



HAL
open science

Du transport aérien au transport maritime : quelles organisation et dynamiques des réseaux de transport dans l'espace caraïbe ?

Colette Ranély Vergé-Dépré

► To cite this version:

Colette Ranély Vergé-Dépré. Du transport aérien au transport maritime : quelles organisation et dynamiques des réseaux de transport dans l'espace caraïbe ?. Yann Alix ; Michèle Montantin ; José M. Pagés Sánchez. Dinámicas portuarias en el Caribe y América latina. Ports in transition to face global challenges, Editions EMS, pp.311-326, 2021, Les océanides, 978-2-37687-428-7. hal-04654728

HAL Id: hal-04654728

<https://hal.science/hal-04654728v1>

Submitted on 22 Jul 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

CHAPITRE 5

Du transport aérien au transport maritime : quelles organisation et dynamiques des réseaux de transport dans l'espace caraïbe ?

Colette RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ

Maître de conférences HDR en géographie

Université des Antilles, AIHP-GEODE Caraïbe (EA 929)

Martinique - France

Biographie

Colette Ranély Vergé-Dépré est agrégée, maître de conférences HDR en géographie à l'Université des Antilles et directrice-adjointe du laboratoire de recherche AIHP-GEODE Caraïbe (EA 929). Ses travaux portent surtout sur les systèmes de transports (maritimes, aériens, terrestres) et leurs effets territoriaux aux Antilles et dans l'ensemble du Bassin caraïbe. Elle a soutenu en 2017 son Habilitation à Diriger des Recherches, intitulée « Transports et territoire insulaires, approche géographique », dans laquelle elle s'intéresse plus généralement aux impacts de l'insularité et des réseaux sur les processus d'ouverture et de fermeture des territoires.

Résumé

Les transports aériens et maritimes jouent un rôle complexe et ambigu dans la Caraïbe. De façon paradoxale, l'organisation des réseaux de dessertes participe à la fois au désenclavement et aux cloisonnements internes. Elle met clairement en évidence les caractères traditionnels de cet espace à la fois insulaire et continental : flux majeurs d'origine extrarégionale, primauté d'acteurs extérieurs, faible connexité des réseaux internes. Ce travail montre que les récentes mutations qui affectent ces secteurs contribuent à accentuer la concurrence entre les ports et entre les aéroports, mais aussi à renforcer les dépendances et les inégalités au sein d'un bassin caraïbe fragmenté.

Abstract

From air transport to sea transport: organisation and evolution of the Caribbean transport networks

The part air and sea transport play in the Caribbean is complex and ambiguous. Paradoxically, the way service networks are organised both opens up the area and results in inner divisions. It clearly highlights the traditional characteristics of an area which is both insular and continental: mainly extraregional activities, mainly external protagonists, loose connexity of inner networks. This study shows that the changes these sectors have recently been undergoing not only further increase the competition between ports and between airports but also reinforce the interdependences and the inequalities at the heart of a fragmented Caribbean basin.

Introduction

Le Bassin caraïbe est composé des États et territoires qui se partagent une ouverture sur le Golfe du Mexique et la mer des Antilles. Au centre de ce bassin, s'étend un vaste espace maritime de 4,3 millions de km² qui s'étire sur plus de 4 000 kilomètres. Celui-ci est le support des échanges régionaux, mais aussi une interface entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud. Cet espace morcelé est aussi disparate, tant sur les plans physique et politique, qu'économique et culturel (Bégot *et al.*, 2009). Soumis durant des siècles à des tutelles et influences extérieures (européennes puis états-unienne), ces territoires ont développé un schéma relationnel ancien, conforté, pour le transport aérien (Ranély Vergé-Dépré et Roth, 2015), par l'essor du tourisme international depuis la seconde moitié du XXe siècle et, pour le transport maritime, par la conteneurisation des services (McCalla, 2004 ; Wilmsmeier et Hoffman, 2008 ; Ranély Vergé-Dépré, 2009c) : flux majeurs d'origine extrarégionale, primauté d'intervenants extérieurs, mise en concurrence des infrastructures dont la plupart aspirent à devenir des hubs, faible maillage des réseaux et cloisonnements internes.

Les réseaux sont définis en géographie comme des ensembles de lignes et de points qui mettent en liaison différents lieux, parfois au détriment de la contiguïté. Ils constituent un système maillé et hiérarchisé qui traduit l'hétérogénéité de l'espace géographique, révélant ainsi l'organisation et l'évolution de ce dernier. Les réseaux de transport facilitent l'interconnexion des lieux par différents moyens qui permettent la circulation des hommes et des marchandises. De même que tous les réseaux techniques, ils possèdent des dimensions multiples et s'inscrivent dans les territoires de plusieurs façons (Offner, 1993) : par leur morphologie (ou tracé), leurs infrastructures (réseau-support), leur fonctionnalité (usages), leur mode de régulation et leur territorialité (la topologie des points reliés par le réseau). Loin d'être figés, ils évoluent, se transforment : ils peuvent croître ou décroître dans le temps, s'étendre ou se contracter dans l'espace.

Comme ailleurs dans le monde, les services des transports aérien et maritime dans la Caraïbe ne sont donc pas à appréhender seulement comme des outils du désenclavement ; ils offrent également une clé de lecture du fonctionnement de cet espace, dans ses solidarités et ses fractures internes. L'objectif de ce travail est ainsi d'évaluer si les mutations des transports maritime et aérien, ainsi que l'évolution des conjonctures internationales et régionales ont apporté de réels changements à la donne historique et géographique. Ces réseaux favorisent-ils une meilleure cohésion au sein de l'espace caraïbe ? Présentent-ils des similitudes ? L'analyse s'appuie sur la littérature scientifique et les données recueillies auprès des ports, aéroports, compagnies, etc., notamment pour le recensement des liaisons de desserte.

Des réseaux aériens polarisés et déséquilibrés

Les réseaux des aéroports caraïbes se caractérisent, d'une part, par l'écrasante suprématie, en volume de trafic, des liaisons extrarégionales sur les liaisons internes ; et, d'autre part, par leur orientation vers l'Amérique du Nord et l'Europe (Ranély Vergé-Dépré et Roth, 2015). La proximité géographique et les héritages historiques expliquent ces tendances fortes.

Des relations avec l'extérieur toujours prédominantes

L'attraction des États-Unis se manifeste par le nombre de lignes et l'ampleur de leur contribution aux trafics des aéroports régionaux. Presque tous les pays ont, en effet, au moins une ligne régulière directe avec ce puissant voisin. Aux escales historiques de Miami et New York se sont ajoutées au fil du temps de nombreuses autres destinations, en fonction des stratégies des compagnies et des besoins des clientèles. Le Mexique, pays membre de l'ALENA (Accord de libre-échange nord-américain), constitue un cas extrême car l'ensemble des aéroports mexicains ont réalisé, en 2018, 66 % de leur trafic international avec les États-Unis (soit 31 millions de passagers) et 9,5 % avec le Canada (Dirección General de Aeronáutica Civil, 2018). L'aéroport de Mexico est ainsi relié à plus d'une vingtaine de villes aux États-Unis, Los Angeles, Houston et New York étant les liaisons les plus fréquentées. La desserte du Canada est partout secondaire et concentrée sur Toronto pour les territoires anglophones, Montréal pour les francophones.

Les héritages coloniaux restent prégnants à travers les relations avec la lointaine Europe. De manière générale, les composantes de chaque sous-ensemble historique restent en relations préférentielles, voire exclusives, avec la capitale de l'ancienne métropole : ainsi, la polarisation sur Paris, Londres, Amsterdam ou Madrid est nette selon que l'on se trouve, respectivement, dans les territoires français, anglophones, néerlandais ou hispanophones. Parmi les exceptions, Cuba, pour rompre son isolement, et les grands pays hispanophones ont un réseau vers l'Europe plus diversifié. La ligne La Havane/Moscou est une survivance d'un contexte politique et historique aujourd'hui révolu. Les liaisons régulières proposées vers Francfort par certains pays traduisent la puissance économique de l'Allemagne et l'importance de son potentiel touristique. Quelques rares lignes charters saisonnières existent aussi avec Munich ou Rome dans quelques destinations touristiques.

Hormis ces marchés privilégiés, la Caraïbe apparaît encore marginalisée au niveau mondial. Une tendance récente est cependant le renforcement rapide des relations avec l'Amérique du Sud. Le rapprochement économique entre les pays latino-américains et la montée en puissance du Brésil favorisent une meilleure intégration des réseaux et une intensification de ces flux, à partir d'une dizaine d'aéroports de l'isthme et des Grandes Antilles. L'aéroport de Panama City sort

du lot et s'impose aujourd'hui comme le hub incontournable pour les liaisons avec le Brésil, l'Argentine, l'Équateur, etc.

Les relations du Bassin caraïbe avec le reste du monde apparaissent encore très limitées. L'offre de liaisons directes est inexistante vers l'Afrique. Vers l'Asie, seule Mexico et Panama City proposent depuis peu des vols à destination de Tokyo, Guangzhou, Séoul et Pékin. Cette évolution, encore modeste, est cependant significative du poids croissant du pôle est-asiatique dans les échanges mondiaux et de la volonté de ces aéroports de diversifier leurs marchés.

La desserte aérienne est traditionnellement alimentée par deux types de clientèles : les touristes internationaux et les diasporas caraïbes. Depuis les années 1960-1970, le bassin est devenu une destination touristique majeure grâce à la massification du transport aérien et à la proximité du vaste marché des États-Unis. Plus tardivement et plus modestement, il s'y est ajouté une clientèle européenne, concentrée sur quelques destinations insulaires. Ce tourisme d'origine extrarégionale reste essentiellement balnéaire et concerne surtout les Antilles et le littoral du Yucatán. Le nombre de touristes de séjour dans la Caraïbe (hors rive états-unienne) était estimé par l'Organisation mondiale du tourisme (citée par World Bank Group, 2017) à 81 millions en 2017, soit le double des visiteurs enregistrés en 1995 (39 millions). Le tourisme oriente largement les trafics et sous-tend l'activité de nombreux aéroports. Les flux générés par les diasporas caraïbes constituent une autre source de clientèle pour l'avion.

Depuis 1945, l'ensemble du bassin a été touché par une émigration massive orientée principalement vers les capitales des anciennes puissances coloniales et vers les États-Unis. Des motifs économiques et politiques (exilés cubains) sont à l'origine de ces mobilités qui ont coïncidé avec la massification du transport aérien. Les candidats au départ utilisent généralement l'avion et alimentent d'abondants flux « affinitaires » de voyageurs qui, périodiquement, « reviennent au pays » pour rendre visite à la famille et aux amis. Difficiles à distinguer précisément dans les statistiques des aéroports, ces flux sont marqués par une forte saisonnalité. Certaines lignes (Port-au-Prince/Fort-de-France par exemple) n'existent que par ce type de clientèle.

Les compagnies américaines ont, dès le début de l'aviation, accaparé l'essentiel du trafic avec la Caraïbe (Chardon, 1984). Les plus puissantes, United Airlines, American Airlines ou Delta Air Lines, desservent la région. Quelques compagnies originaires du bassin, le plus souvent publiques, sont présentes sur ce marché mais ont bien du mal à survivre, surtout depuis l'irruption récente des transporteurs à bas coûts américains (Jetblue, Southwest, Westjet, etc). Jetblue, plus particulièrement, a construit depuis 2002 un réseau dense de lignes directes dans la Caraïbe depuis ses hubs de New York JFK et de Fort Lauderdale, réduisant ainsi le rôle des hubs régionaux. Elle desservait, en 2019, une vingtaine d'îles (dont Cuba depuis 2016), mais aussi le Mexique, le Costa Rica, la Colombie, le Guatemala, le Guyana et propose aussi diverses liaisons inter-îles.

La permanence de cloisonnements internes

Les déplacements régionaux sont confrontés à de nombreuses entraves. Ils sont pénalisés par la faible connexité des réseaux et leurs inégales performances, à l'origine de considérables disparités d'accessibilité. Beaucoup de trajets internes ne peuvent être effectués qu'au prix d'une ou plusieurs escales, longues et fastidieuses. Depuis bien des points du bassin, il est donc plus rapide de se rendre aux États-Unis ou en Europe que dans certains pays voisins.

Des fractures persistantes parcourent en effet la région. La plus spectaculaire sépare l'archipel et la bordure continentale, dont les faisceaux aériens parallèles sont peu interconnectés. Seul le Panama tend depuis peu à atténuer cette barrière : il était relié, en 2018, à une douzaine d'îles et dispose d'une quasi exclusivité pour ce type de relations. À une autre échelle, la relative homogénéité de l'isthme, cimentée par l'hispanité, s'oppose à la plus grande complexité de l'archipel (Ranély Vergé-Dépré, 2014a). Ainsi, dans les Petites Antilles, malgré les faibles distances entre les îles, un « effet barrière » hérité de l'époque coloniale est manifeste entre les sous-ensembles géopolitiques. Les trafics sur ces lignes sont faibles : la liaison la plus fréquentée, entre la Guadeloupe et la Martinique, n'atteint que 350 000 passagers annuels. Tarifs et coûts d'exploitation élevés, cloisonnements institutionnels (règles juridiques différentes), l'exigence parfois de visas entravent les échanges, fragmentent des marchés déjà étroits et ne permettent pas d'économies d'échelle. Les taxes et redevances peuvent représenter jusqu'à 70 % du prix des billets et, au gré des promotions, un vol transatlantique de 6 000 à 7 000 km peut ainsi coûter moins cher qu'un vol régional de 100 à 300 km. La desserte intrarégionale reste donc très inégale et peu performante, tant en termes d'espace-temps que d'espace-coût.

La naissance, en 1994, de l'Association des États de la Caraïbe¹ (AEC), concrétisation institutionnelle du vieux rêve pancaraïbe même si elle n'a qu'un rôle consultatif et de concertation, avait pourtant donné au transport aérien une nouvelle dimension, plus politique. L'amélioration des relations aériennes, perçue comme un outil de renforcement des liens intrarégionaux, a fait partie, dès l'origine, de ses objectifs prioritaires, à travers le programme « Unir la Caraïbe par voie aérienne et maritime », lancé en 1999. Mais les réalisations concrètes sont limitées (ACS, 2004), dans un contexte de vive concurrence. Une véritable coopération régionale nécessiterait, par exemple, que davantage d'États renoncent au principe des accords bilatéraux et arrivent à gérer « un ciel commun » ; qu'ils définissent une politique commune de taxation sur les billets et les aéroports, qu'ils procèdent à un partage des codes, qu'ils fusionnent les services nationaux, etc.

¹ L'AEC comprend, à l'exception des États-Unis, l'ensemble des États et territoires qui disposent d'une ouverture sur la Mer des Caraïbes et le Golfe du Mexique, ainsi que le Salvador et les Bahamas (par proximité géographique) et les trois Guyanes (pour des raisons historiques).

Dans ce contexte difficile et concurrentiel, l'histoire, souvent tourmentée, des compagnies régionales, est faite de nationalisations, de privatisations, de fusions et de faillites. Par nécessité, États et compagnies régionales sont parfois parvenus à s'unir et à mutualiser leurs moyens. On peut citer l'exemple de la LIAT (Leeward Islands Air Transport), acquise en 1974 par 11 États de la Caricom (Caribbean Community), surtout insulaires (Barbade, Antigua-et-Barbuda, Saint-Vincent-et-Grenadines, etc.). Sur la bordure continentale, le groupe panaméen Avianca Holdings S.A. est né, en 2010, de la fusion d'une dizaine de compagnies aériennes régionales, dont TACA International Airlines (El Salvador) et Avianca (Colombie). Avianca Holdings S.A., devenue alors une filiale du conglomerat privé brésilien Synergy Group, a élargi son réseau à partir notamment de ses hubs de San Salvador, Bogota et Lima. Elle est devenue l'un des plus puissants transporteurs d'Amérique latine, mais sa logique d'intégration n'est pas caraïbe, sinon continentale, voire mondiale. La pandémie du coronavirus a cependant porté un coup fatal à ces deux compagnies, Avianca s'étant déclarée en faillite en mai 2020 et la LIAT au mois de juin 2020. Reste à voir sous quelles formes ces transporteurs vont renaître de leurs cendres cette fois.

Des aéroports multiples et aux fonctions hiérarchisées

Le bassin compte une multitude d'aéroports qui se différencient par l'importance de leurs trafics, leur rôle organisateur régional, leurs infrastructures, leurs types de clientèles, etc. Cela va du gros hub multimillionnaire en passagers aux minuscules aéroports de certaines îles qui, dans des cas extrêmes (Barbuda, Nevis, etc.), ne sont reliés qu'à une île principale. L'analyse porte sur des données (FRACS, ENAC, 2020) précédant la pandémie du Covid-19 de 2020, qui a fait chuter l'activité aérienne dans la région comme dans le reste du monde. En 2019, à l'échelle de la Grande Caraïbe, une cinquantaine d'aéroports ont enregistré un trafic de plus d'un million de passagers (Fig. 1). Les plates-formes du sud des États-Unis et des trois grands États continentaux (Mexique, Colombie, Venezuela) sont les plus fréquentées, mais, à l'exception de Miami, leurs réseaux sont peu tournés vers la Caraïbe.

La fonction de hub régional reste concentrée sur deux nœuds aériens historiques, Miami et San Juan, auxquels s'ajoute désormais le nouveau hub de Panama City. L'aéroport de Miami (46 millions de passagers en 2019) est de longue date la porte principale des flux entre les États-Unis et la Caraïbe. Sa situation stratégique à l'extrémité de la Floride, la présence de nombreuses minorités antillaises (Cubains, Haïtiens, etc.), l'importante clientèle des croisiéristes, ont contribué à en faire le grand hub et une métropole régionale majeure. Son réseau caraïbe, qui couvre à la fois l'isthme et l'archipel, est le plus complet mais il est surtout le reflet et le relais de la puissance états-unienne.

Le rôle de Miami s'est même renforcé au cours des dernières années en raison du déclin de l'aéroport de San Juan au début des années 2010, lié à la crise

financière à Porto Rico et qui a conduit à la fermeture de nombreuses lignes. San Juan est ainsi de moins en moins une escale obligée pour les Antillais voyageant vers les États-Unis. En 2019, le trafic y a atteint 9,4 millions de passagers, alors qu'il était tombé à 8 millions en 2011, après avoir dépassé les 10,7 millions en 2005. Cet aéroport reste cependant toujours le plus fréquenté des Antilles, même s'il est aujourd'hui talonné par Punta Cana (7,1 millions de passagers en 2019) qui dessert cette célèbre station balnéaire de la République dominicaine.

Figure 1 : Les trafics des principaux aéroports du Bassin caraïbe en 2019



L'évolution récente la plus spectaculaire au sein de la hiérarchie régionale est toutefois la percée fulgurante de Panama City, dont le trafic (16,6 millions en 2019) a été multiplié par 3,5 en 10 ans. Outre Miami, les lignes les plus fréquentées (plus de 500 000 passagers annuels) sur cette plate-forme desservent de grandes villes de la région : Bogota, Caracas (Maiquetía), La Havane et Cancun. Le réseau extrarégional de Panama City (plus d'une quarantaine de liaisons vers l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud et l'Europe), est également plus riche et plus diversifié que ses voisins. Autour de l'aéroport de Tocumen est prévu un ambitieux projet visant à la création d'un espace d'activité d'envergure mondiale et une vaste région urbaine.

Six autres aéroports s'affirment comme des hubs caraïbes secondaires. Leur réseau régional est incomplet et la prédominance des relations avec les États-Unis est manifeste. Dans l'isthme, outre San José et Guatemala City, il s'agit surtout de San Salvador qui est l'un des trois hubs d'Avianca Holdings S.A. Dans

les Petites Antilles, Philipsburg (Sint Maarten), Saint-John's (Antigua) et Port of Spain (Trinidad) jouent le rôle de plaques tournantes pour les îles proches. De nombreux petits aéroports n'ont que de modestes réseaux régionaux.

Les fonctions des réseaux sont également révélatrices de la diversité des équipements : les parts respectives des lignes « généralistes » drainant tous les types de clientèle (cas le plus fréquent) et des lignes plus spécialisées sont extrêmement variables d'un aéroport à un autre. Pour certains, elles traduisent des choix économiques (réseaux « touristiques » des aéroports de la République dominicaine ou de la Jamaïque) ; pour d'autres, les besoins d'une diaspora (Port-au-Prince) ou d'une continuité territoriale (Guadeloupe, Martinique, Guyane).

Les aéroports du bassin ont dû moderniser leurs infrastructures pour s'adapter aux évolutions techniques et à la croissance des trafics. Comme ailleurs, le coût élevé de ces aménagements et la recherche d'une plus grande compétitivité ont favorisé l'arrivée de gestionnaires privés internationaux dans certains pays, tels le Mexique, la Colombie, la République dominicaine, etc. (Ranély Vergé-Dépré, 2009b ; Serebrisky, 2012). Les infrastructures sont généralement de qualité satisfaisante, mais certaines pistes sont connues pour leurs atterrissages acrobatiques (Saba, Sint Maarten, Saint-Barthélemy), ce qui pose la question de la sécurité aérienne et oriente les politiques de développement touristique de ces petites îles. Enfin, la hiérarchie aéroportuaire se différencie fortement de celle des populations des territoires desservis. Même si les aéroports les plus fréquentés se situent dans les États les plus peuplés, ce n'est pas une loi générale. Le ratio trafic/population est par exemple impressionnant dans les petites îles touristiques (Bahamas, etc.), soulignant ici le rôle fondamental de l'avion dans ces territoires.

Des réseaux maritimes à l'épreuve de la mondialisation

Juste avant la pandémie du Covid-19 en 2020, les ports du Bassin caraïbe enregistraient des trafics d'hommes et de marchandises globalement croissants. Comme pour le transport aérien, les réseaux de desserte maritime se caractérisent par une polarisation des flux vers quelques destinations privilégiées, malgré une relative diversification liée à une plus grande insertion dans la mondialisation. Celle-ci exacerbe la compétition entre les ports et entre les compagnies, bouleversant les équilibres antérieurs et la hiérarchie portuaire.

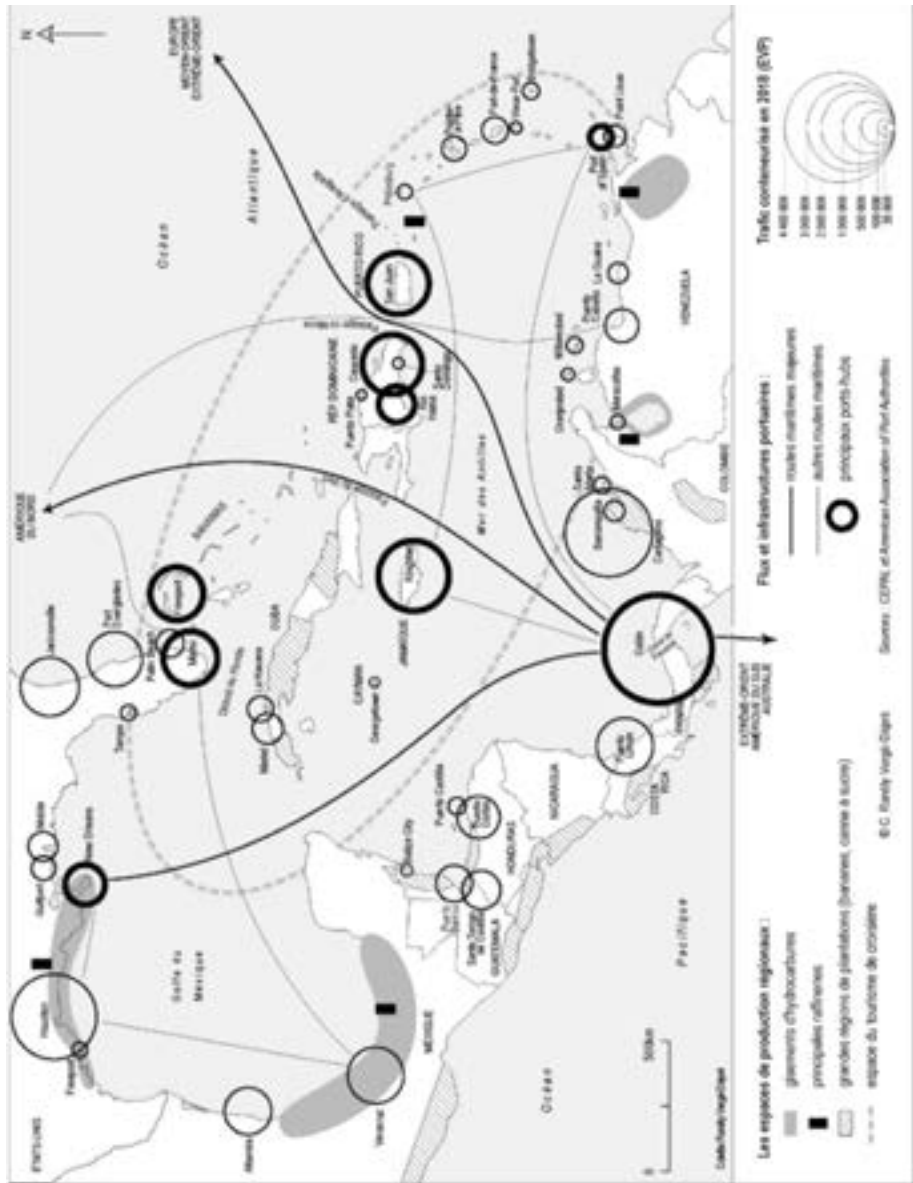
La diversification des flux

Alors que le bateau est paradoxalement peu utilisé pour le transport des passagers, la Caraïbe est traditionnellement le premier bassin mondial de la croisière. En 2019, elle a accueilli 34,4 % des croisiéristes (CLIA, 2019), loin

devant la Méditerranée (17,3 %). Même si cette suprématie est de plus en plus concurrencée par d'autres destinations, la fréquentation progresse, notamment grâce au dynamisme et à la proximité du marché nord-américain. Elle a atteint 25 millions de touristes en 2017 (BREA, FCCA, 2018) et se concentre pour les trois-quarts dans un triangle délimité par la Floride au nord, la presqu'île du Yucatan à l'ouest et Sint Maarten à l'est. Le tourisme de croisière est toutefois un secteur extrêmement versatile et concurrentiel, dans lequel quelques compagnies (Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Lines, etc.), principalement américaines, mènent une impitoyable guerre des escales. Les dégâts causés par le passage d'ouragans majeurs (par exemple, Irma et Maria à Sint Maarten, aux Îles Vierges et à Porto Rico en septembre 2017), peuvent aussi amener les compagnies à retracer leurs circuits. Mais la crise sanitaire de 2020 a porté un coup d'arrêt brutal à l'activité de croisière, qui aura certainement du mal à se relever.

L'étude des trafics de marchandises circulant dans la région présente un certain nombre de permanences, tels le déséquilibre des flux au profit des importations (surtout dans les Petites Antilles) et l'importance des produits de base dans les exportations, alors que les achats caraïbes sont très diversifiés (Chardon, 1984). Ce cadre général, hérité de l'ancienne division internationale du travail, a subi cependant d'importantes modifications au cours des dernières décennies (Ranély Vergé-Dépré, 2009a). L'augmentation de la consommation, le processus d'intégration régionale, la délocalisation d'activités industrielles par les firmes multinationales étrangères, nord-américaines et de plus en plus asiatiques, sont à l'origine de nouveaux flux aux entrées comme aux sorties. La gamme des ventes caraïbes s'est ainsi enrichie de nouveaux produits, même si ces derniers sont issus, pour la plupart, d'opérations à faible valeur ajoutée (l'assemblage de produits finis ou semi-finis pour l'industrie textile, la maroquinerie, l'électronique ou l'informatique).

Les trafics de matières premières (bauxite, bananes, etc.) et d'hydrocarbures sont en volume prépondérants dans la circulation maritime de la Caraïbe. Celle-ci est un grand centre de production (Texas, Louisiane, Mexique, Venezuela) et de raffinage du pétrole à l'échelle internationale, même si cette puissance est aujourd'hui en recul du fait notamment de la crise au Venezuela. Les flux se dirigent surtout vers les États-Unis, plus particulièrement vers les ports pétroliers du Texas et de la Louisiane. Les États-Unis demeurent, en effet, le principal client du Mexique car le Venezuela, membre fondateur de l'OPEP, avait tenté de réduire sa dépendance vis-à-vis de son voisin nord-américain. La suspension, en 2018, du programme Petrocaribe, qui permettait à 18 pays de la Caraïbe de recevoir chaque jour près de 190 000 barils de pétrole vénézuélien à des conditions financières avantageuses, a réduit et réorienté les échanges intrarégionaux d'hydrocarbures.

Figure 2 : Le bassin caraïbe, un carrefour maritime

Mais ce sont les trafics conteneurisés qui connaissent ici la plus forte vitalité. Cette innovation, adaptée à tous types de marchandises diverses, est devenue un vecteur essentiel de la mondialisation, en particulier sur les axes maritimes est-ouest les plus fréquentés (Frémont, 2007). Aujourd'hui largement banalisée dans la Caraïbe, la conteneurisation concerne des trafics qui sont croissants (Fig. 2). En 2018, les principaux ports du bassin (hors États-Unis) ont traité plus de 24 millions d'EVP, contre 19 millions en 2012 (ECLAC, 2018). La bordure

continentale participe pour plus des deux tiers à ce total, mais à l'exemple de l'aérien, l'activité des ports antillais est impressionnante rapportée à leur niveau de population.

Des réseaux de plus en plus hiérarchisés

Comme dans le secteur du transport aérien, la présence hégémonique des États-Unis ainsi que l'héritage historique colonial sont à l'origine de la faiblesse des trafics internes et d'une traditionnelle polarisation des flux maritimes vers l'Amérique du Nord et le continent européen. Mais l'Asie (notamment la Chine) et le Pacifique s'affirment de plus en plus comme le troisième partenaire des ports caraïbes, en particulier aux importations. Cette structure des échanges s'explique par l'arrivée, à partir du milieu des années 1980, de puissants armateurs appelés *global carriers* qui ont contribué à bouleverser l'organisation de la desserte maritime dans l'espace caraïbe. La plupart des compagnies présentes jusqu'alors étaient des armateurs d'envergure régionale, parfois originaires du bassin, ou des armateurs extérieurs spécialisés dans les liaisons nord-sud et opérant dans le cadre de conférences maritimes (CGM, Hapag Lloyd, Harrison Lines, etc.). Elles proposaient des services réguliers de port-à-port, c'est-à-dire un système de rotations dans lequel les dernières escales fournissent l'essentiel du fret retour. Mais afin de faire face à une concurrence sévère sur le marché mondial, les compagnies maritimes ont été amenées à massifier les flux afin de réaliser des économies d'échelle. L'intégration horizontale de la filière a favorisé l'émergence de puissants armements, qui tissent des réseaux de transports mondiaux et diversifient leurs services en proposant des prestations logistiques de plus en plus complexes.

En s'intéressant au Bassin caraïbe, ces opérateurs globaux (Maersk-Sealand, Evergreen, etc.) ouvrirent celui-ci au système-monde en l'intégrant de plus en plus dans leurs réseaux de desserte mondiale. Présents en effet sur les trois grands segments du trafic est-ouest (transpacifique, transatlantique et Europe-Asie), soit par des lignes « tours du monde » (qui peuvent intégrer des ponts terrestres), soit par des liaisons pendulaires, ces grands armateurs ont pour ambition d'offrir aux chargeurs des services de plus en plus complets sur n'importe quelle destination dans le monde et dans le meilleur délai. Afin de rationaliser leurs activités, la stratégie souvent adoptée est de raccorder aux liaisons est-ouest, les plus fréquentées, des lignes nord-sud desservies par des navires plus petits à partir de quelques ports compétitifs soigneusement sélectionnés.

Ce système innovant est facilité par la généralisation de la conteneurisation et la mise en œuvre de réseaux en étoile, de type « hub and spoke », dans lequel un port-pivot (hub) accueille des navires-mères de la grande navigation océanique et des navires-navettes, ou *feeders*, qui approvisionnent les précédents et redistribuent leurs marchandises vers d'autres directions (les rayons ou spokes). Le Bassin caraïbe, situé à l'intersection des routes maritimes est-ouest et nord-

sud (Europe-Amérique du Sud, Amérique du Nord-Amérique du Sud ou Asie-Amérique du Sud), peut ainsi prétendre revaloriser une situation de carrefour maritime à l'échelle mondiale (Ranély Vergé-Dépré, 2014b), comme à l'époque coloniale. La proximité du marché nord-américain et l'agrandissement des écluses du canal de Panama depuis 2016 permettent à de nombreux ports de la région d'envisager de capter ou de développer de nouveaux trafics et activités logistiques liés notamment au transbordement et à la redistribution de conteneurs. Cette nouvelle organisation se traduit par un maillage dense de liaisons et un réseau de plus en plus hiérarchisé, où quelques ports de transbordement, situés aux principaux seuils de la région, constituent des nœuds qui dominent des relais secondaires traitant des trafics plus régionaux (McCalla, 2004).

Une telle évolution laisse aussi espérer un développement des échanges entre les pays de la Caraïbe. En effet, ceux-ci ont toujours été limités par l'extraversion économique de cet espace et l'étroitesse des marchés régionaux. Mais les tentatives de coopération régionale ont jusqu'ici encore eu peu d'incidences sur ces échanges, à l'exception de ceux pratiqués entre le Mexique et les États-Unis, depuis la signature en 1992 de l'ALENA.

Des ports modernisés et mis en concurrence

La généralisation de la conteneurisation n'a pas seulement entraîné des modifications dans l'architecture des dessertes, elle a également bouleversé la physionomie et le mode de fonctionnement des ports du Bassin caraïbe au cours des dernières décennies (Ranély Vergé-Dépré, 2009c ; Tourret, 2012). Agrandis et modernisés dans ce contexte de plus en plus compétitif, ces ports sont mis en concurrence en fonction de plusieurs critères : la localisation par rapport aux flux majeurs, le volume et la nature des trafics, la qualité des équipements, le coût des opérations portuaires et annexes, l'instauration de zones franches, la stabilité politique et sociale, etc. La privatisation partielle ou totale des infrastructures, le recours aux investissements étrangers ont permis de les moderniser et d'améliorer leur productivité. Mais cette évolution conduit à une polarisation des activités portuaires sur quelques plates-formes offrant les meilleurs avantages aux compagnies. De grands armateurs ont ainsi investi dans la construction de terminaux privés (Evergreen et Stevedoring Service of America à Colón au Panama, DP World à Caucedo en République dominicaine) ou s'associent avec des acteurs publics (Hutchinson Port Holdings à Freeport aux Bahamas). Même à Cuba, le port de Mariel inauguré en 2014 est géré par PSA International de Singapour.

La hiérarchie portuaire est ainsi devenue très fluctuante (Ranély Vergé-Dépré, 2006), assurant de manière plus ou moins rapide la fortune ou le déclin de certains ports, y compris pour les anciens carrefours (Fig. 2). Si certains ont réussi à maintenir tant bien que mal leur position dans la région (Miami, San Juan), de nouvelles plates-formes, souvent construites ex nihilo, se sont hissées à la tête d'une hiérarchie plus mouvante dominée aujourd'hui par Colón (Panama) dans

le sud du bassin, Kingston (Jamaïque) et Caucedo (République Dominicaine) au centre, Freeport (Bahamas) au nord.

Alors que le port de Houston (2,7 millions d'EVP en 2018) enregistre les plus hauts niveaux de trafics dans la bordure septentrionale du bassin, c'est Miami (1,084 million d'EVP) qui est historiquement la porte d'entrée de la Caraïbe dans cette partie de la région. Mais ce hub subit de plein fouet la concurrence de ses voisins, tels Port Everglades et Freeport (Grand Bahama). Situé à une centaine de kilomètres seulement des côtes de la Floride et mis en service en 1997, le Freeport Container Port est une joint-venture entre Hutchison Port Holdings (une filiale du puissant groupe Whampoa de Hong Kong qui exploite des terminaux répartis dans 27 pays) et Grand Bahama Port Authority Group. Cette plate-forme a connu un développement très rapide puisqu'elle a traité 1,6 million d'EVP dès 2007, avant de retomber à 1,050 million d'EVP en 2018.

Au centre du bassin, à proximité de passages maritimes profonds interinsulaires permettant de gagner l'Atlantique (Passages du Vent, de Mona, d'Anegada), les ports de Porto Rico, de la Jamaïque et de la République dominicaine constituent un pôle puissant, mais qui connaissent des évolutions sont contrastées. San Juan, qui fut l'un des ports pionniers de la conteneurisation dans cet espace, a vu ses trafics diminuer (1,4 million d'EVP en 2018 contre plus de 2 millions en 2001). Même Kingston, en Jamaïque, qui est l'un des plus anciens et le plus important hub dans la Caraïbe insulaire, a vu sa fréquentation diminuer (1,8 million d'EVP en 2018, contre 2 millions en 2007). Il subit notamment la concurrence du terminal de Caucedo, situé dans le sud de la République dominicaine. Ouvert en 2003, celui-ci appartient à un puissant groupe de Dubai (DP World) qui possède 65 terminaux répartis dans le monde entier. Proche de la capitale Saint-Domingue et d'une zone franche multimodale, Caucedo est rapidement devenu le port le plus actif et le plus moderne de l'île (1,3 million d'EVP en 2018).

Dans le sud du bassin, le port de Carthagène en Colombie connaît lui aussi une croissance rapide de ses trafics : 2,8 millions d'EVP en 2018, contre 531 000 EVP en 2001. Mais ce sont les ports situés à proximité de la zone libre de Colón, au débouché caraïbe du canal de Panama, qui se sont hissés depuis plusieurs années au premier rang des ports du bassin avec 4,3 millions d'EVP en 2018, contre 1,2 million d'EVP en 2001. Ce dynamisme s'explique, d'une part, par la proximité du canal panaméen, l'une des grandes voies d'eau du trafic maritime mondial où transite environ 5 % du commerce international ; et, d'autre part, par la politique de privatisation et d'incitations fiscales mise en place par le gouvernement panaméen afin d'améliorer l'attraction de la zone du canal, en particulier auprès d'investisseurs étrangers. L'armateur taiwanais Evergreen a par exemple réalisé le Colon Container Terminal (CCT) et l'américain Stevedoring Service of America a mis en place le Manzanillo International Terminal (MIT) en 1995. Ces deux plates-formes réalisent l'essentiel de leurs activités avec des trafics de transbordement à destination du Bassin caraïbe et de l'Amérique

du Sud. Elles profitent de la proximité de la zone libre de Colón, la deuxième plus grande zone franche du monde après Hong Kong et le principal centre de redistribution pour les Amériques du centre et du Sud.

Conclusion

L'étude des réseaux maritimes et aériens dans la Caraïbe est essentielle pour comprendre l'organisation spatiale de ce bassin. Elle fait apparaître des directions privilégiées, des différences dans les dessertes et les niveaux de services. Les deux modes de transport montrent des similitudes à plusieurs niveaux, notamment la priorité toujours affirmée des liaisons extrarégionales face aux relations régionales ou locales et la montée en puissance du Panama comme pôle organisateur régional. Les mutations récentes des transports et des échanges internationaux ouvrent ces territoires à de nouveaux partenaires commerciaux, car l'élargissement des marchés et la recherche d'économies d'échelle sont devenus des éléments clés pour assurer la survie des entreprises sur un marché international de plus en plus ouvert et concurrentiel. Mais, comme ailleurs dans le monde, une telle évolution a une double incidence dans la Caraïbe. D'une part, elle contribue à renforcer les inégalités au sein de cet espace où les activités économiques et les flux sont polarisés sur quelques grandes plateformes portuaires et aéroportuaires. D'autre part, elle accentue la dépendance vis-à-vis des marchés extérieurs ; dans un contexte très concurrentiel et sélectif, le dynamisme se mesure, en effet, à la capacité d'adaptation aux évolutions des marchés et de la conjoncture internationale. Le risque de marginalisation, à toutes les échelles, va ainsi à l'encontre d'une prise de conscience des intérêts communs des différents États et territoires de la Caraïbe et de leurs nécessaires solidarités.

Bibliographie

- Association of Caribbean States (ACS) (2004), *Air transport agreement among the member states and associate members of the Association of Caribbean States*, Panama City. URL: http://www.acs-aec.org/sites/default/files/eng_air_transport_agreement.pdf
- Bégot M., Buléon P., Roth P. (2009), *Emerging Caribbean, a political geography*, AREC, Fort-de-France, Ian Randle Publishers, Kingston.
- Business Research and Economic Advisors (BREA), Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) (2018), *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies*, vol. 2, Phillipsburg.
- Chardon J.P. (1984), *Géographie des transports maritimes et aériens du Bassin caraïbe*, Thèse d'État, 3 tomes, Université de Bordeaux III.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2019), *2019 Cruise Trends & Industry Outlook*. URL: <https://cruising.org/news-and-research/-/media/CLIA/Research/CLIA-2019-State-of-the-Industry.pdf>
- Dirección General de Aeronáutica Civil, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2018), *Aviación mexicana en cifras, 2018*, Mexico. URL : <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo5/presentacion-amc-2018.pdf>
- Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) (2018), *Port activity report of Latin America and the Caribbean 2018*. URL: <https://www.cepal.org/en/notes/port-activity-report-latin-america-and-caribbean-2018>
- France Aviation Civile Services (FRACS), École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) (2020), *Air transport data 2019*. URL : <https://fracs.aero/fr/>
- Frémont A. (2007), *Le monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*, Les collections de l'INRETS, Synthèse, 53, Paris.
- McCalla R. (2004), Hierarchical network structure as seen in container shipping liner services in the Caribbean Basin, *Belgeo*, 4, 407-417.
- Offner J.-M. (1993), Le développement des réseaux techniques : un modèle générique, *Flux*, 13-14, 11-18.
- Ranély Vergé-Dépré C. (2006), Les nouvelles hiérarchies portuaires dans le Bassin caraïbe, *Études caraïennes*, 4, 9-13.
- Ranély Vergé-Dépré C. (2009a), Évolution et dynamiques spatiales de la géographie maritime et portuaire du Bassin caraïbe, In GÉODE Caraïbe (Dir.), *Les littoraux de la Caraïbe, pratiques sociales et nouvelles dynamiques spatiales*, Karthala, coll. Terres d'Amérique, 7, Paris, 59-78.
- Ranély Vergé-Dépré C., (2009b), Les dynamiques aéroportuaires dans l'archipel des Antilles, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 4, 512-521.
- Ranély Vergé-Dépré C. (2009c), L'impact de la conteneurisation sur les ports du Bassin caraïbe, *Atlas caraïbe électronique*, Association d'Études et de recherche sur la Caraïbe (AREC). URL : <http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr>
- Ranély Vergé-Dépré C. (2014a), La desserte aérienne de l'archipel des Antilles : entre extraversion et intégration régionale, *Géotransports*, 3, 23-38. URL : <http://geotransports.fr/n-3/>
- Ranély Vergé-Dépré C. (2014b), Le Bassin caraïbe, carrefour maritime entre Atlantique et Pacifique, In Wackermann G. (Dir.), *Géographie des mers et des océans*, Ellipses, Paris, 255-266.
- Ranély Vergé-Dépré C., Roth P. (2015), L'avion, facteur d'unification dans le Bassin caraïbe ?, *M@ppemonde*, 120, 4. URL : <http://mappemonde.mgm.fr/120as3/>
- Serebrisky T. (2012), Airport Economics in Latin America and the Caribbean. *Benchmarking, Regulation, and Pricing*, The World Bank, Washington D.C.
- Touret P. (2012), *La conteneurisation en Amérique centrale et aux Caraïbes*, ISEMAR, note de synthèse, 149, Nantes-Saint-Nazaire.
- Wilmsmeier G., Hoffman J. (2008), Liner shipping connectivity and port infrastructures as determinants of freight rates in the Caribbean, *Maritime Economics & Logistics*, 10, 130-151.
- World Bank Group (2017), *Yearbook of Tourism Statistics, Compendium of Tourism Statistics and data files*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVLV?view=map>