



HAL
open science

L'aéroport de Saint-Barthélemy (Antilles françaises)

Colette Ranély Vergé-Dépré

► **To cite this version:**

Colette Ranély Vergé-Dépré. L'aéroport de Saint-Barthélemy (Antilles françaises). *Géotransports*, 2016, 7, pp.109-113. hal-04664877

HAL Id: hal-04664877

<https://hal.science/hal-04664877v1>

Submitted on 30 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

« **LIEU DU TRANSPORT** »**5 - L'aéroport de Saint-Barthélemy (Antilles françaises)***par Colette Ranély Vergé-Dépré¹*

Presque toutes les îles habitées des Petites Antilles sont équipées d'un aéroport, généralement établi sur les seuls sites suffisamment plats et orientés est-ouest, selon la direction des alizés. L'exiguïté et le relief souvent montagneux de ces îles limitent, en effet, les choix d'installation et les possibilités d'extension des infrastructures. **Parmi les nombreux exemples d'aéroports antillais réputés pour les atterrissages dangereux (Saba, Sint-Maarten notamment), celui de Saint-Barthélemy est bien connu car cette île est devenue, dès la fin des années 1950, une destination prisée par une clientèle touristique aisée et la « jet-set » internationale.**

L'aviation a fait sortir cette petite île française de 21 km² de la pauvreté et de son isolement. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, c'est le pionnier Rémy de Haenen qui choisit le site de la piste, à l'époque de simples terrains de pâturage où il fallait chasser les moutons avant l'atterrissage des avions. **Coincée entre mer et colline, entre la plage de Saint-Jean à l'est et le col de la Tourmente à l'ouest, la piste en béton ne mesure que 650 mètres de long.** L'aéroport de Saint-Barthélemy est agréé à usage restreint par arrêté ministériel du 21 juillet 1972, c'est-à-dire qu'il est réservé aux pilotes confirmés, titulaires d'une qualification spéciale, et aux avions de moins de 5,7 tonnes ne dépassant pas 20 sièges. Malgré l'arasement d'une partie du col de la Tourmente, l'atterrissage y est dangereux car les avions survolent de près la route et la colline avant de plonger vers la courte piste qui borde la plage (photos 1 et 2).

Photo 1 – L'atterrissage à Saint-Barthélemy



Cliché C. Ranély Vergé-Dépré, 23 mai 2015, 15h55.

¹ Maître de conférences en géographie, ESPE de la Martinique (Université des Antilles), AIHP-GEODE Caraïbe (EA 929).

Photo 2 – En bout de piste, les avions côtoient les touristes qui sont sur la plage de Saint-Jean



Cliché C.-H. Fargues, 8 avril 2011, 16h34.

L'atterrissage et le décollage à Saint-Barthélemy constituent une attraction pour les passagers en quête de sensations fortes et sont même devenus un atout touristique. Nombreux, en effet, sont les visiteurs et photographes qui se pressent dans l'axe de la piste, malgré les panneaux rappelant l'existence d'une zone de danger. Ce comportement est à l'origine de plusieurs accidents : ainsi par exemple, le 17 août 2008, un touriste américain qui se trouvait en bout de piste sur la plage a été heurté par un avion qui décollait et est décédé des suites de ses blessures. Sur les treize années qui ont précédé cet accident, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyse (BEA) avait recensé neuf sorties de piste longitudinale, dont huit à l'atterrissage, accidents qui ont conduit les avions à se retrouver sur le sable ou dans la mer². Mais **la catastrophe à ce jour la plus grave s'est produite le 24 mars 2001**, lorsqu'un bimoteur Twin Otter de la compagnie française Air Caraïbes, en provenance de l'aéroport de Sint-Maarten/Juliana, s'est écrasé peu avant l'atterrissage sur une maison, tuant les 19 personnes à son bord et le propriétaire de la maison.

L'aéroport est géré par la Collectivité de Saint-Barthélemy, créée en 2007 après la transformation du statut de l'île, autrefois commune du département de la Guadeloupe dont elle est séparée de plus de 200 km. Un changement d'appellation a été voté lors de la réunion du Conseil territorial du 26 juin 2015 : l'infrastructure qui portait le nom de Gustave III, roi suédois de la fin du XVIII^e siècle qui fit de Saint-Barthélemy un port franc (lorsque qu'elle fut cédée, en 1784, à la Suède par la France, avant de redevenir française en 1878), a été rebaptisée « aéroport de Saint-Barthélemy Rémy de Haenen ». Ce pionnier de l'aviation dans les Petites Antilles a également construit le premier hôtel de l'île, l'Eden Rock, et a longtemps été conseiller général et maire de Saint-Barthélemy.

L'aérogare (photos 3 et 4) est équipée d'une tour de contrôle et offre quelques services classiques (des stands de location de voiture, un snack-bar, des boutiques de souvenirs). La présence de nombreux commerces en face de l'aéroport renforce **le caractère central de cet équipement dans la vie de l'île** : en plus d'être le lien privilégié

² B.E.A., 2008, *Rapport sur l'accident survenu le 17 août 2008 à Saint-Barthélemy (971) à l'avion Cessna C 208 B immatriculé F-OIJO exploité par Tropic Airlines*, Le Bourget, 27 p.

de l'ouverture avec l'extérieur, l'aéroport est un centre économique et social incontournable, un lieu de rencontres qui s'est banalisé dans la vie quotidienne des insulaires.

Photo 3 – L'aérogare de Saint-Barthélemy, vue de la piste



Cliché C. Ranély Vergé-Dépré, 26 septembre 2010, 15h23.

Photo 4 – L'aérogare et sa nouvelle appellation, côté rue



Cliché : M.-C. Lamoureux, 24 mai 2016, 12h30.

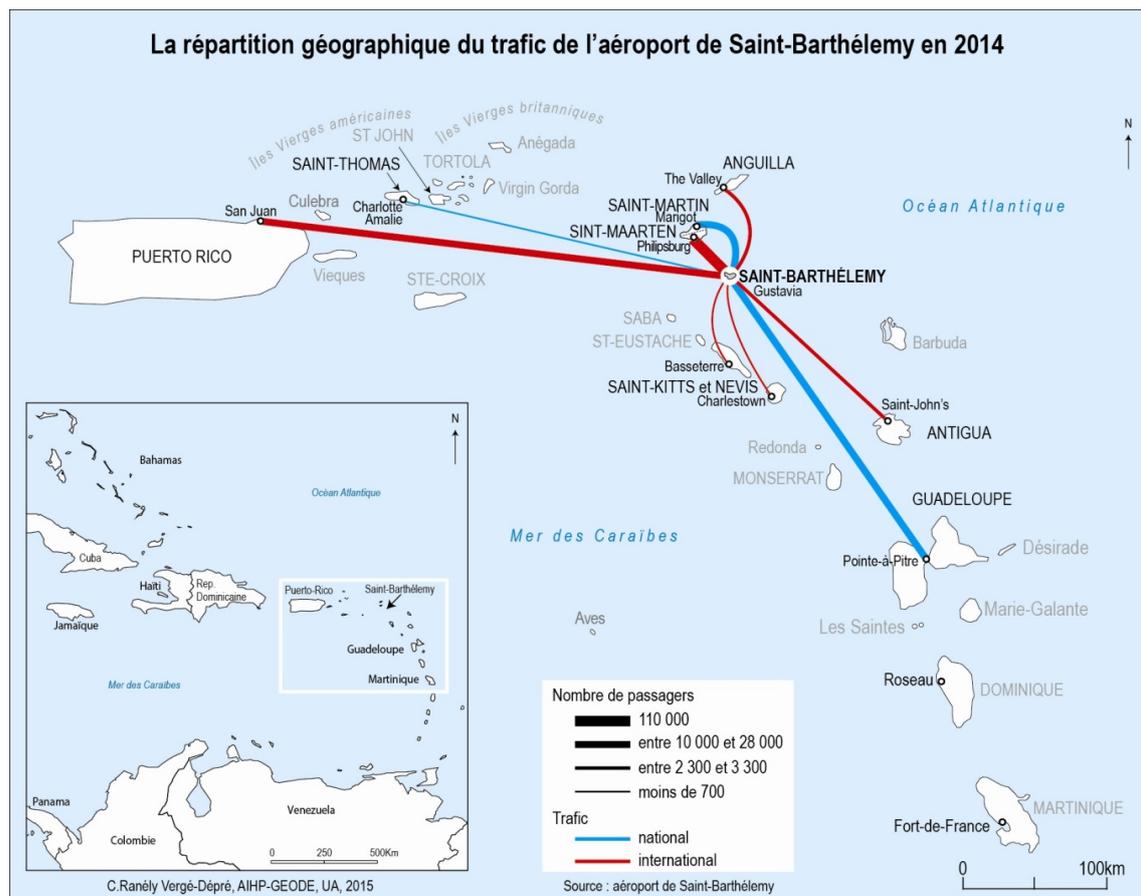


Fig. 1 – La répartition géographique du trafic de l'aéroport de Saint-Barthélemy en 2014

Malgré sa petite taille, l'aéroport de Saint-Barthélemy est très actif et bien relié aux îles voisines (Fig.1). En 2014, il a enregistré un trafic de 168 530 passagers commerciaux³ alors que l'île ne comptait que 9 269 habitants au 1^{er} janvier 2012, d'après le dernier recensement de l'INSÉE. La fréquentation maximale a été atteinte en 1997, avec plus de 200 000 passagers transportés. Cette forte fréquentation s'explique par la nécessité, pour les insulaires, de se déplacer à cause du sous-équipement en services de l'île et par la fréquentation touristique. L'accessibilité et les infrastructures limitées de l'aéroport ont toutefois un impact considérable sur le développement touristique : desservie par des avions de capacité restreinte et à faible rayon d'action, Saint-Barthélemy s'est orientée dès le début vers un tourisme international haut de gamme, à la différence d'autres îles antillaises comme Saint-Martin/Sint-Maarten⁴ ou la République Dominicaine. La clientèle, originaire majoritairement d'Amérique du Nord, doit obligatoirement transiter par un aéroport international voisin, ce qui renchérit la durée et le coût du voyage. Compte tenu de sa proximité et de la qualité de sa desserte, c'est avec le hub de Sint-Maarten/Juliana, dans la partie hollandaise de l'île de Saint-Martin, que l'aéroport de Saint-Barthélemy réalise les deux-tiers de son trafic (109 888 passagers en 2014). Les flux avec Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) constituent le deuxième axe de trafics, avec 27 738 passagers en 2014. **L'aéroport de Saint-Barthélemy est ainsi le seul des Antilles françaises à réaliser l'essentiel de son activité (75 %) à l'international**, ce qui montre sa bonne insertion dans l'espace régional proche. Cette ouverture est notamment

³ Les données statistiques proviennent du rapport d'activités 2014 de l'aéroport de Saint-Barthélemy, édité en janvier 2015.

⁴ L'île de Saint-Martin (88 km²) a la particularité d'être partagée entre la France et les Pays-Bas. Seule la partie hollandaise dispose d'un aéroport international pouvant accueillir les avions gros porteurs ; le petit aéroport de Grand-Case, dans la partie française, n'assure que des liaisons nationales avec la Guadeloupe et Saint-Barthélemy.

héritée de son statut de port franc qui lui a permis de développer très tôt des échanges maritimes avec les îles néerlandaises, anglaises, américaines voisines, malgré la faiblesse des techniques utilisées : les goélettes à voiles, parfois équipées d'un moteur auxiliaire, étaient encore en service jusqu'au début des années 1960.

L'aéroport est toutefois confronté à un certain nombre de difficultés. L'activité touristique a des répercussions sur l'activité de la plate-forme qui enregistre une pointe de trafic de décembre à avril, correspondant à la haute saison touristique. Le 4 janvier 2014, on a enregistré jusqu'à 274 mouvements d'avions sur la plate-forme ! L'activité touristique est très saisonnière et dépendante de la conjoncture internationale, ce qui constitue donc une contrainte d'exploitation majeure. L'essentiel du trafic est assuré par une dizaine de compagnies régulières (la néerlandaise Winair, les françaises Saint-Barth Commuter et Air Antilles Express, etc.), même si l'offre charter est bien développée. Mais le transport aérien est de plus en plus concurrencé par les services de navettes maritimes, moins onéreux, établis avec Saint-Martin : on estime que l'avion n'a transporté que 49 % des 334 000 touristes entrés à Saint-Barthélemy en 2013, contre 51 % par la voie maritime⁵. Par ailleurs, la qualité des services aériens se doit d'être au niveau de la réputation de l'île, même pour le visiteur lambda qui peut être surpris par la vétusté apparente de certains avions commerciaux ou par certaines pratiques (livraison différée des bagages lorsque l'avion est en surpoids par exemple).

Saint-Barthélemy est donc un bon exemple de la petite île tropicale métamorphosée par l'arrivée de l'aviation, qui ici l'a ouverte au monde moderne et tournée vers un tourisme de luxe. L'île toute entière est cependant confrontée à un double défi : celui de préserver la qualité de vie à l'échelle locale malgré les pressions occasionnées par l'activité touristique et celui de maintenir sa renommée à l'échelle internationale. L'aéroport Rémy de Haenen reste l'un des outils essentiels pour atteindre ces objectifs.

⁵ Source : Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, 2014, *Rapport d'activités Saint-Barthélemy 2013*, 96 p.