étranger.

Sources: IOM/OMI, CEPAL, OCDE.
Alain Jouet 12/05

Ces différents mouvements migratoires ont conduit plus de 10% des habitants originaires de la région à vivre en dehors de leur pays d'origine. Les taux d'émigration relevés dans la Caraïbe figurent parmi les plus élevés : Grenade 32,94%, Guyana 29,79%, Puerto Rico 27,30%, Antigua et Barbuda 27,22%, Jamaïque 24,47%...

Depuis les années 1990, on constate un fort mouvement de retour des émigrés caribéens dans leurs pays d'origine. Ces migrations concernent principalement les îles anglophones (Jamaïque en tête), les départements français d'Amérique ainsi que, dans une moindre mesure, les Etats hispanophones. Ces retours touchent d'abord les Caribéens installés dans les anciennes métropoles européennes puis ceux installés en Amérique du Nord et, enfin, les émigrés intra caribéens. La population concernée est composée majoritairement d'émigrés exerçant des fonctions intermédiaires ou supérieures dans les pays d'accueil ; les retours s'accompagnent alors de transferts financiers, constitués de tout ou partie des avoirs détenus par les émigrés à l'étranger. Il convient également d'évoquer les retours forcés concernant des délinquants ou criminels expulsés de Grande-Bretagne ou des États-Unis ; l'impact des ces retours est excessivement négatif sur les sociétés caribéennes, notamment en Jamaïque et à Trinidad et Tobago où les gangs se reconstituent.

2/ Les impacts contrastés des migrations sur les sociétés caribéennes

La menace pesant sur les cultures caribéennes est le premier aspect négatif attribué aux migrations : de retour au pays, les migrants introduisent des modes de vie et des habitudes culturelles rattachés aux cultures nord-américaine ou européenne qui remplacent les traditions locales. Mais l'argument peut se retourner : bien que ces risques existent, et en raison d'une globalisation croissante, l'intégration dans les réseaux mondiaux constitue une manière très efficace d'affronter l'importation d'autres cultures et de tisser des liens qui fortifient la culture caribéenne à l'étranger. La diffusion de la littérature, des musiques ou des recettes culinaires antillaises en Amérique du Nord et en Europe suit de très près l'itinéraire des diasporas régionales.

L'exode des cerveaux est le second impact négatif : en émigrant en masse, les médecins, chercheurs, professeurs et artistes privent leur pays des forces vives sans lesquelles aucun développement réel et durable n'est envisageable. Les transferts d'argent effectués par ces émigrés très qualifiés ne parviennent pas à rééquilibrer le manque à gagner. De surcroît, les ingénieurs et techniciens absents sont souvent remplacés, dans le cadre des actions de coopération, par des intervenants européens !

Cependant, un grand nombre d'analystes estiment que les migrations sont un moyen de multiplier les opportunités et de dépasser les limites des petits Etats en développement de la Caraïbe. Parmi les aspects positifs, les transferts financiers représentent une véritable manne pour beaucoup d'Etats caribéens.

Pays \ Années	1997	1998	Pays \ Années	1997	1998
Anguilla	-0.15	-0.07	Barbados	4.02	4.43
Antigua et Barbuda	4.23	7.44	Belize	7.55	8.16
Iles Vierges Britanniques	NC	NC	Guyana	NC	NC
Dominique	3.39	3.20	Jamaïque	17.42	17.75
Grenada	10.25	8.65	Suriname	NC	NC
Montserrat	2.29	-3.93	Trinidad Et Tobago	0.12	0.54
Saint-Kitts et Nevis	4.25	6.54	République Dominicaine	18.19	24.67
Saint-Vincent et les Grenadines	3.70	3.37	Haiti	67.55	61.17
Bahamas	-0.20	-0.25			

Transferts financiers en pourcentage des exportations de biens et de services par pays de la Caraïbe. Sources : CEPAL

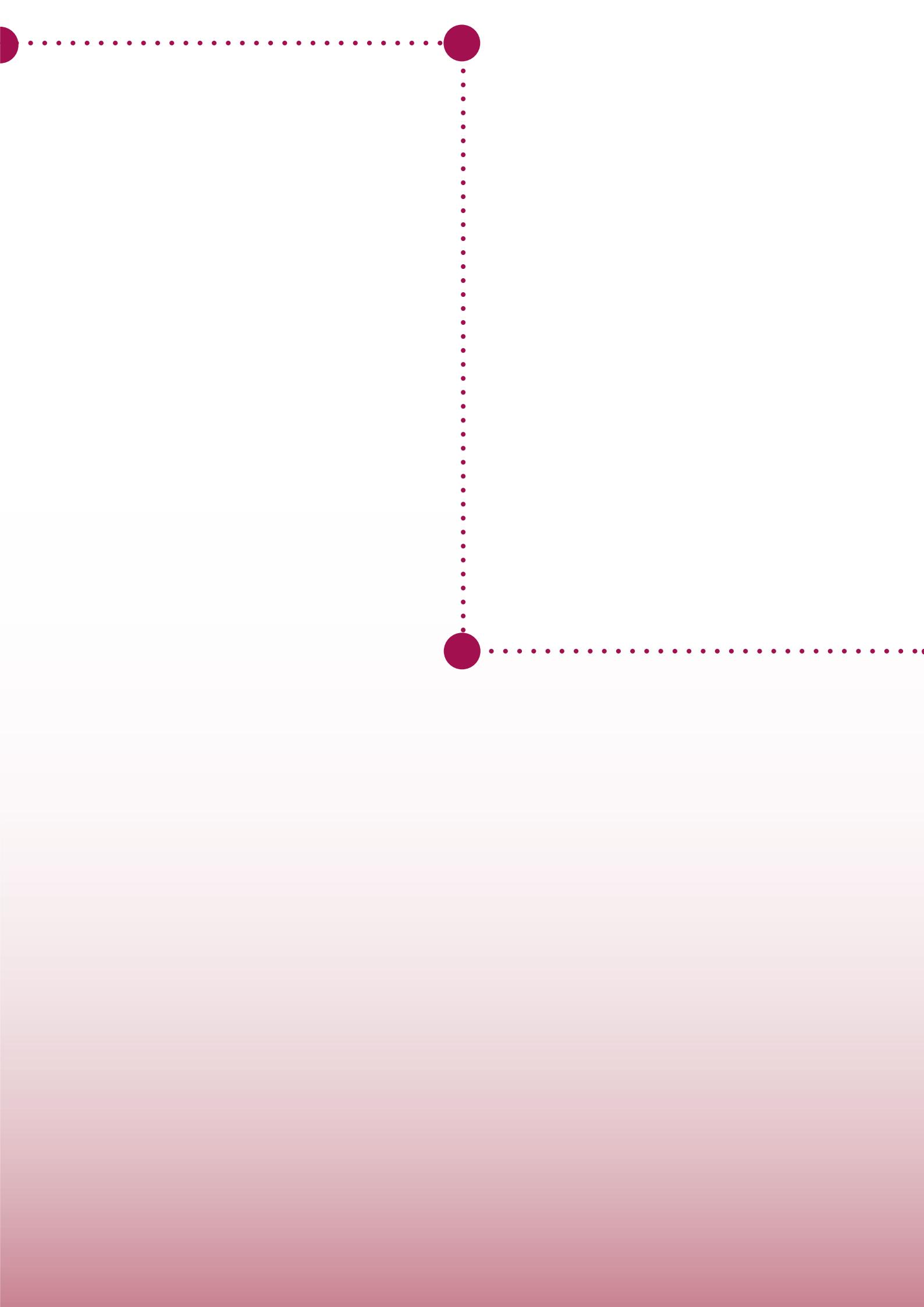
L'exemple de la République dominicaine illustre l'importance des versements effectués par les émigrés dans leur pays d'origine ; ainsi, le montant des transferts financiers effectués par les Dominicains installés à l'étranger a représenté le quart des exportations totales du pays en 1998. Au Salvador (non répertorié dans le tableau), une étude de la Banque mondiale a montré que les enfants d'une famille soutenue par un migrant ont dix fois plus de chances de rester à l'école. La même étude affirme que les quelque 25 millions de migrants originaires de la Caraïbe et de l'Amérique latine ont envoyé 45,8 milliards de dollars à leur famille, 20% de plus qu'en 2003. Pour la troisième année consécutive, ces transferts financiers ont dépassé le total des investissements étrangers et des crédits de coopération accordés à la région. Comme la plupart des experts, un des responsables de la Banque centrale de la Caraïbe orientale (organisme rattaché à l'OECS) estime que les transferts financiers sont un des facteurs essentiels du développement.

L'apport des transferts financiers au développement de la Caraïbe dépend de leur utilisation. Si ces ressources sont utilisées pour la consommation somptuaire, la contribution au développement économique est très faible en raison des importations qu'elle génère; l'impact sur le solde de la balance commerciale pouvant être alors négatif. Cependant, lorsque les transferts sont utilisés pour la consommation courante ou l'investissement productif, le développement des sociétés caribéennes y gagne (...)

La manifestation la plus simple de la contribution au développement économique et social réside dans l'augmentation du niveau de vie du bénéficiaire. Mais la consommation n'est pas, en elle-même, une activité productive. Toutefois, dans la mesure où cette augmentation du niveau de vie des foyers les plus pauvres améliore les conditions sanitaires et la possibilité pour les enfants d'accéder à l'éducation, elle est une source de développement humain, comme en République dominicaine (...) L'utilisation des transferts dans la création d'entreprises ou l'expansion d'entreprises familiales existantes est une autre manière de contribuer au développement. Cette participation peut prendre des formes diverses : apport de capital en numéraire ou en nature, constitution des stocks, matières premières... Dans bien des cas, en raison de l'impossibilité de recourir au crédit, les transferts représentent la seule source d'investissement dans le pays, comme en Haïti. Mais les ressources des émigrants permettent aussi d'augmenter les volumes des exportations des pays caribéens vers les pays d'accueil. Sont ainsi concernées les activités liées à l'expédition des produits caribéens typiques et à l'approvisionnement des restaurants qui utilisent ces produits. En retour, les produits touristiques et culturels caribéens sont stimulés.

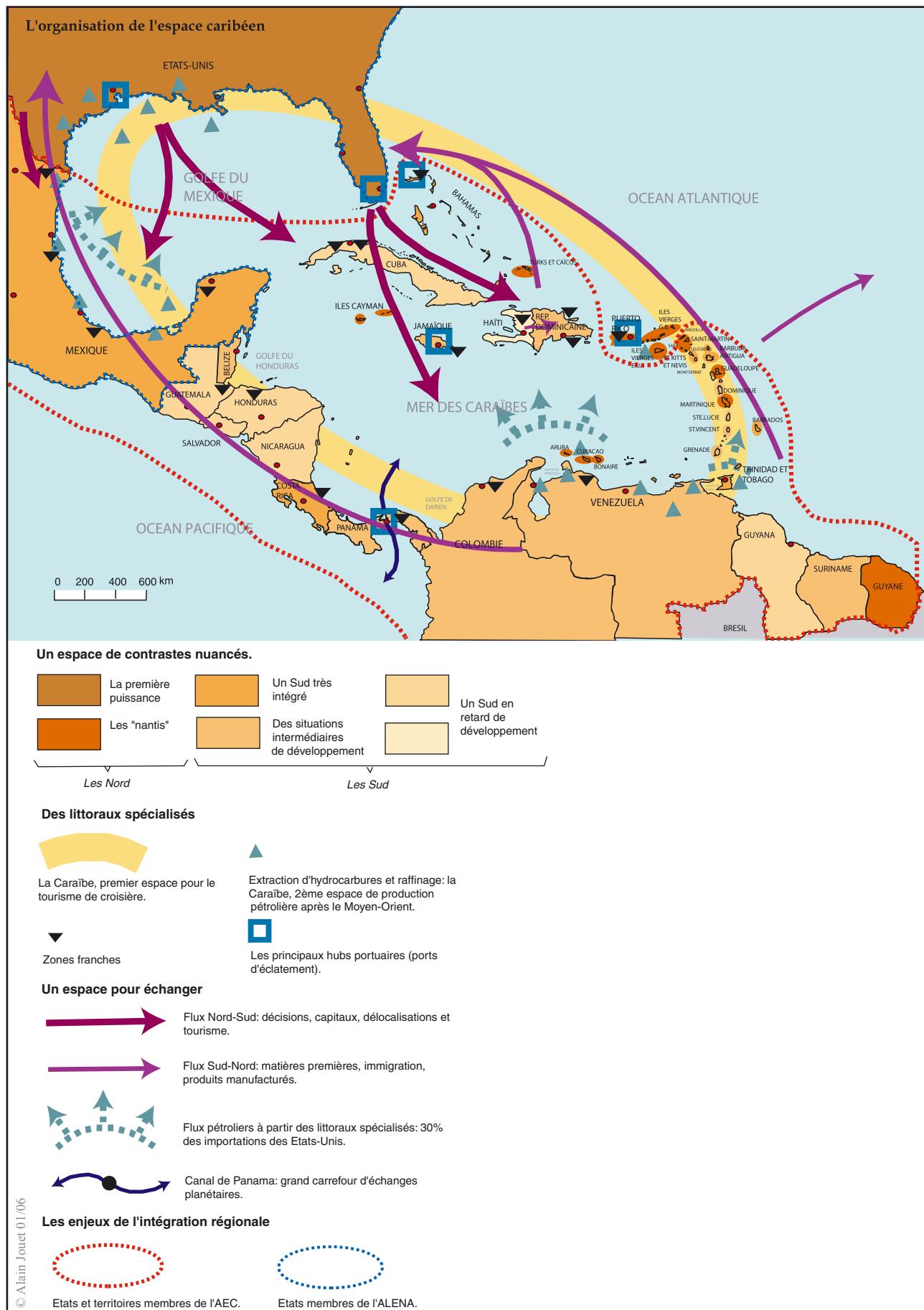
Wendell Samuel*, « Migrations internationales et développement en Amérique », CEPAL, 2003.

* Directeur de la Banque centrale de la Caraïbe orientale.



Croquis de synthèse : propositions

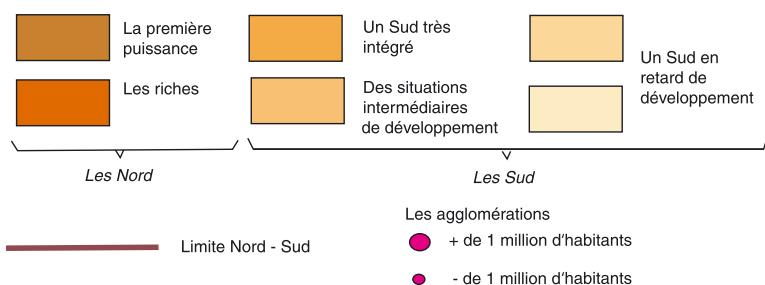
L'organisation de l'espace caribéen



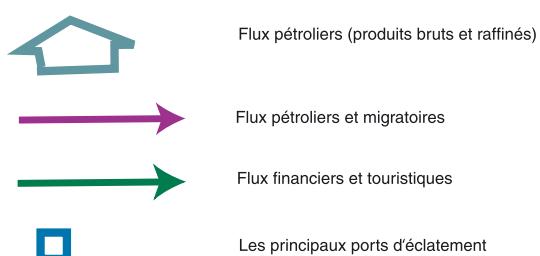
L'espace caribéen, une interface Nord-Sud ?



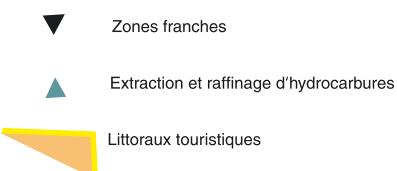
L'espace caribéen, une transition entre Nord et Sud



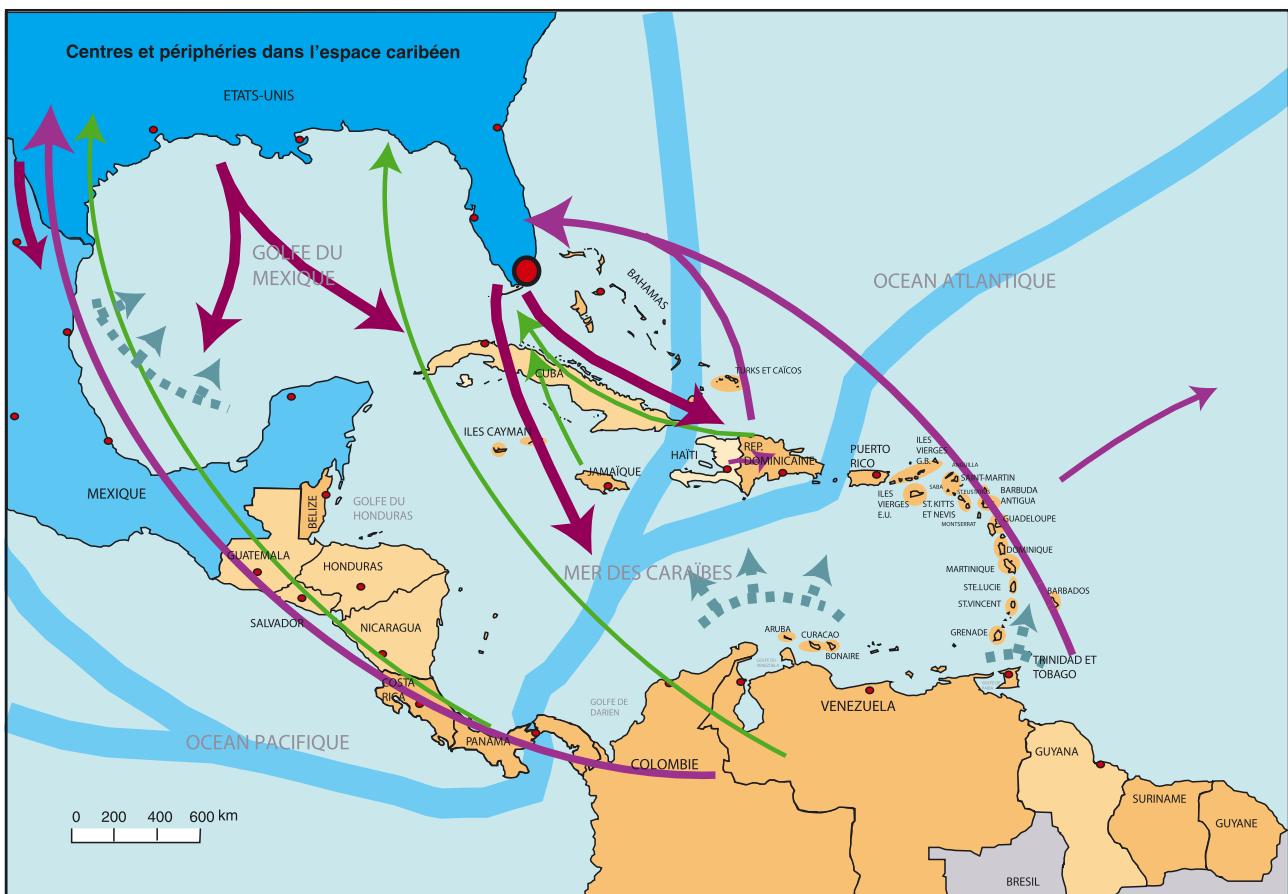
L'espace caribéen, un contact entre Nord et Sud



L'interface caribéenne, un atout pour le développement des Sud



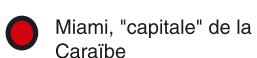
Centres et périphéries dans l'espace caribéen



Centres et flux dominants



Pôle de la Triade:
Etats de l'ALENA



Miami, "capitale" de la
Caraïbe



Flux de capitaux, délocalisations et tourisme.



Rutes maritimes inter-
océaniques

Périphéries et flux d'intégration



Un Sud très intégré: zones franches industrielles et
pays fournisseurs de matières premières (pétrole, gaz
naturel, bauxite...)



Un Sud plus ou moins intégré: pays fournisseurs
de matières premières minérales et agricoles.



Intégration économique plus faible



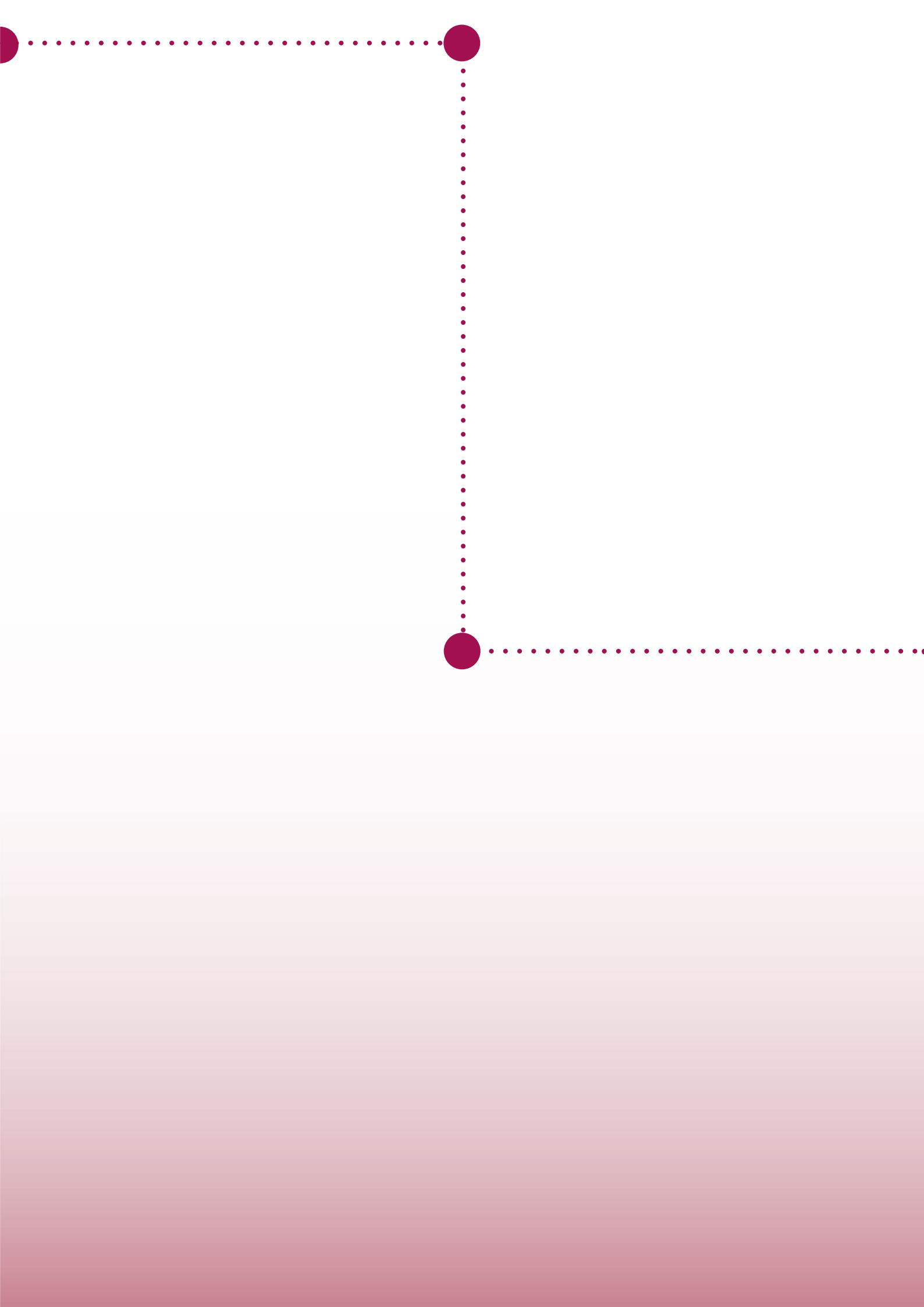
Flux pétroliers à partir des littoraux spécialisés.



Flux de matières premières et de produits
manufacturés à moyenne ou faible valeur ajoutée



Flux migratoires



Composition Proposition



L'ESPACE CARIBÉEN : une interface Nord-Sud ?

Introduction :

Définir l'espace caribéen : un espace continental et un espace insulaire composé des Grandes Antilles (CUBA, Hispaniola) et des Petites Antilles au Sud (Guadeloupe, Martinique, Sainte Lucie.)

L'espace caribéen

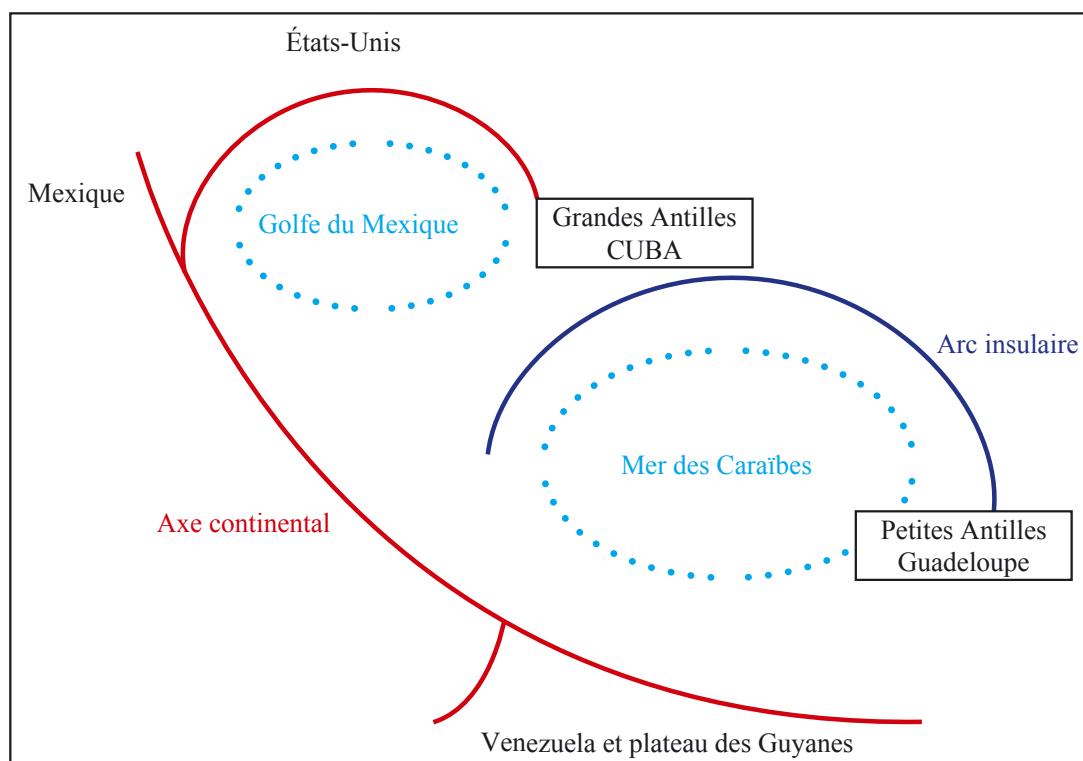


Schéma réalisé d'après le site de l'Académie de Martinique.

Rappeler les différences de niveaux démographique et de développement à l'intérieur de l'espace caribéen. (Fragmentation de l'espace)

La limite Nord-Sud est difficile à placer au niveau de l'espace insulaire (fragmentation de l'espace), par contre elle est beaucoup plus évidente au niveau de l'espace continental.

Penser à donner la définition d'une **interface** qui est une zone de contact et/ou de rupture entre deux espaces.

Problématique : L'espace caribéen est-il une interface Nord-Sud ? Comment cette interface fonctionne-t-elle ?

Announce du plan :

I Unité et diversité de l'espace caribéen.

II L'espace caribéen : une interface active structurée par de nombreux échanges.

III L'interface : un atout pour le développement des « Sud » de la Caraïbe?

.....

Développement :

I Unité et diversité de l'espace caribéen

a) Un héritage commun

° Les Etats bordiers de la Caraïbe partagent tous cette vue sur mer avec :

- Les mêmes racines historiques (colonisation et économie de plantation) ;
- La même culture créole ;
- Un milieu tropical humide parfois contraignant (cyclones et tremblements de terre).

Mais d'importants contrastes les différencient.

b) L'espace caribéen, un espace différencié : de forts contrastes de richesse et de développement.

- Des contrastes démographiques avec des territoires qui n'ont pas encore achevé leur transition démographique et qui connaissent un taux de fécondité élevé (4 enfants/femme) comme c'est le cas à Haïti, au Honduras, au Guatemala et au Nicaragua. A l'inverse certains taux de fécondité sont faibles comme Puerto Rico, la Martinique et Cuba.

- Des contrastes de développement. L'interface caribéenne se caractérise par son inégal développement. La Caraïbe regroupe des pays du Nord dont l'IDH est développé comme les États-Unis (0,939), Puerto Rico, La Guadeloupe (0,897), la Martinique et des pays dont l'IDH est faible comme Haïti (0,471) qui appartient au PMA.

- Mais entre les extrêmes que constituent les États-Unis d'un côté et Haïti de l'autre, l'espace caribéen est une interface complexe avec des « Nord » et des « Sud ».

- On peut en proposer une typologie :

* Les États-Unis, **la première puissance mondiale**.

* **Les territoires les plus développés** : les RUP et PTOM : Martinique, Guadeloupe, Guyane, Türk et Caïcos, Aruba, les Antilles néerlandaises et les îles Caïmans.

* **Un Sud très intégré** : Barbade, Bahamas, St Kitts et Nevis, Costa Rica, Trinidad et Tobago, Mexique.

* **Des Etats en situation intermédiaire de développement** : Panama, Belize, Dominique, St Lucie, Colombie, Suriname, Venezuela, Jamaïque, Grenade, St Vincent, République Dominicaine.

* **Un Sud accusant des retards de développement** : Salvador, Guyana, Guatemala, Honduras, Nicaragua.

* **L'Angle mort** : Haïti.

Il nous faut considérer à part le cas de Cuba qui possède un IDH relativement élevé (0,795 - 51ème rang mondial avec un PIB plutôt faible, 150ème rang mondial).

Tous ces éléments nous permettent de dire que l'espace caribéen est une terre de contrastes qui mélange des « Nord » et des « Sud ».

Alors ce qui domine au sein de cet espace, sont-ce les échanges ?

II L'espace caribéen : une interface active.

A/De nombreux et divers échanges parcourent l'espace caribéen.

a) Tout d'abord des flux Sud-Nord de produits bruts (minéraux, hydrocarbures, produits agricoles), trafics illicites, flux migratoires, transferts de cerveaux

- La circulation maritime caribéenne est dominée par le commerce de matières premières au premier rang desquelles se trouvent les hydrocarbures. Les premiers producteurs sont le Venezuela et le Mexique.
- Parallèlement s'est développé une puissante activité de raffinage dans les Antilles néerlandaises, à Trinidad (qui est un modeste producteur de gaz et de pétrole), aux Bahamas, au Mexique, à St Croix (qui est une île Vierge US et qui possède une des plus grandes raffineries au monde), à Puerto Rico (où s'est développé une importante industrie chimique), tout cela alimenté par la production du Venezuela mais aussi du Moyen Orient et d'Afrique, faisant de la Caraïbe un espace relais.
- Le bassin caribéen est également une importante région de circulation minéralière avec par exemple la bauxite, exploitée par la Jamaïque, la Guyana et le Surinam dont les productions sont exportées en Amérique du Nord et en Europe.
- Les produits agricoles : par exemple la banane, premier fruit consommé au monde, constitue le premier poste d'exportation agricole pour un grand nombre des territoires de la zone parmi lesquels il faut distinguer les pays de la « banane dollars » qui sont surtout des Etats continentaux au premier rang desquels le Costa Rica, les DFA produisant de la banane communautaire et les pays ACP exportant vers l'Europe sans droit de douane grâce à la convention de Lomé.
- La Caraïbe est aussi une interface dans l'économie de la drogue. Elle met en relation les zones de productions (Colombie, Mexique) et les espaces de consommation nord-américain et européen, les paradis fiscaux étant souvent des zones de blanchiment de cet argent sale.

b) Les flux migratoires sont aussi caractéristiques des échanges Sud-Nord

- La Caraïbe est un espace de tradition migratoire. Ces flux sont de plusieurs ordres. Ils se dirigent principalement vers les États-Unis en raison de la proximité géographique (7 fois plus importants que les flux vers l'Europe) et se polarisent sur New York et Miami. Mais ils se dirigent aussi vers l'Europe en raison des liens qu'entretiennent ses territoires avec le continent européen depuis la colonisation.
- Mais on peut aussi complexifier ces échanges car il existe au sein de cet espace des flux migratoires Sud-Sud caractéristiques de l'inégal développement des pays du Sud. (Flux migratoires du Venezuela vers le Brésil ou de Haïti vers la République Dominicaine)

TITRE : Les flux migratoires dans l'espace caribéen.

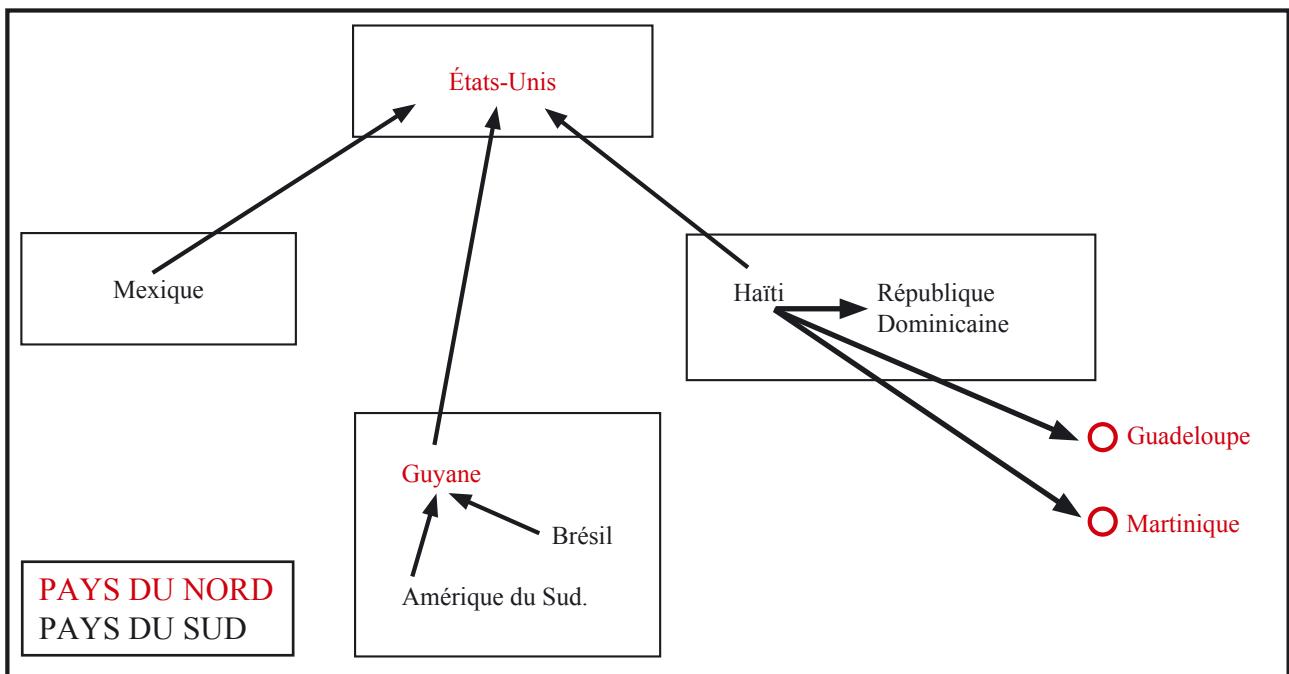


Schéma réalisé par Patricia Lamy

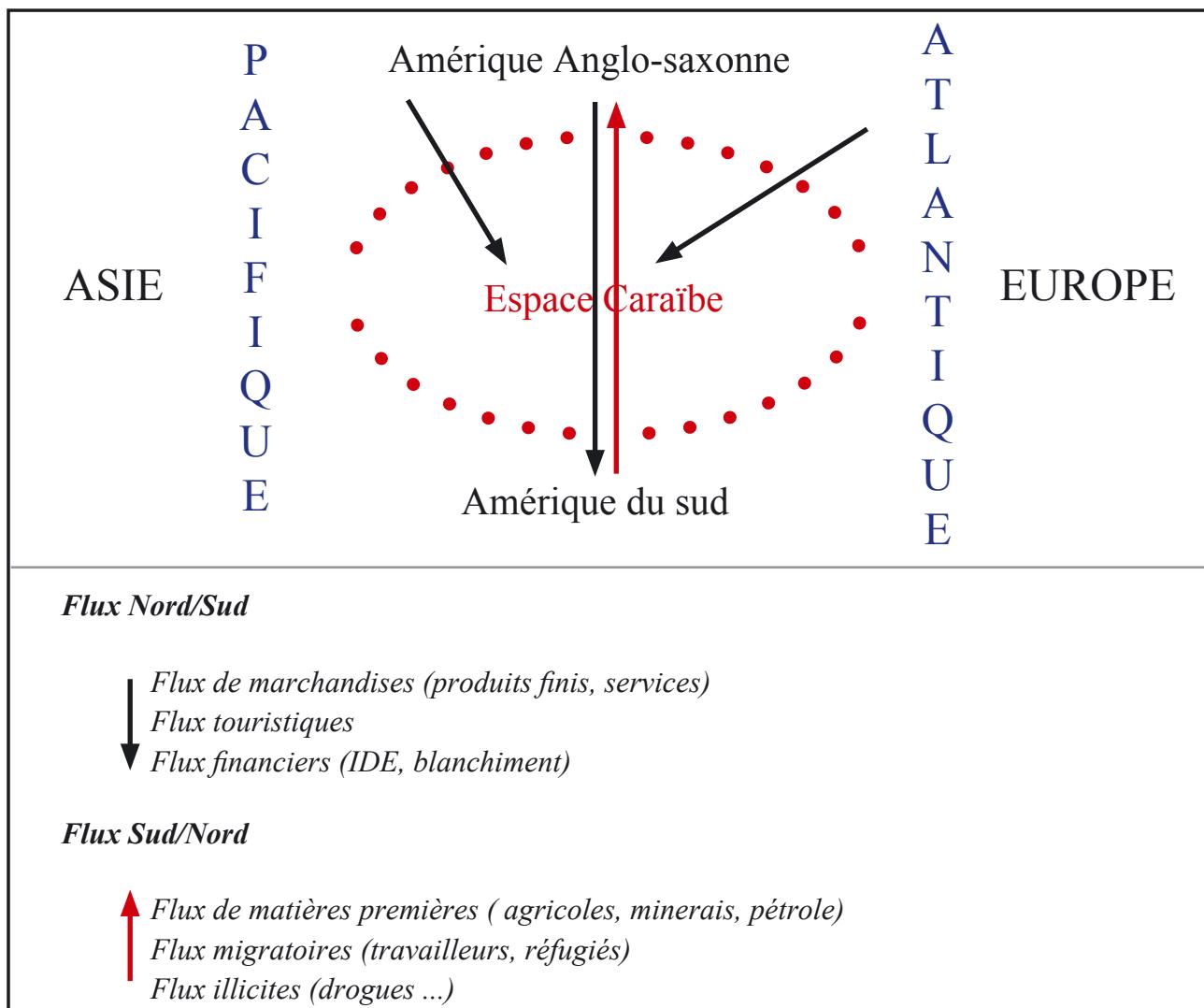
c) Les flux sont aussi des flux Nord-Sud

Les flux sont aussi des **flux Nord-Sud** et sont constitués de touristes, de produits manufacturés, et investissements.

Le tourisme, par exemple, s'est massivement développé au cours de la dernière décennie et représente une part non négligeable de l'économie des pays de l'espace caribéen. Ce sont plus de 25 millions de touristes et 15 millions de croisiéristes que les îles de la Caraïbe ont accueillis en 2001. La plupart des pays de l'espace Caraïbe sont tributaires de la clientèle étaisunienne qui trouve, là, l'évasion à proximité. Ces flux permettent un réel développement pour les pays d'accueil mais amènent aussi des risques de dépendance économique liés notamment aux fluctuations de la demande et des problèmes de développement durable puisque l'activité touristique est fortement consommatrice d'eau par exemple.

Les échanges au sein de l'espace caribéen sont donc bien caractéristiques d'un échange inégal entre les pays du « Nord » et du « Sud » puisque le Sud exporte principalement des matières premières agricoles ou minières, du carburant, ainsi que, dans des proportions croissantes, des produits manufacturés à faible ou moyenne valeur ajoutée, reposant sur une main d'œuvre abondante et bon marché. Dans le même temps, le « Nord » profite de ce vaste marché de travailleurs pour installer ses zones franches à proximité de la première puissance mondiale, et utilise le bassin caribéen comme première destination touristique.

Titre : L'espace caribéen : une zone d'échanges.



B/ Les échanges de plus en plus nombreux transforment les espaces

a) Tout d'abord à noter le rôle des ports comme ceux de Miami, San Juan et Colon, véritables Hubs, relais au sein de cet espace

En effet, la conteneurisation croissante caractérisant les échanges maritimes entraîne une compétition entre les différents ports de la Caraïbe qui poursuivent tous un même but, devenir port d'éclatement d'un ou plusieurs grands transporteurs de la zone, ce qui conduit à la transformation des sites (agrandissement et portiques de manutention). C'est le cas pour le port de Kingston où les autorités portuaires jamaïcaines, dans leurs efforts continus de rester compétitives au niveau du transbordement ont entrepris des travaux de dragage pour accueillir des vaisseaux ayant jusqu'à 14.5 m de tirant d'eau et une largeur de 42 m.

Une partie de la terre draguée servira aux comblements à réaliser pour les futurs développements du port dans la zone de Hunts Bay.

Il existe également d'importants projets en cours de réalisation (Caucedo en République Dominicaine) ou à l'étude (San Juan à Porto Rico), rendus nécessaires par l'évolution exponentielle du trafic de conteneurs.

Cela conduit à une hiérarchisation des ports qui structurent les réseaux maritimes.

A la tête de ces réseaux, Colon (Panama) et San Juan leader pour les porte-conteneurs, suivi par Miami, Kingston (Jamaïque), Freeport (Bahamas).

Miami étant devenue la principale porte d'entrée (Gate Ways) des États-Unis vers le Bassin Caraïbe.

Colon, axe privilégié qui relie la Caraïbe avec l'Asie par le canal de Panama. Grâce au Canal, le Panama a développé un système de transbordement de conteneurs performant qui allie des ports, un chemin de fer transisthlique et la première zone franche occidentale créée en 1948.

Des relais secondaires traitent un trafic plus régional (Port of Spain).

b) L'accroissement des flux touristiques a également modifié les littoraux de l'espace caraïbe avec la création de vastes complexes hôteliers intégrés où la formule du tout compris et les activités diverses liées à la mer sont développées.

c) L'internationalisation croissante des échanges a aussi renforcé le rôle des frontières créant un effet frontière : exemple entre les États-Unis et le Mexique qui connaissent un accroissement des échanges depuis la création de l'ALENA en 1994 dans le cadre des twin cities et des maquiladoras (possibilité de faire un schéma) ou de Haïti et de la République Dominicaine qui développent les échanges dans le cadre des zones franches.

III L'interface : un atout pour le développement des « Sud » de la Caraïbe?

Cette interface est aujourd'hui en développement du fait :

A/ De la proximité des États-Unis :

a) Vaste marché de 280 millions d'habitants, qui exploitent ce bassin :

- **A des fins touristiques**, la Caraïbe disposant d'un potentiel touristique important avec ses nombreux espaces insulaires (Les Bahamas, Puerto Rico) et continental (station balnéaire de Cancun au Mexique).

- **Par une mise en valeur de matières premières** : ex : le pétrole du Venezuela, de Trinidad. Banane du Nicaragua et du Costa Rica, bauxite de la Jamaïque.

- **Grâce à une main d'œuvre importante et peu payée dans les zones franches et les maquiladoras**. Au Costa Rica, République Dominicaine, Mexique, Haïti. Cuba (Ces zones franches produisent du textile, outillage et petit matériel, des produits informatiques...).

b) Mais des effets limités et/ou contestés :

Car certains pays refusent cette domination américaine, Cuba par exemple même si le pays s'ouvre progressivement aux investissements étrangers. Le Venezuela de Hugo Chavez s'oppose aux diverses manifestations de l'impérialisme américain sur et à proximité de son territoire.

A noter aussi les manifestation anti-américaine lors du **Forum Social Caraïbe** (août 2003) par exemple qui lutte contre la globalisation de l'économie et son projet de ZLEA.

Mais aussi en raison de la fragilité des activités qu'elles soient touristiques ou productives dans les zones franches car elles sont fortement dépendantes de la conjoncture internationale (ex : attentats du 11 septembre 2001 qui ont fait chuter les arrivées touristiques dans la Caraïbe)

B/ Une Caraïbe en formation ?

Avec des accords de coopération au sein de cet espace.

a) La CARICOM

La Communauté des Caraïbes (ou Marché commun des Caraïbes) est créée le 4 juillet 1973 à Chagaramas (Trinité-et-Tobago), par un traité signé par la Barbade, le Guyana, la Jamaïque, Trinité-et-Tobago.

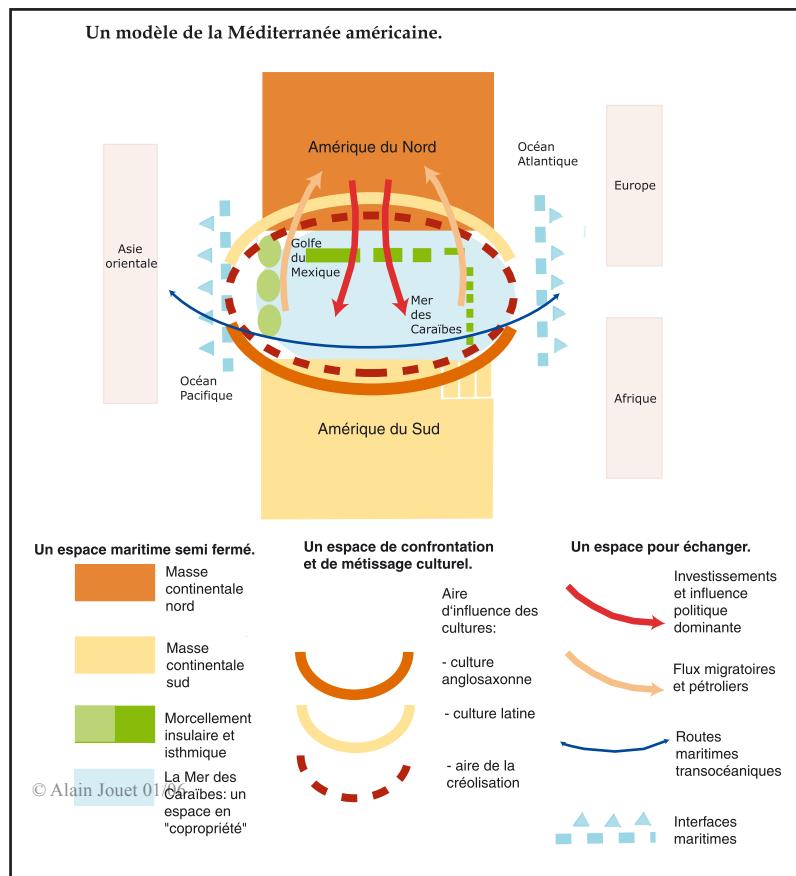
Elle comprend aujourd’hui 15 Etats et définit les instruments de l’intégration économique de la région, précise les bases des relations avec les autres États et les organisations internationales.

b) L'Association des Etats de la Caraïbe (AEC), une coopération Sud-Sud

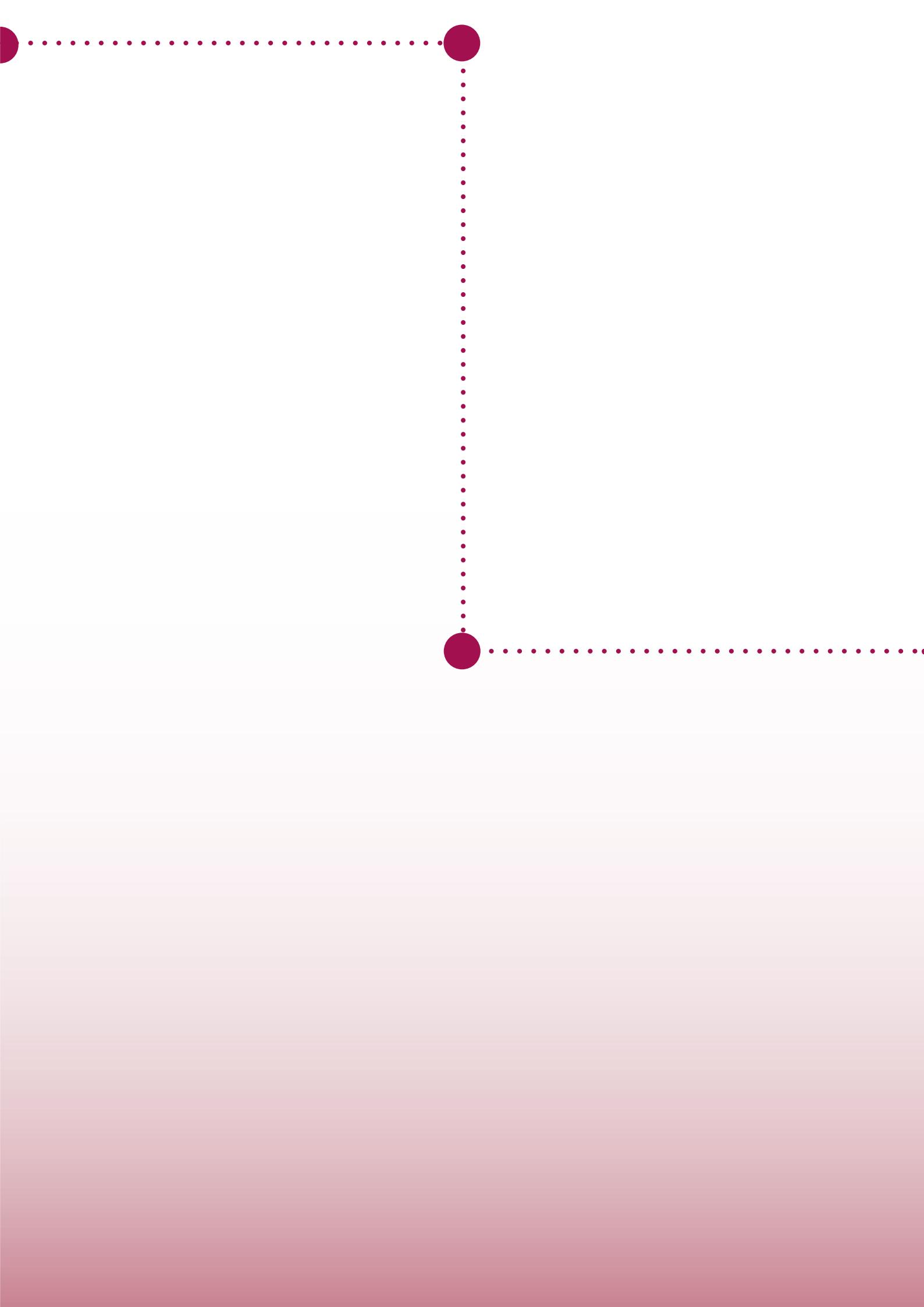
La Convention créant l'AEC a été signée le 24 juillet 1994 à Carthagène, en Colombie, dans le but de promouvoir la consultation, la coopération et l'action concertée entre tous les pays de la Caraïbe. Elle compte 25 Etats Membres et trois Membres Associés.

Sa fonction est de renforcer le processus régional de coopération et d'intégration afin de créer un espace économique élargi dans la région, de préserver l'intégrité environnementale de la mer des Caraïbes qui est considérée comme un patrimoine commun des peuples de la région et promouvoir du développement durable de la Grande Caraïbe. Ses secteurs prioritaires actuels sont le commerce, le transport, le tourisme durable et les catastrophes naturelles.

Possibilité de réaliser un schéma de synthèse.



Conclusion : L'espace caribéen est bien une interface Nord-Sud. C'est le théâtre de nombreux échanges. Mais c'est aussi un espace en devenir qui doit renforcer son intégration afin de ne pas être seulement un enjeu des pays du Nord mais plutôt un véritable acteur de son propre développement.



Etude d'un ensemble documentaire

Sujet : **L'espace caribéen, un espace d'échanges ?**

I Répondre aux questions :

1) Quels types d'échanges trouve-t-on dans le bassin caribéen ?

Document 1.

2) Définissez le terme de zones franches. Où sont-elles localisées ? Quelles sont les activités qui s'y développent ?

Document 1, 2 et 4.

3) Quel est l'enjeu stratégique du canal de Panama ?

Document 3 et 4.

4) Quel est le rôle de Miami au sein de l'espace caribéen ?

Document 5

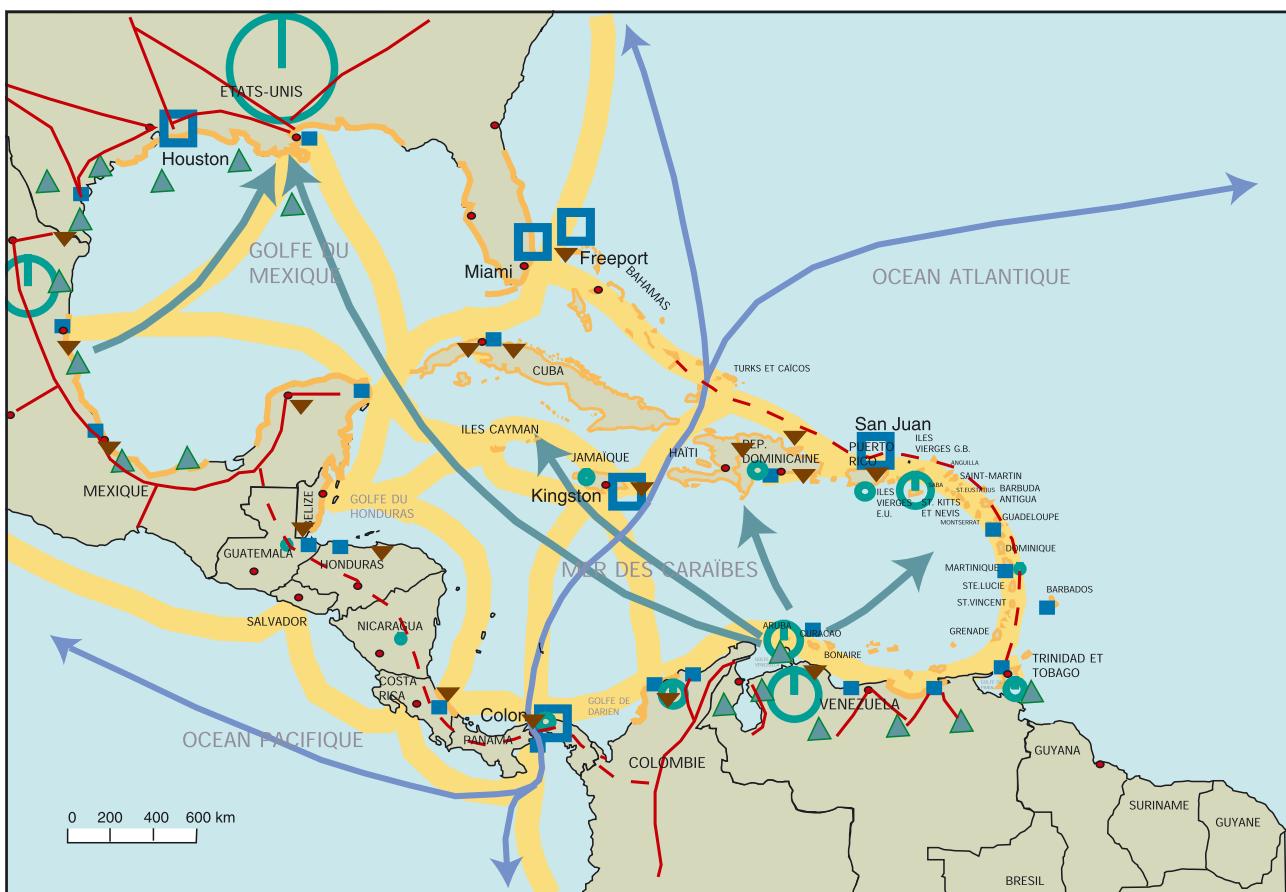
5) Quels types d'échanges ne sont pas ou peu évoqués dans le dossier ? Quelles inégalités reflètent-ils ?

II Réponse organisée :

A l'aide des réponses aux questions, des informations contenues dans les documents et de vos connaissances personnelles, rédigez une réponse organisée répondant au sujet : **L'espace caribéen, un espace d'échanges ?**

Document 1:

Les littoraux organisent les échanges. A Jouet 2006.



Un espace d'intense trafic maritime

- Les ports d'éclatement (trafic supérieur à 1 000 000TEU; 1 TEU = 1 conteneur de vingt pieds de long)
- Autres ports
- Flux maritimes de transit
- ▼ Principales zones franches

L'importance des hydrocarbures dans les échanges

- ▲ Les principales zones d'extraction d'hydrocarbures: la Caraïbe, 2e région pétrolière
- Les capacités de raffinage (en millions de tonnes)
 - Pour les Etats-Unis, seules les capacités de raffinage des Etats du Sud ont été prises en considération.
- Flux pétroliers maritimes
- Pipelines et gazoducs
- (en projet)

Le tourisme: une mobilité humaine de grande ampleur

- Les principaux itinéraires des croisières maritimes
- Les littoraux touristiques

Document 2 :

Développement des zones franches à CUBA :

LES ZONES FRANCHES ET LES PARCS INDUSTRIELS

Suite à l'adoption de la Loi 77 sur l'investissement étranger, le 22 juin 1996, a été adopté la Loi/Décret 165 sur les zones franches et les parcs industriels, qui réglemente ces activités. Aux termes de la loi cubaine, s'entend par zone franche une zone dans le territoire national, dûment délimitée, sans population résidante, où l'importation et l'exportation s'effectuent librement et indépendamment des frontières douanières. Les activités industrielles, commerciales, agricoles, technologiques et de service seront permises dans cette zone aux termes d'un régime spécial.

PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS EN PROVENANCE DES ZONES FRANCHES CUBAINES : Mexique, Angleterre, République dominicaine, Costa Rica, Italie, Nicaragua, Espagne, Russie, France, Suisse et Jamaïque.

Les capitaux investis par les exploitants étrangers totalisent environ 11 millions de dollars et sont répartis principalement dans les domaines suivants : urbanisation et infrastructure, construction et assemblage, design et ingénierie, machinerie et équipement, recherche et développement, et équipement de transport.

Jusqu'à ce jour, la plus forte croissance s'est produite dans la zone franche de Wajay (à 900 mètres de l'aéroport international José Martí, à la Havane). Viennent ensuite la zone franche à Berroa et celle de Mariel.

Source : Ministère des Investissements étrangers et de la Coopération économique de Cuba.

Document 3 :

Le canal de Panama, deuxième plate-forme multimodale au monde.

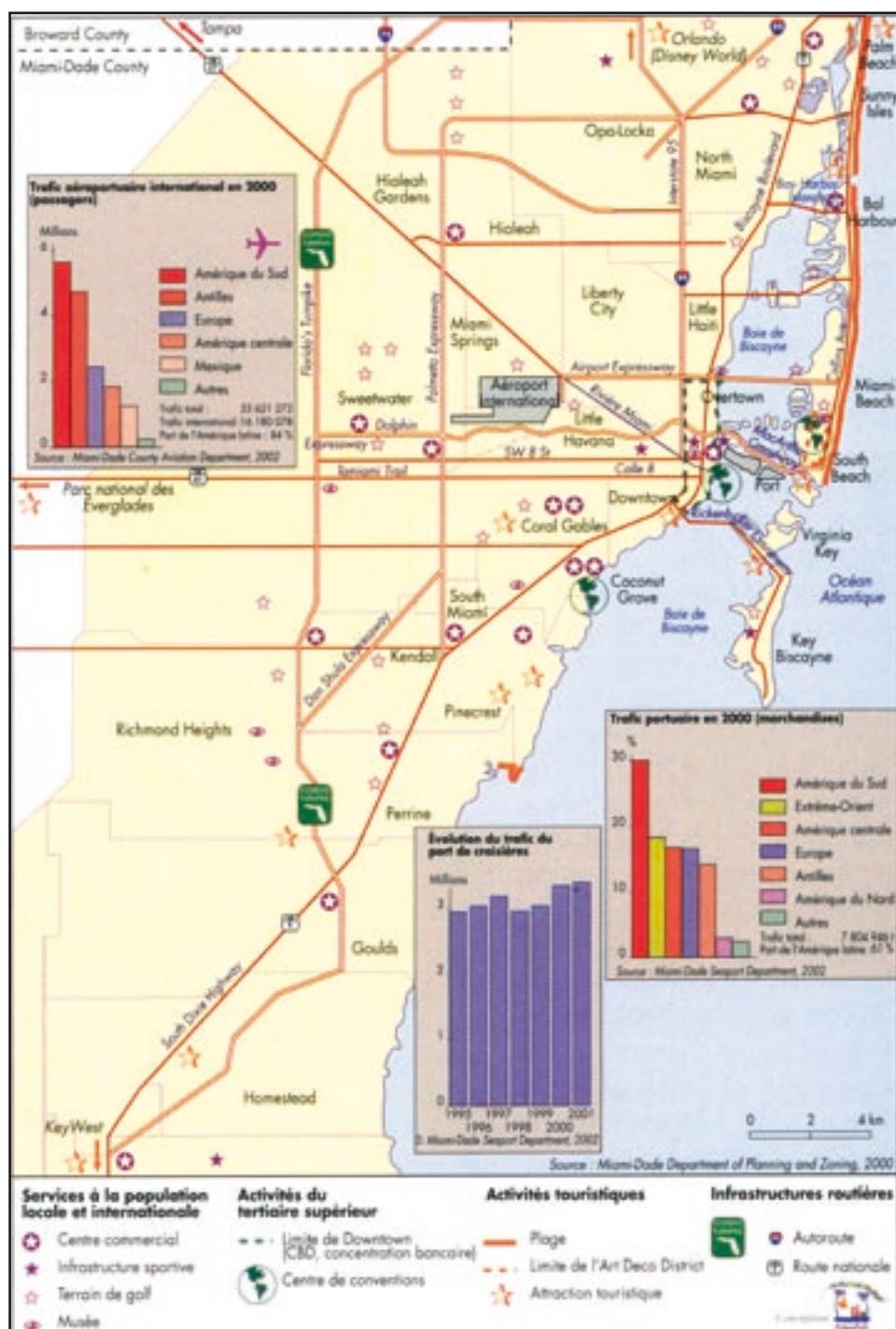
En l'espace de quelques années, la situation maritime de Panama s'est considérablement renforcée. En privatisant ses ports avant le transfert de souveraineté, le pays a ouvert ses terminaux maritimes aux investissements étrangers par certains des plus puissants opérateurs de terminaux mondiaux. D'une entité politique exclusivement dominée par les États-Unis, Panama est devenu un centre de transport maritime international avec les infrastructures les plus importantes de la région pour manutentionner le trafic conteneurisé. Les investissements américains, chinois, taïwanais, mexicains et européens font de Panama un complexe important de distribution et de transport. La présence du canal facilite ce développement. Mais l'essentiel du trafic ne requiert pas de transit. Les marchandises en transit sont destinées à la distribution locale et régionale. Un complexe portuaire unique a été établi avec des bases à la fois dans la mer des Caraïbes et dans l'océan Pacifique. Joint par le canal et relié par route et par rail, le complexe offre aux expéditeurs un éventail d'opportunités de distribution. Il n'existe nulle part ailleurs dans le monde de plate-forme de transport aussi stratégique.

Extrait de : Les détroits maritimes des enjeux stratégiques majeurs. Études internationales Volume 34, numéro 2, Juin 2003

Document 4 : Zone franche de Colon à Panama créée en 1948.

Entreprises en 1990	Mouvements commerciaux	Origines du trafic.
1600 entreprises (boissons spiritueuses, électronique, bijoux, vêtements, cosmétique)	Importations : 2,7 milliards de dollars Exportations : 3,1 milliards de dollars.	Hong Kong. Taiwan. Corée du Sud.

Source : Site Internet ACP, canal de Panama.



Document 5 : Miami, capitale du bassin caribéen ?

Extrait de : Mappemonde.
N° 72 décembre 2003.

I Réponses aux questions :

1) Quels types d'échanges trouve-t-on dans le bassin caribéen ? Document 1.

- Touristiques ;
- Matière première (pétrole) ;
- IDE (zones franches) ;
- Produits manufacturés.

2) Définissez le terme de zones franches. Où sont-elles localisées ? Quelles sont les activités qui s'y développent ? Document 1, 2 et 4.

Zone franche : espace soumis à un régime administratif spécial permettant à des marchandises d'être importées, transformées et réexportées sans avoir à payer de droits de douane.

Elles sont situées principalement sur la frontière entre les États-Unis et le Mexique, ce sont les **maquiladoras**, mais aussi en République Dominicaine, à Colon au Panama, à la Barbade, Porto Rico et à la Jamaïque mais aussi plus récemment à Cuba, Haïti.

Elles concentrent surtout des activités d'assemblage d'électronique, de vêtements, d'automobiles...

A valoriser si : (A Cuba ces zones franches sont particulièrement contrôlées par l'Etat qui les mettent en place afin de développer leur pays. On remarque toutefois qu'il n'y a pas d'investissements américains liés au blocus que ce pays fait à l'égard de cette île communiste.)

3) Quel est l'enjeu stratégique du canal de Panama ? Document 3 et 4.

Enjeu stratégique car ouvre **le bassin caribéen et l'Amérique du Nord sur l'Asie** (HK, Taiwan, Corée du SUD). *Construit en 1880 par F. de Lesseps*, c'est aujourd'hui **un carrefour multimodal, un HUB, deuxième plate-forme au monde après Singapour**.

4) Quel est le rôle de Miami au sein de l'espace caribéen ? Document 5

Capitale du bassin Caribéen, carrefour migratoire par sa population migrante et touristique. 4 Millions de croisiéristes et forte immigration provenant d'Amérique Latine, la langue dominante est devenue l'espagnol.

Mais aussi Hub, plate-forme multimodale du fait de la place qu'occupe son trafic aéroportuaire et portuaire. (9Mt de cargaisons) .

Tous ces éléments font de la ville une véritable interface entre le Bassin caribéen et l'Amérique du Nord.

5) Quels types d'échanges ne sont pas ou peu évoqués dans le dossier ? Quelles inégalités reflètent-ils ?

Les flux financiers dans les paradis fiscaux n'apparaissent pas dans les documents ni les **flux illicites** comme le trafic de drogue ou le blanchiment d'argent.

Les flux de populations migratoires ou touristiques sont très faiblement ou pas représentés ainsi que les **échanges agricoles**.

Tous ces flux sont caractéristiques d'un échange inégal qui s'effectuent des pays du nord qui importent des produits agricoles, des produits miniers et des hydrocarbures et des produits manufacturés. Le Venezuela et Trinidad sont particulièrement tributaires des recettes provenant du gaz et du pétrole.

Les trafics maritimes reflètent les dissymétries constatées. Les principaux foyers portuaires sont situés au Nord, Miami arrivant en tête.

A l'inverse les flux d'IDE et de touristes s'effectuent principalement du Nord vers le Sud. Les FMN y implantent des établissements pour bénéficier des coûts de main d'œuvre plus faibles dans le textile, l'habillement, les industries électriques et l'électronique. Enfin le tourisme est l'un des secteurs dominant puisque l'ensemble des îles développe les infrastructures afin d'attirer de plus en plus de touristes.

II Réponse organisée :

A l'aide des réponses aux questions, des informations contenues dans les documents et de vos connaissances personnelles, rédigez une réponse organisée répondant au sujet : *L'espace caribéen, un espace d'échanges ?*

Sujet : La mobilité des populations au sein de l'espace caribéen, reflet des écarts de développement ?

I Répondre aux questions :

1) Quels sont les différents types de flux migratoires à l'intérieur du bassin caribéen ?

Document 1, 2 et 4

2) Quelles sont les principales zones d'accueil ? Pourquoi ?

Document 2.

3) Définissez l'IDH. En quoi cette classification explique-t-elle les flux migratoires ?

Document 3.

4) Au regard de ces documents, expliquez les raisons de l'émigration haïtienne.

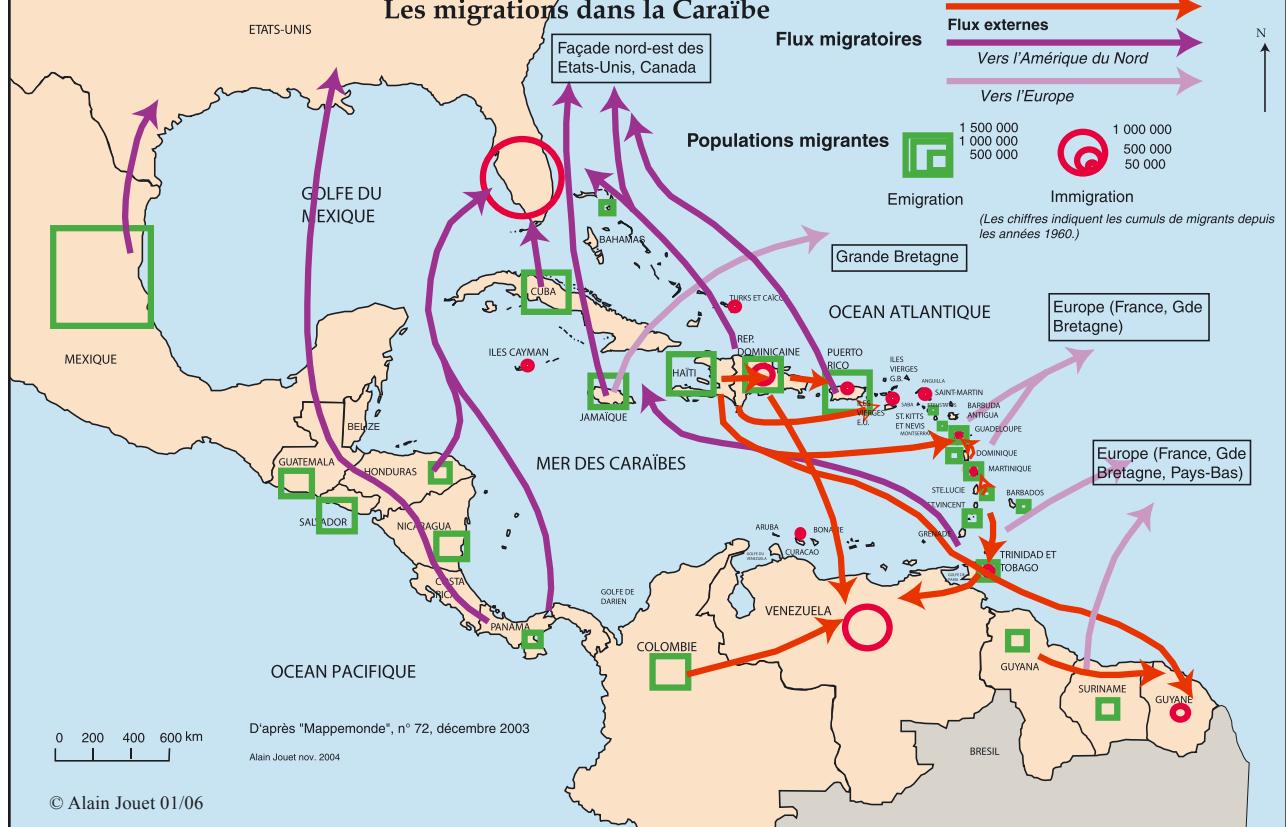
Document 3 et 4.

5) D'autres déplacements de population existent au sein de cet espace. Lesquels ?

II Réponse organisée : A l'aide des réponses aux questions, des informations contenues

La mobilité des populations au sein de l'espace caribéen, reflet des écarts de développement ?

Document 11: Carte des migrations dans la Caraïbe.

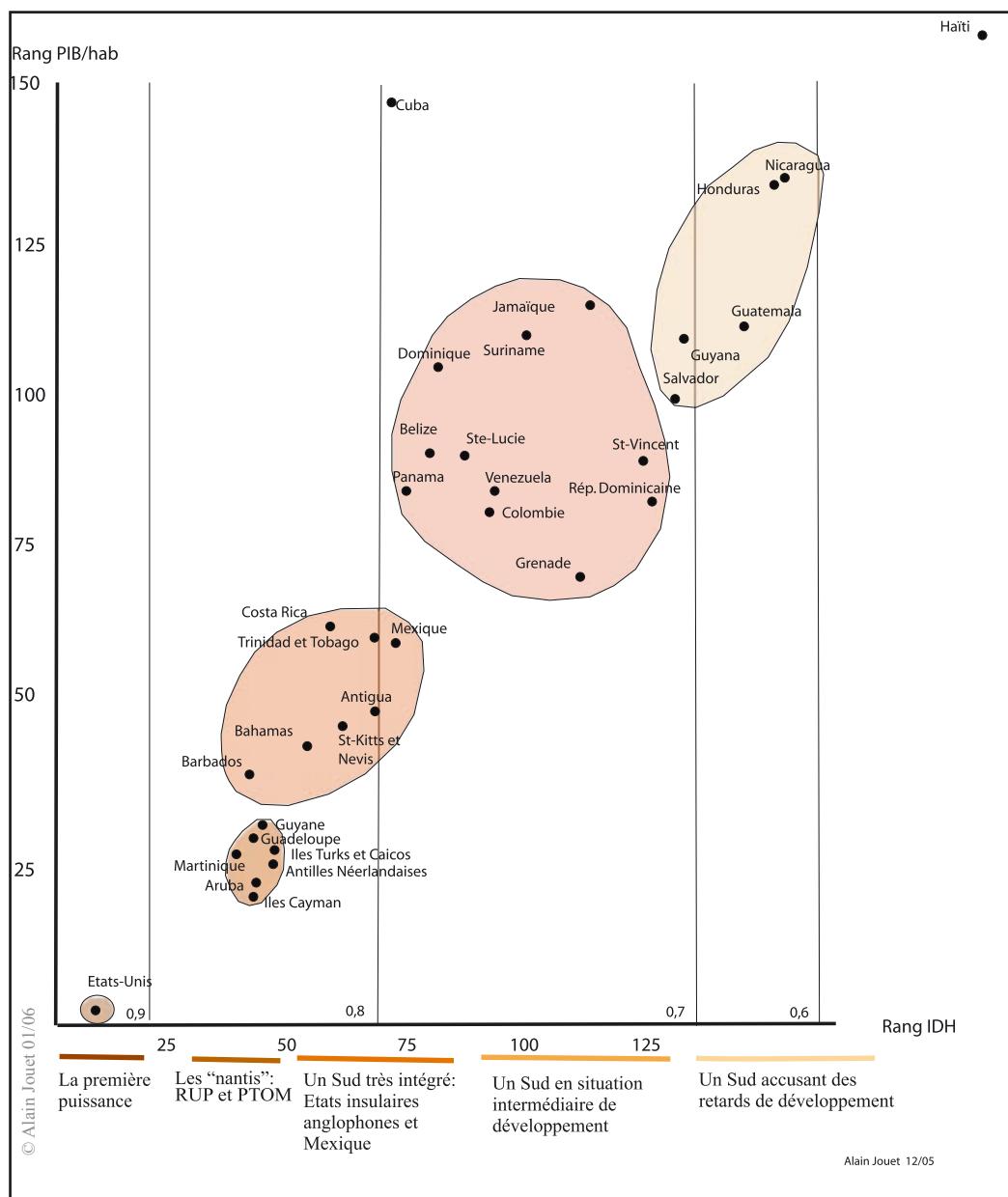


Document 2 : Tableau des flux migratoires (effectifs cumulés de 1970 à 2000).

Flux exogènes vers l'Europe.	1,5 Millions de personnes Dont : - 300.000 vers les Pays Bas. - 400.000 vers la France. - 600.000 vers la Grande Bretagne.
Flux exogènes vers l'Amérique du Nord.	8 Millions de personnes Dont : - 400.000 vers le Canada. - 7.5 millions vers les États-Unis

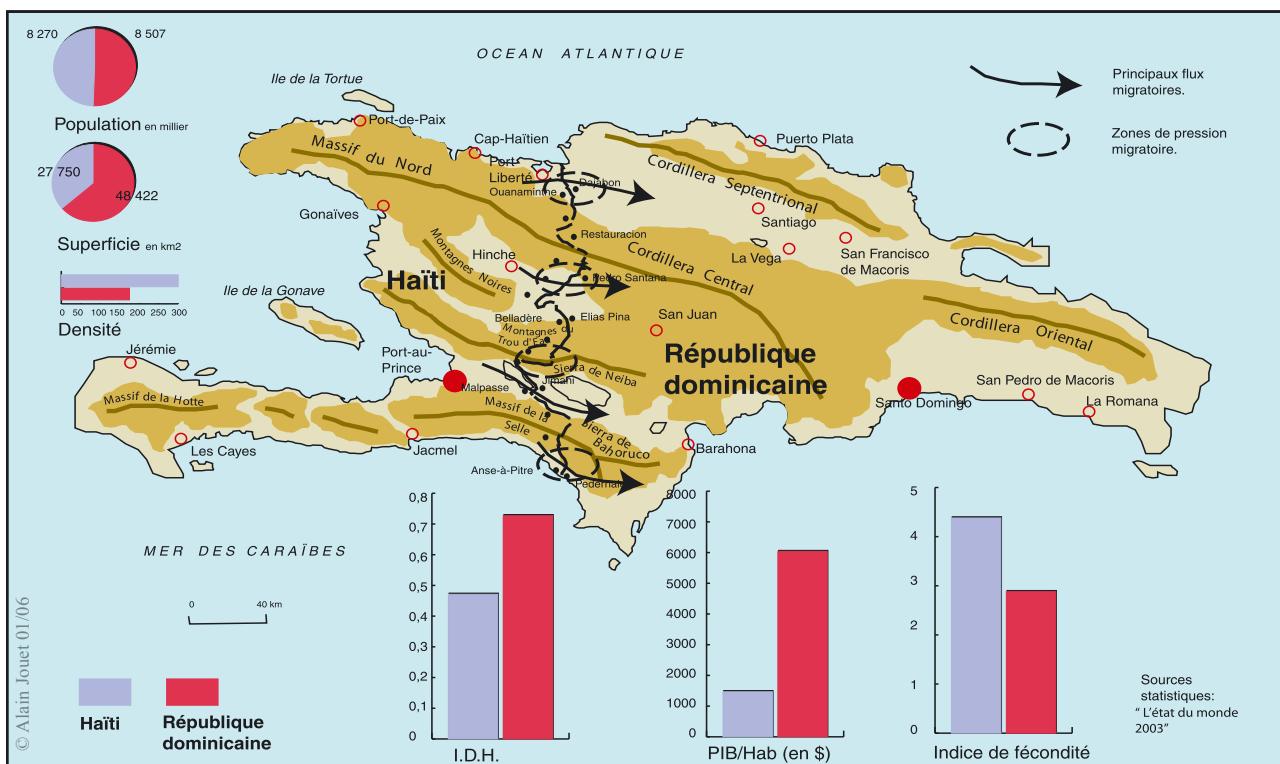
D'après *Relire l'histoire et la géographie de l'espace caribéen*, Ed Hachette 2001.

Document 3 : Richesse et développement des états et territoires caribéens.



Document 4:

Les migrations entre Haïti et la République Dominicaine.



Document 5: Les migrations vers les DFA.

GUADELOUPE

	Guadeloupe hors St Martin	St Martin	Guadeloupe
Haïti	4 843	7 157	12 000
Dominique	3 152	1 099	4 251
Saint-Domingue	128	3 046	3 174
Autres Antilles	121	1 106	1 227
Autres Antilles	467	2 373	2 840
CEE hors France			
<i>Dont natifs d'Europe</i>	328	369	697
Autres nationalités.	695	805	1 500
Ensemble	9406	15 586	24 992
En % de la population	2.6%	54.7%	6.5%

MARTINIQUE

Haïti	969
Sainte-Lucie	864
Dominique	458
Autres Antilles Amériques	246
CEE hors France	518
<i>Dont natifs d'Europe</i>	332
Autres nationalités	378
Ensemble	3133
En % de la population	0.9%

GUYANE

Surinam	13 296
Haïti	8 899
Brésil	5 615
Guyana	1 648
Sainte Lucie	835
Autres Antilles Amériques	790
CEE hors France	1 195
<i>Dont natifs d'Europe</i>	664
Autres nationalités	1724
Ensemble	34 002
En % de la population	29.6%

Source INSEE recensement de la population 1990, d'après la revue ANTIANE N°19 septembre 1992.

I Réponses aux questions :

1) Quels sont les différents types de flux migratoires à l'intérieur du bassin caribéen ?
Document 1, 2 et 4

- Flux exogènes du Sud vers le Nord (Mexique, Jamaïque vers les États-Unis)
- Flux endogènes du Sud vers le Sud (Colombie vers le Venezuela) ou Sud-Nord (Haïti ou St Domingue vers la Guadeloupe)

2) Quelles sont les principales zones d'accueil ? Pourquoi ?
Document 2.

- Les flux vers les États-Unis sont 5 fois plus importants que ceux vers l'Europe. Ce sont en fait des flux de proximité classiques des pays du Sud vers le pays du Nord le plus proche.
- Les flux vers l'Europe ont une tout autre explication et sont plutôt liés à l'histoire et aux liens qu'entretiennent les territoires de cette région avec l'Europe depuis la colonisation. Ce sont donc des flux liés à l'histoire de la région.

3) Définissez l'IDH. En quoi cette classification explique-t-elle les flux migratoires ?

Document 3.

IDH : indice de développement humain qui est un indice créé par l'ONU afin de définir le niveau de développement d'un État en fonction de plusieurs critères tels que le taux d'alphabétisation, le PNB, l'espérance de vie...

Au sein de l'espace caribéen on peut dire qu'il existe des « Nord » (États-Unis, RUP et PTOM) et des « Sud » englobant plusieurs degrés de développement comme les « Sud » intégrés avec le Costa Rica ou le Mexique qui possèdent des atouts pour leur développement tels que les zones franches ; les pays en développement comme le Venezuela ou St Lucie qui possèdent certaines ressources comme le pétrole mais qui ne suffisent pas à leur développement et les territoires en marge comme Haïti qui pour des raisons principalement politiques sont en retard de développement et appartiennent au PMA.

4) Au regard de ces documents, expliquez les raisons de l'émigration haïtienne.

Document 3 et 4.

Faible niveau de développement avec l'IDH et le PIB le plus faible de la Caraïbe, un indice de fécondité élevé révélateur d'un pays en développement.

5) D'autres déplacements de population existent au sein de cet espace. Lesquels ?

- Ce sont les flux touristiques qui se réalisent au sein de la région plutôt du Nord vers le Sud. Ils sont révélateurs des inégalités de développement puisque les pays du Nord notamment les États-Unis et les pays européens viennent dans cet espace insulaire ou continental (Cancun) afin de profiter des paysages et du cadre (mer- soleil- plage) mais aussi pour des raisons économiques car les coûts de ces voyages sont nettement moins élevés.

II Réponse organisée :

A l'aide des réponses aux questions, des informations contenues dans les documents et de vos connaissances personnelles, rédigez une réponse organisée répondant au sujet : **La mobilité des populations au sein de l'espace caribéen, reflet des écarts de développement ?**

Sujet : En quoi le développement touristique dans l'espace caribéen s'effectue-t-il dans le sens d'un tourisme durable ?

Plutôt pour une classe de seconde ou de première.

I Répondre aux questions :

1) Quels sont les types de tourismes présents dans l'espace caribéen ?
(Document 1)

2) Décrivez les principaux flux touristiques ? Expliquez la dissymétrie constatée.
(Document 1)

3) Définissez le développement durable.

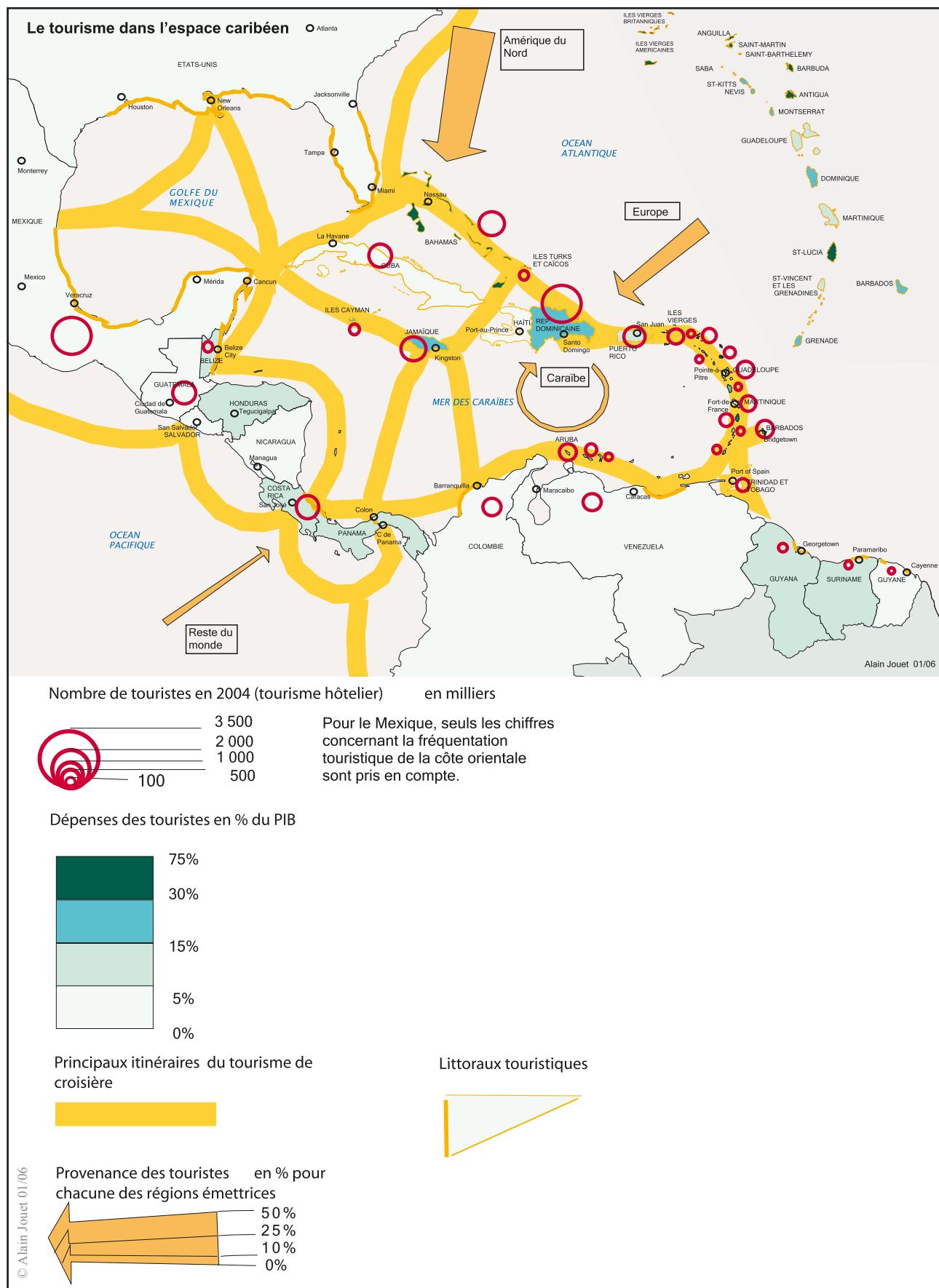
4) Pourquoi la réalité touristique en Jamaïque ne correspond-elle pas à un tourisme durable ?
(Document 3 et 4)

5) Quelles peuvent être les actions entreprises à différentes échelles afin de concilier développement touristique et développement durable ?

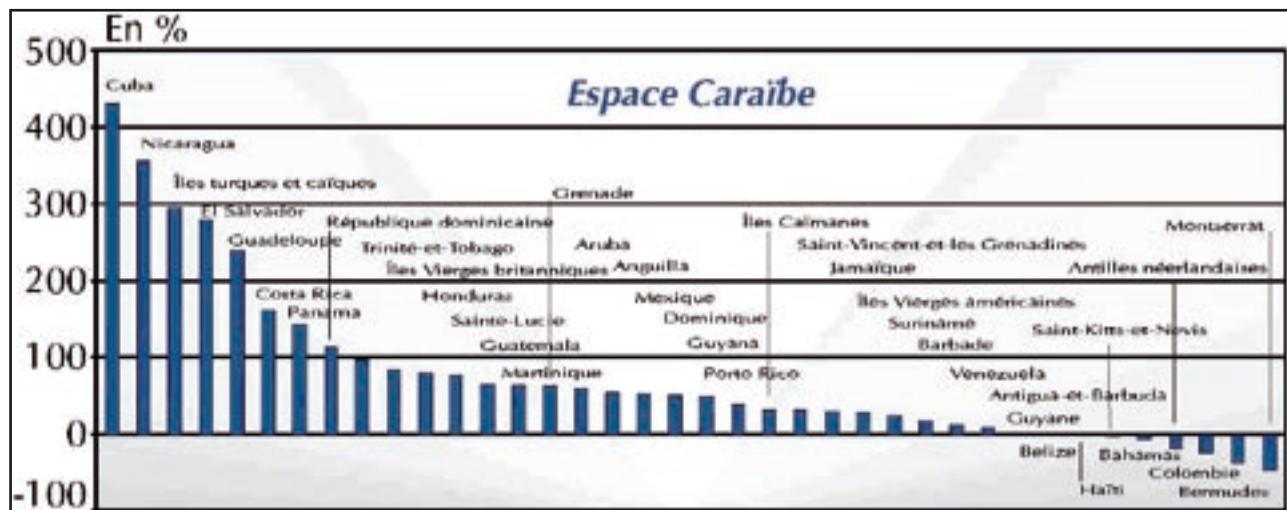
II Réponse organisée :

A l'aide des réponses aux questions, des informations contenues dans les documents et de vos connaissances personnelles, rédigez une réponse organisée répondant au sujet : **En quoi le développement touristique dans l'espace caribéen s'effectue-t-il dans le sens d'un tourisme durable ?**

Document 1: Carte du tourisme dans la Caraïbe.



Document 2 : Evolution de la fréquentation touristique entre 1990 et 2001.



Source : Caribbean Tourism Organization, World Tourism Organization, Insee

Document 3 Exemple d'un tourisme destructeur du milieu naturel : la Jamaïque.

La Jamaïque présente l'exemple d'une destination touristique dans laquelle le secteur touristique est à la fois agresseur de l'environnement et victime de sa mauvaise qualité. Cette île de 2,4 millions d'habitants possède 18000 lits. Le tourisme est une activité fondamentale qui rapporte 950 millions de dollars par an, soit près de 45% de la balance commerciale, et emploie directement 26000 personnes. On y rencontre des stations intégrées mais aussi des hôtels plus petits.

La croissance rapide du tourisme n'a été liée à aucune restriction d'ordre environnemental, ni sur le plan de la construction et du zonage, ni sur celui de l'assainissement. Le trait de côte a été profondément remanié sur le littoral nord, pour laisser place aux ensembles hôteliers. L'urbanisation s'est inscrite directement sur le haut de plage et, là où celle-ci était inexistante, sur les plages artificielles créées sur des mangroves recouvertes de sable. Ces opérations d'aménagement ont bouleversé l'équilibre sédimentaire côtier, causé une intense érosion des plages et une destruction accélérée des dunes. Les rejets anarchiques d'eaux usées et de déchets par les ensembles touristiques (le touriste américain consomme dix fois plus d'eau et rejette trois fois plus de déchets que l'autochtone) ont aussi causé préjudice aux marais. En outre, la sédimentation accrue des fleuves côtiers, les marées noires, la pollution des eaux, la pratique de la plongée sous-marine ont profondément altéré les récifs coralliens au large de l'île.

Devant la dégradation de l'environnement sous l'effet du tourisme, des réponses techniques mais aussi institutionnelles bien limitées ont été apportées. Une autorité jamaïcaine de protection de la nature « The natural conservation authority » est apparue en 1991.

Source : Extrait de l'impact du tourisme dans la Caraïbe. Forum trans. Afrique Juin 2000.

Document 4 : Tourisme Durable et Ecotourisme dans la Caraïbe.

Les principaux axes d'une politique de tourisme durable dans la région Caraïbe s'inscrivent dans plusieurs directions, aujourd'hui clairement identifiées :

- . Amélioration de la planification et de la gestion
- . Maintien et développement d'un standard élevé de qualité environnementale
- . Prise en compte des implications socio-culturelles et économiques
- . Encouragement à la conservation et à l'utilisation durable des ressources naturelles et culturelles par les entreprises de tourisme
- . Intensification de la formation et du perfectionnement en vue d'une approche plus durable du tourisme
- . Implication des communautés locales et des différents acteurs intéressés.

Un peu partout dans la Caraïbe, il est aujourd'hui possible de relever des initiatives performantes et remarquables en matière de tourisme durable, de la part d'individus, de collectivités, d'organismes publics et d'ONG...

La durabilité de l'industrie (touristique) ne peut en tout état de cause être assurée que pour autant que les populations intègrent les principes et les paramètres du développement durable, et s'impliquent effectivement dans des pratiques aptes à y satisfaire. Au niveau le plus élevé, le développement durable doit pouvoir en ce sens constituer une plus-value apportée aux stratégies et aux politiques de développement national.

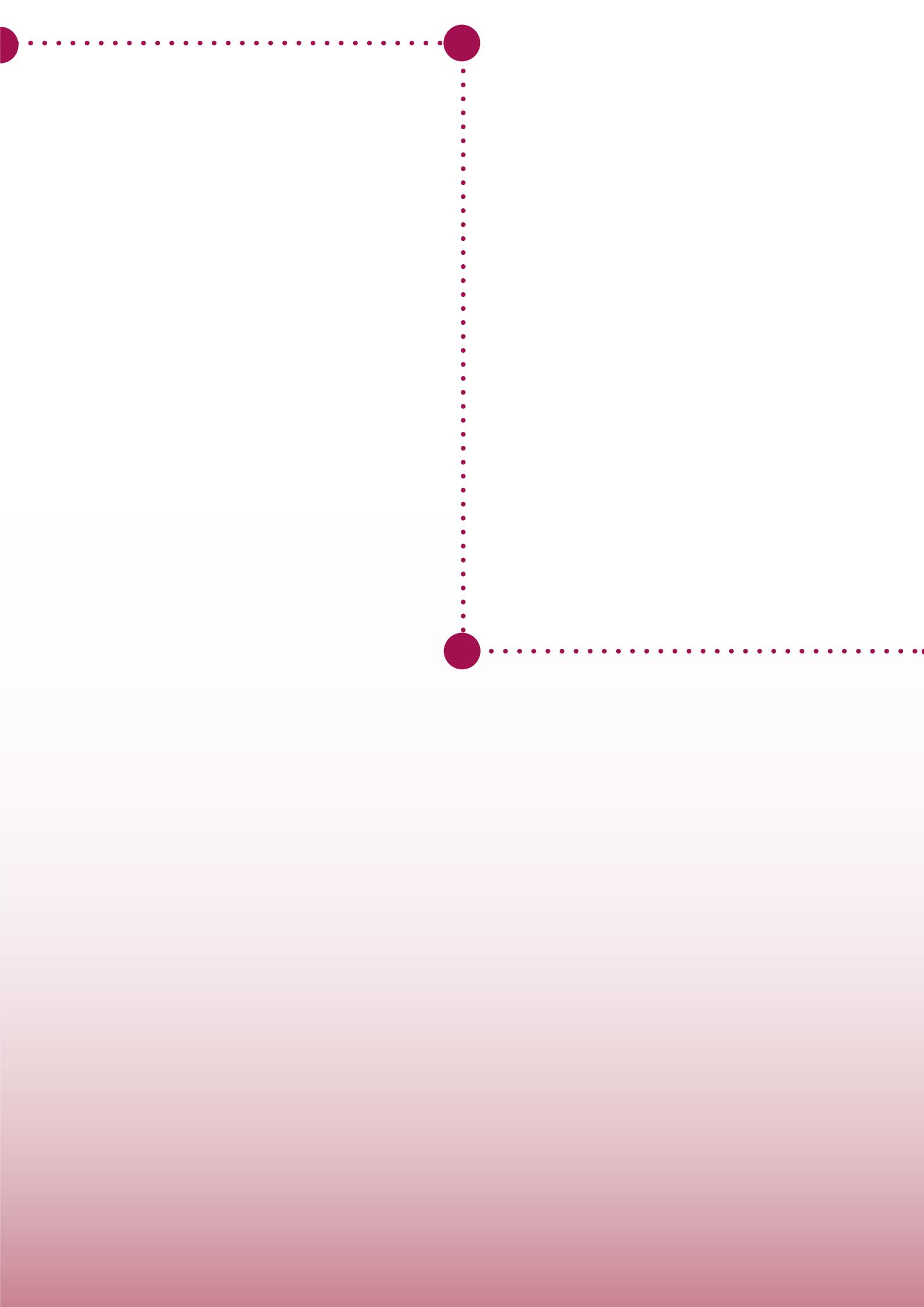
Extrait de : Tourisme, éthique, environnement et développement durable dans la Caraïbe (10 ans après la Conférence des Nations Unies à Rio) Jean-Marie Breton, Professeur à l'Université des Antilles et de la Guyane (Guadeloupe) Directeur du C.R.E.J.E.T.A. 2001

Document 5 : Association des États de la Caraïbe et tourisme durable.

Le Comité spécial sur le Tourisme Durable cherche à assurer que tout en attrayant les touristes, les destinations de la Grande Caraïbe préservent leur environnement et celles des communautés qui les entourent. Il s'agit là des critères énoncés dans la **Convention sur la Zone de tourisme durable de la Caraïbe** (ZTDC) signée lors du troisième Sommet des chefs d'Etat et/ou de Gouvernement en décembre 2001 sur l'île de Margarita, Venezuela. De ce fait, l'objectif du Comité est d'assurer la ratification de cette Convention essentielle aux efforts de la région pour promouvoir le tourisme. Cela prend en compte des domaines tels que la coopération entre les pays membres de l'AEC et la définition de nouveaux produits touristiques qui ne sont pas encore disponibles. Elle cherche aussi à mettre en place des indicateurs de mesure des destinations de tourisme durable.

Source : Site Internet AEC. (Association des Etats de la Caraïbe)





Dossier Documentaire



Dossier Canal de Panama



Carte 1 : Le Canal de Panama, une voie de passage stratégique entre l'Asie et la Caraïbe.

Thèmes abordés :

Historique et dépendance du Panama à l'égard des États-Unis.

Le canal de Panama, deuxième plate-forme multimodale au monde.

Enjeu stratégique aujourd'hui ?

La zone franche de Colon.

Projet de réaménagement du Canal.

Problèmes environnementaux et développement durable.

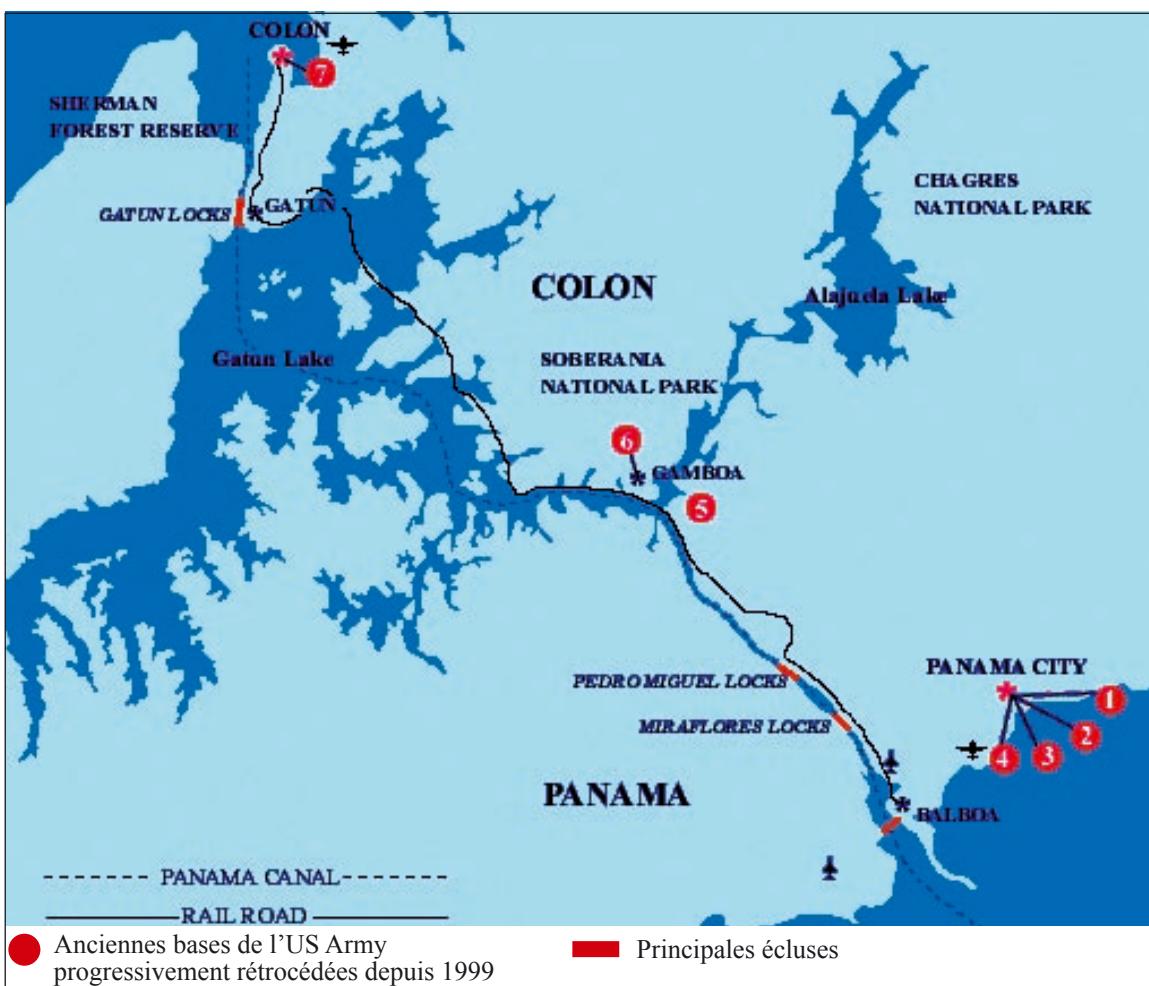
Inégalités de développement.

Document 1: Historique du canal et gestion actuelle.

Le Canal de Panamá fut conçu au départ comme une route privilégiée pour la circulation des navires militaires et commerciaux des États-Unis entre les océans Atlantique et Pacifique. Mais très vite il s'est transformé en une enclave économique, politique et militaire de ce pays, à des fins géostratégiques. Lois, langue, autorités, économie, organisation administrative et bases militaires états-unienennes se sont installées sur la moitié du territoire panaméen altérant plus que prévu, les dynamiques du Panamá comme pays indépendant.

Depuis son ouverture, en 1914, jusqu'à aujourd'hui, quelques 900 mille passages ont été effectués par le Canal de Panamá, avec une circulation annuelle estimée entre 13 mille et 14 mille passages. 4% du commerce maritime mondial et presque 23% du trafic entre l'Asie et la côte est des États-Unis passent par le Canal. Depuis sa rétrocession au Panamá, le 31 décembre 1999, le Canal a représenté une source cruciale de ressources économiques pour le Panamá. Le pays a perçu durant ces cinq années environ un milliard de dollars, beaucoup plus d'argent que durant quasi les 85 ans d'administration nord-américaine. Il suffit de comparer cela avec les recettes précédentes reçues par le Panamá pour avoir une idée de la proportion : entre 1904 et 1970, le Panamá a obtenu des recettes directes pour un montant de 55 millions de dollars comme annuités payées par le gouvernement nord-américain.

Extrait de « le canal de panamá ou le panamá du canal ? » Par Martín Renzo Rosales, 2005.



Carte : Le Canal, un espace d'échange sous contrôle.

Grâce au Canal, le Panama a développé un système de transbordement de conteneurs performant qui allie des ports, un chemin de fer transisthémique et la première zone franche créée en 1948 à Colon.

Document 2 : Le canal de Panama, deuxième plate-forme multimodale au monde.

En l'espace de quelques années, la situation maritime de Panama s'est considérablement renforcée. En privatisant ses ports avant le transfert de souveraineté, le pays a ouvert ses terminaux maritimes aux investissements étrangers par certains des plus puissants opérateurs de terminaux mondiaux. D'une entité politique exclusivement dominée par les États-Unis, Panama est devenu un centre de transport maritime international avec les infrastructures les plus importantes de la région pour manutentionner le trafic conteneurisé. Les investissements américains, chinois, taïwanais, mexicains et européens font de Panama un complexe important de distribution et de transport. La présence du canal facilite ce développement. Mais l'essentiel du trafic ne requiert pas de transit. Les marchandises en transit sont destinées à la distribution locale et régionale. Un complexe portuaire unique a été établi avec des bases à la fois dans la mer des Caraïbes et dans l'océan Pacifique. Joint par le canal et relié par route et par rail, le complexe offre aux expéditeurs un éventail d'opportunités de distribution. Il n'existe nulle part ailleurs dans le monde de plate-forme de transport aussi stratégique.

Extrait de : Les détroits maritimes des enjeux stratégiques majeurs. Études internationales Volume 34, numéro 2, Juin 2003



Plan de la plate forme multimodale de colon.

Document 3 : La zone franche de Colon.

La zone franche de Colon est plus qu'une zone franche traditionnelle. Ses transactions commerciales annuelles génèrent 11.000 millions de dollars en importations et exportations. Sur plus de 400 hectares et avec plus de 2000 entreprises et 250000 visiteurs par an, ces chiffres montrent bien le succès de la zone franche de Colon. La zone franche est localisée à l'entrée du canal dans le secteur caribéen et elle est considérée comme la deuxième plus grande zone franche au monde et la première dans l'hémisphère nord.

Par son inégalable position géographique et son accès à quatre des plus grands ports de la Caraïbe et un du Pacifique, elle est devenue un centre portuaire international.

A coté de ces nombreux ports et aux alentours de la zone franche, se trouvent localisés des services de transports importants comme l'aéroport de France Fiels, le Terminal ferroviaire de Ferrocarril, l'autoroute de Panama-Colon.

Texte extrait du site Internet de la « Zona Libre de Colon » traduit en français par Patricia Lamy.

Littoral de la zone franche de Colon.



Les écluses du canal de Panama, passage obligé pour les porte-conteneurs.



Document 4 :**Zone franche de Colon à Panama créée en 1948.**

Entreprises en 1990	Mouvements commerciaux	Origines du trafic.
1600 entreprises (boissons spiritueuses, électronique, bijoux, vêtements, cosmétique)	Importations : 2,7 milliards de dollars Exportations : 3,1 milliards de dollars.	Hong Kong. Taiwan. Corée du Sud.

Source : Site Internet ACP, canal de Panama.

Document 5 : Des projets d'élargissement dans le cadre de la mondialisation.

L'Autorité du Canal indique que le Canal de Panamá doit répondre aux transformations du commerce maritime international. L'expansion économique asiatique en général, et l'impulsion saisissante de l'économie chinoise en particulier, ont augmenté la taille des marchés de ce côté du globe et, par conséquent, ont donné un grand élan à l'échange commercial entre l'Atlantique et le Pacifique. Par conséquent, les compagnies maritimes d'Asie et d'Europe sont en train de s'orienter vers la construction de navires de plus grandes dimensions qui permettraient de transporter davantage de marchandises par voyage. Mais on prétend que ces bateaux - ou méga bateaux - sont trop grands pour pouvoir traverser le Canal de Panamá.

Des fonctionnaires de l'ACP allèguent que dans quelques années, si le Canal de Panamá n'élargit pas ses dimensions, le marché de ces méga bateaux serait perdu car les navires chercheraient d'autres routes alternatives. Pour cette raison, l'ACP envisage d'élargir le Canal de Panamá pour qu'il puisse suivre les nouvelles tendances du marché maritime. A partir de ce qui est annoncé par l'ACP, cet élargissement se présente comme la construction d'un troisième jeu d'écluses, c'est-à-dire d'une nouvelle ligne de transit parallèle au Canal existant qui a déjà deux jeux d'écluses.

**Extrait de « le canal de panamá ou le panamá du canal ? »
Par Martín Renzo Rosales, 2005.**



Photo satellite du Canal de Panama.

Aménagements portuaires de la zone franche de Colon



Document 6 : L'eau, ressource cruciale et vitale en danger.

L'agrandissement du canal est jugé essentiel par l'ACP afin qu'il demeure compétitif et qu'il continue à alimenter la croissance économique du Panama. Mais comme il s'agit d'un canal d'eau douce, l'approvisionnement des nouvelles écluses dépend totalement du lac Gatun. Lequel sert également à fournir en eau potable les nombreux Panaméens de la région. L'augmentation de l'achalandage sur le canal augmentera d'autant plus la pression sur le lac Gatun qui n'a pas les réserves suffisantes pour alimenter à la fois de nouvelles écluses et la demande croissante de la population.

Or, en plus de la construction d'écluses géantes, l'élargissement du canal suppose aussi la construction d'un nouveau barrage sur la rivière Indio. Lequel devrait entraîner le déplacement de la majorité des 3 500 personnes habitant la région, en raison de l'inondation des terres que cela provoquera. Également au programme : déforestation et excavation massive des terres, les impacts environnementaux considérables qui ne seront pas sans conséquences sur les populations.

C'est pour cette question qu'une organisation de paysans, la Coordinadora Campesina Contra las Embalses (CCCE) s'oppose à la construction du nouveau barrage. Le CCE a organisé plusieurs manifestations dans les villes de Colon et de Panama, clamant que l'ACP a été jusqu'à présent incapable d'informer la population du moindre détail touchant le nouveau barrage et ses impacts.

Extrait de 10 ans Alternatives. 2004

Document 7 : Contrastes dramatiques.

Si les craintes sur le futur impact de l'expansion du Canal n'ont pas disparu, le présent ne laisse pas beaucoup de place à la tranquillité de la conscience. La réalité contredit le slogan d'une campagne que l'ACP a lancée dans les médias panaméens et qui disait : « Les bénéfices du Canal se ressentent dans tout le pays ». Selon le Rapport de développement humain 2002 du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) :

Tandis que les touristes qui visitent le pays, injectent en un trimestre au Panamá quelque 120 millions de dollars dans l'économie nationale, des familles entières dans la contrée Ngobe-Buglé doivent survivre avec des revenus inférieurs à 25 dollars par mois.

Tandis que par bateau qui traverse le Canal, on verse à la mer 52 millions de gallons d'eau douce, dans beaucoup de quartiers des villes de Panamá et de Colón, et dans beaucoup de foyers des districts de Las Minas, dans la province Herrera ou de Donoso, on ne sait pas quand on pourra disposer d'eau potable.

Tandis qu'on fait des études et des dessins des nouvelles écluses pour améliorer le transit par le Canal, on manque toujours d'une conception et d'une planification d'une infrastructure de voie publique adéquate qui relierait adéquatement les Panaméens et les Panaméennes entre eux.

On a beau faire croire aux citoyens que les recettes que fournit le Canal au Trésor panaméen contribuent en réalité à l'amélioration des niveaux de vie au Panamá, les doutes augmentent. La totalité de presque un milliard de dollars versés au gouvernement panaméen durant les quatre dernières années n'a pas empêché que la dette externe panaméenne ait augmenté de presque la même quantité. Ni que le pourcentage de sa population pauvre ne se soit maintenu à un niveau aussi élevé. 40,5% de la population panaméenne vit dans la pauvreté et le Panamá du Canal est, avec le Brésil, l'un des pays ayant la pire redistribution de richesses sur tout le continent.

Extrait de « Le Canal de Panamá ou le Panamá du Canal ? » par Martín Renzo Rosales, 2005