



LA BOLIVIE OU LA QUÊTE DE L'OCÉAN

Amputée de son littoral à la suite de la guerre du Pacifique qui l'a opposée au Chili, la Bolivie revendique régulièrement sur la scène internationale un accès souverain à l'océan Pacifique qu'elle estime nécessaire à son développement. Si la Cour internationale de justice, saisie en 2013, a débouté La Paz de ses prétentions territoriales sur la côte pacifique dans une décision du 1^{er} octobre 2018, le pays poursuit ses efforts en vue de son retour vers l'océan.

LA MER UN ESPACE ESSENTIEL AU DÉVELOPPEMENT DES ÉTATS

Avec 90 % des flux commerciaux mondiaux qui transitent par les océans, le transport maritime est le vecteur d'échanges privilégié de l'économie mondialisée. Selon la commission des Nations unies pour le commerce et le développement, en 2017, pas moins de 10,7 milliards de tonnes ont ainsi transité *via* les océans. S'il n'est pas le plus rapide, ce mode de transport reste toutefois le plus efficace, ce qui en fait un élément essentiel au bon fonctionnement du commerce mondial. Les zones littorales et les ports apparaissent de fait comme des plates-formes d'échanges essentielles pour tout État qui souhaite s'intégrer dans les flux économiques internationaux. Les pays enclavés, par leur position géographique, sont éloignés de ces pôles d'échanges. Contraints de faire transiter leurs marchandises par des pays tiers, leur compétitivité en est considérablement réduite. L'absence d'accès à l'océan représente dès lors un obstacle à leur intégration dans le commerce mondial et un frein à leur expansion économique. En témoigne la part importante d'États enclavés catégorisés comme pays en développement : 31 sur 45 pays sans accès à la mer.

Pour la première fois en 1921, lors de la conférence de Barcelone, la communauté internationale reconnaît la situation particulière de ces États et une liberté d'accès à la mer leur est accordée. Confirmée par la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dite convention de Montego Bay, sa mise en pratique reste largement soumise à la volonté des États de transit. Malgré les mesures internationales mises en place, l'enclavement demeure préjudiciable pour l'économie de ces pays.

Si la Bolivie dispose de facilités d'accès dans les ports chiliens d'Arica, d'Antofagasta et d'Iquique, le pays perdrait chaque année, selon les estimations de l'institut bolivien du commerce extérieur, entre 400 et 1 000 millions de dollars en raison de cette particularité géographique. Frein à l'expansion économique, l'absence de littoral est d'autant plus difficile à supporter pour les Boliviens qu'elle ne résulte pas d'une fatalité géographique, mais d'un conflit perdu face à leur rival historique, le Chili. Le retour à la mer est depuis

lors considéré comme un devoir par l'ensemble de la population.



Cérémonie de la marine bolivienne. © Ministère de la Défense bolivien.

LA BOLIVIE, UN TERRITOIRE ENCLAVÉ, UNE TRADITION MARITIME

La Bolivie a acquis son indépendance vis-à-vis de l'Espagne en 1825. Elle disposait alors d'un littoral pacifique long de 400 kilomètres, riche en ressources minérales. L'intérêt du Chili pour ces gisements et l'alliance militaire conclue entre la Bolivie et le Pérou a abouti, le 5 avril 1879, au déclenchement de la guerre entre ces trois voisins, au cours de laquelle les forces chiliennes ont occupé le territoire côtier bolivien. La convention d'armistice du 4 octobre 1884 qui mit fin aux hostilités, puis le traité de paix du 20 octobre 1904, reconnaissent la souveraineté « absolue et perpétuelle » du Chili sur le territoire qu'il occupait durant le conflit. Cette décision est perçue comme une injustice par les Boliviens, pour qui le retour à la mer est considéré comme un droit imprescriptible de la nation autour duquel s'est construite l'identité nationale. Le lien entre la population et la mer est entretenu par une forte culture maritime transmise dès l'enfance au travers du système éducatif, par la célébration chaque 23 mars du *Día del Mar* et par l'existence d'une



marine bolivienne dont la devise est « *El mar nos pertenece por derecho, recuperarlo es un deber* », autrement dit « la mer nous appartient de droit, la récupérer est un devoir ».

En effet, la Bolivie entretient depuis 1963 une flotte fluviale et lacustre sur le lac Titicaca, rebaptisée en 1981 *Armada boliviana*. Cette nouvelle appellation traduit les ambitions maritimes boliviennes, consacrées par la loi constitutionnelle de 2009 qui fait du développement des intérêts maritimes, fluviaux, lacustres et de celui de la marine marchande la priorité de l'État. En témoigne l'inauguration en avril 2018 du centre d'études stratégiques de la marine bolivienne, dont l'objectif est de mener des réflexions en vue de définir une véritable stratégie maritime pour le pays et l'avenir des forces marines boliviennes. Le président Evo Morales souhaite ainsi développer des capacités navales afin de préparer le retour de la flotte en eaux profondes.

La recherche d'alternatives aux ports chiliens comme accès à la mer apparaît dès lors comme la priorité de ce nouvel organisme. La solution privilégiée est l'utilisation de l'hydrovoie Paraguay-Paraná² qui confère à la Bolivie un accès à l'Atlantique depuis le canal de Tamengo. Si La Paz ne compte pas renoncer à un accès souverain à l'océan Pacifique, malgré l'impossibilité d'opposer un recours à la décision de la Cour de La Haye, elle poursuit sa quête vers un retour à l'océan dont la façade atlantique constitue une première voie d'accès.

