



HAL
open science

La desserte aérienne de l'archipel des Antilles : entre extraversion et intégration régionale

Colette Ranély Vergé-Dépré

► **To cite this version:**

Colette Ranély Vergé-Dépré. La desserte aérienne de l'archipel des Antilles : entre extraversion et intégration régionale. *Géotransports*, 2014, 3, p. 23-38. hal-04664936

HAL Id: hal-04664936

<https://hal.science/hal-04664936v1>

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

La desserte aérienne de l'archipel des Antilles : entre extraversion et intégration régionale

Air services in the West Indian archipelago :
extra-Caribbean opening or regional incorporation ?

Colette RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ

Maître de conférences

AIHP-GÉODE Caraïbe (EA 929)

IUFM de Martinique, Université des Antilles et de la Guyane¹

colette.ranely@iufm-martinique.fr

Résumé

L'avion est le support privilégié du désenclavement et du développement économique aux Antilles. Le morcellement insulaire, la promotion du tourisme international, les liens étroits établis de longue date avec le continent européen et l'Amérique du Nord contribuent ici à soutenir l'activité aérienne et à orienter l'organisation des dessertes. Par leurs insuffisances et la structuration de leurs réseaux, celles-ci concourent de façon paradoxale aux cloisonnements régionaux et aux situations de dépendance vis-à-vis d'ensembles géopolitiques extérieurs à l'espace caraïbe.

Le transport aérien est donc à la fois un révélateur et un moteur du fonctionnement de cette région. Les mutations récentes qui affectent ces dessertes renforcent-elles les situations d'extraversion ou, au contraire, tendent-elles à une meilleure cohésion territoriale au sein de l'arc antillais ?

Mots-clés : Antilles, avion, desserte, île, transport aérien.

Abstract

The air transport industry allows the West Indian archipelago to open up to the rest of the world and develop economically. Insularity, the promotion of international tourism, long-term close links with Europe and North America account for air activity and the way air services are organized. Paradoxically, the latter are inadequate and their networks badly structured, which results in regional partitioning and dependence on geopolitical groups outside the Caribbean.

Air transport, therefore, both reveals how the region functions and is part of that dynamics. Do the changes which the air services have recently undergone push the West Indian archipelago to open up to the outside world or, on the contrary, do they ensure a greater territorial cohesion ?

Key words : The West Indies, air services, air transport industry, insularity.

¹ Route du Phare – BP 678, 97262 Fort-de-France Cedex

INTRODUCTION

L'archipel des Antilles s'étire sur 4 000 km de long entre les deux masses du continent américain. Peuplé d'environ 40 millions d'habitants, il est composé de milliers d'îles de toutes tailles, séparées entre les Grandes et les Petites Antilles. La plupart des îles antillaises sont des États indépendants mais certaines sont restées sous la tutelle de puissances extérieures, proches (États-Unis) ou plus éloignées (France, Royaume-Uni et Pays-Bas). Nombre d'entités politiques sont elles-mêmes des archipels et doivent assurer leur cohésion territoriale par différents moyens. Le transport aérien bénéficie ici d'une longue histoire car l'ensemble du Bassin caraïbe a servi, dès l'entre-deux-guerres, d'espace-relais pour les compagnies états-uniennes reliant le nord du continent américain à l'Amérique latine (Chardon, 1987). La proximité du marché nord-américain, le morcellement insulaire, la promotion du tourisme international ont favorisé aux Antilles l'aménagement d'aéroports modernes, même dans certaines îles de faible superficie. Par sa rapidité et en raison de la fréquente médiocrité des services maritimes entre les îles, l'avion est souvent l'unique moyen offert aux populations pour leurs déplacements régionaux et avec l'extérieur. Dans ce contexte, la desserte aérienne des Antilles présente un certain nombre de spécificités dont les plus remarquables sont l'importance des flux avec l'Amérique du Nord et le continent européen (qui constituent les seuls ancrages directs avec le monde extérieur), ainsi que la faiblesse quantitative et qualitative des trafics régionaux. L'objectif est donc, d'une part, de montrer comment le transport aérien participe au désenclavement des îles antillaises et, d'autre part, de mettre en évidence ses insuffisances ainsi que l'organisation des différents types de dessertes.

Même si l'activité aérienne est vitale pour toutes les îles antillaises, celles-ci ne bénéficient pas, en effet, de la même qualité de desserte ce qui contribue à accentuer les déséquilibres régionaux. Dans un premier temps, il s'agira donc d'identifier les principaux pôles de l'activité aérienne et d'analyser les dynamiques qui les affectent. Dans un second temps, nous verrons à quelles difficultés sont confrontées ces îles, notamment pour assurer la cohésion territoriale régionale, car l'avion est encore, pour nombre d'entre elles, un vecteur de l'extraversion économique et territoriale.

I – UNE ACCESSIBILITE AERIENNE INEGALE, A L'ORIGINE D'UNE HIERARCHISATION DE L'ESPACE ANTILLAIS

L'importance de l'activité aérienne se mesure selon plusieurs critères et contribue à évaluer l'attractivité des territoires antillais.

1- La hiérarchie par l'importance des trafics des aéroports

L'évolution des trafics permet de révéler l'activité des aéroports et d'apprécier la capacité de polarisation des territoires. Dans les îles antillaises, le volume des trafics aéroportuaires dépend avant tout de deux facteurs : la fréquentation touristique et l'importance des mouvements migratoires. Touristes et migrants sont en effet les deux grands types de clientèle de l'avion, bien avant les voyageurs pour affaires par exemple. Une quinzaine d'aéroports internationaux enregistrent des trafics de plus d'un million de passagers, répartis équitablement entre les Grandes et les Petites Antilles (Fig.1). Les aéroports les plus fréquentés se situent toutefois dans les Grandes Antilles, même si la plupart des infrastructures des petites îles sont très actives comparativement au niveau de population de leurs territoires. La hiérarchie aéroportuaire se calque pratiquement sur celle de la fréquentation touristique : en 2009, sur les cinq premières destinations touristiques de

l'archipel² (République Dominicaine, Cuba, Jamaïque, Bahamas et Puerto Rico), quatre figurent aussi dans le classement des cinq premiers aéroports.

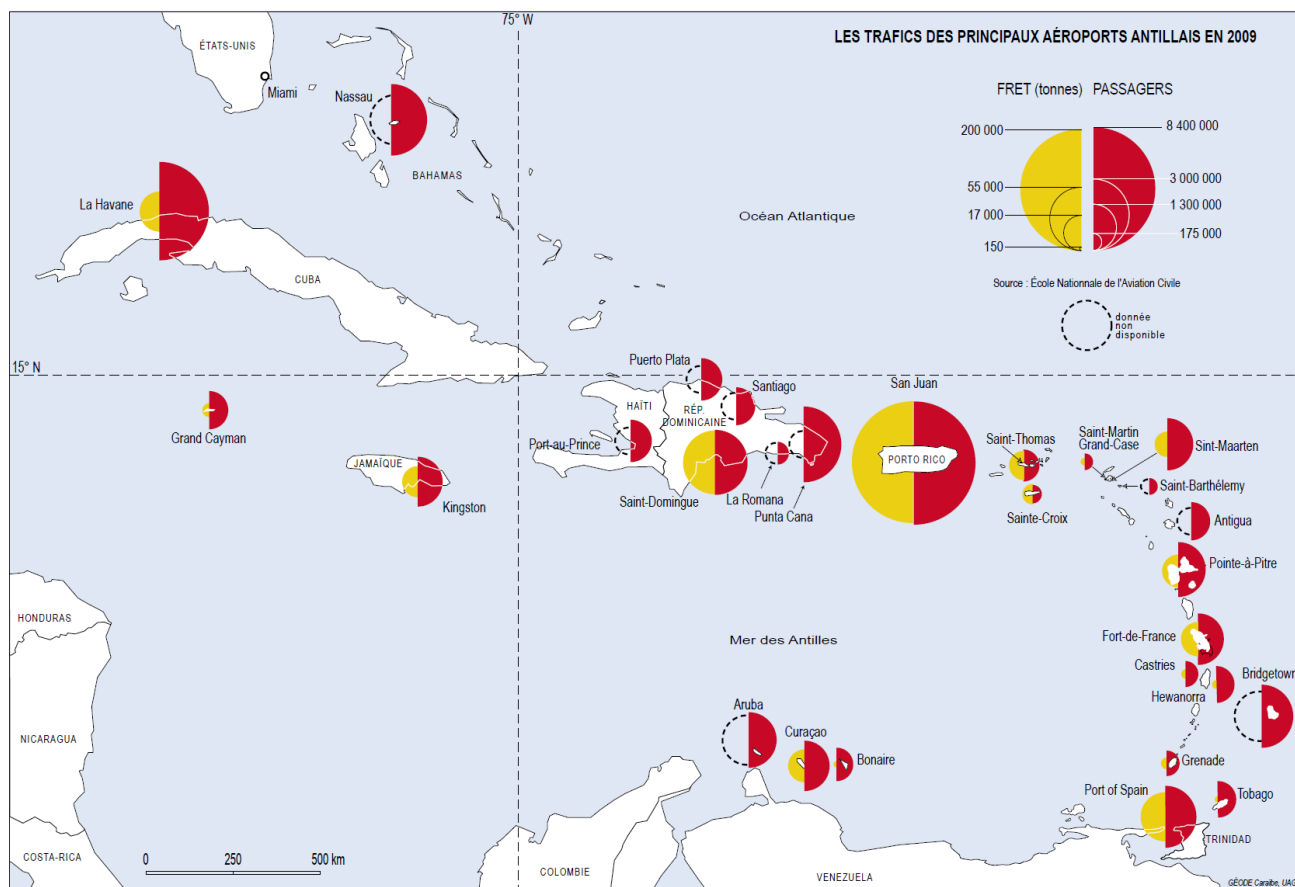


Fig.1 – Les trafics des principaux aéroports antillais en 2009

San Juan (à Puerto Rico, État associé des États-Unis peuplé de près de 4 millions d'habitants) est, depuis toujours, la première porte d'entrée des Antilles et constitue également le principal nœud aérien antillais. Son trafic a doublé au cours des vingt dernières années et s'élève, en 2009, à 8 308 490 passagers. Depuis peu, ce résultat est cependant en nette baisse puisque l'on avait dépassé les 10,6 millions de passagers en 2006. La crise économique et aérienne qui a touché les États-Unis et le monde est en grande partie responsable de cette évolution. La suprématie de *San Juan* s'affirme aussi dans le trafic de fret (198 203 tonnes en 2009) mais les volumes échangés sont globalement faibles, l'essentiel des marchandises étant transporté par voie maritime. Le deuxième pôle aéroportuaire antillais est *La Havane* (6,6 millions de passagers) dont la fréquentation n'a cessé d'augmenter, parallèlement à l'ouverture de Cuba au tourisme international. L'évolution la plus marquante au cours des deux dernières décennies est le formidable essor de l'activité aérienne en *République Dominicaine*, en liaison avec le boom du tourisme international de masse. Mais contrairement à Puerto Rico et à Cuba, les flux se concentrent sur plusieurs plates-formes internationales, dont certaines (*Punta Cana*, *La Romana*) ont été récemment construites pour

² République Dominicaine : 3 992 303 touristes internationaux en 2009, Cuba : 2 429 809, Jamaïque : 1 831 097, Bahamas : 1 327 005, Puerto Rico : 1 300 783 (source : Caribbean Tourism Organization).

acheminer les visiteurs à proximité des sites touristiques majeurs. L'aéroport de Punta Cana, inauguré en 1984, a enregistré en 2009 un trafic de plus de 4 millions de passagers, devançant ainsi largement celui de la capitale, Saint-Domingue (2,9 millions de passagers).

Dans les Petites Antilles, l'aéroport le plus fréquenté est celui de *Port of Spain* (2,5 millions de passagers) dans l'île de Trinidad, la plus peuplée de ce sous-ensemble (environ 1,3 million d'habitants). Six autres infrastructures accueillent ici chacune entre un et deux millions de passagers (Bridgetown à la Barbade, Aruba, Pointe-à-Pitre en Guadeloupe, Sint-Maarten, Fort-de-France en Martinique et Curaçao) pour des populations qui n'excèdent pas 400 000 habitants dans chaque île.

Si l'augmentation des trafics est générale dans les aéroports antillais, le rythme de cette croissance n'a pas été partout aussi rapide. La fréquentation touristique, la multiplication de l'offre de sièges consécutive à la déréglementation du transport aérien, la mise en place par les compagnies du système *hub and spokes* sont autant de facteurs à l'origine d'une polarisation spatiale et d'une plus grande concurrence entre les aéroports. Nombreux sont ceux qui souhaiteraient jouer le rôle de hub régional, mettant en rivalité la qualité de leurs infrastructures, le coût des redevances aéronautiques, leur localisation dans l'arc antillais, la stabilité politique du pays, etc. Le nombre de mouvements d'avions est ainsi révélateur de la fréquentation et du fonctionnement des plates-formes : San Juan reste en tête du classement (165 551 mouvements en 2009), loin devant les autres équipements. Mais Sint-Maarten, par exemple, est à un niveau équivalent de La Havane (respectivement 84 521 et 89 105 mouvements) pour un trafic de passagers six fois inférieur. Elle est, en effet, une véritable plaque tournante pour les îles voisines qui ne disposent pas de l'étendue de son réseau de desserte.

2- Les principaux aéroports antillais par le nombre de dessertes directes

Les dessertes directes sont considérées par le passager comme le meilleur service aérien et donnent une idée assez fidèle des relations « préférentielles » entre les divers territoires. Elles sont synonymes de connexité dans un réseau et permettent d'évaluer la capacité de polarisation et d'attraction des territoires. En comparant l'offre de liaisons régulières directes, il est ainsi possible de proposer un autre classement des principaux aéroports antillais, selon notamment le degré d'implication régionale de leur desserte. En effet, la fonction de hub régional ne s'applique pas forcément aux aéroports les plus fréquentés, ces derniers pouvant parfois être peu tournés vers l'espace caraïbe.

Ainsi, en 2010, trois territoires insulaires bénéficient de plus de 40 liaisons aériennes directes³ et proposent donc *a priori* le plus large panel de dessertes, même si l'on ne tient compte ici ni des fréquences ni de la capacité des vols, difficiles à distinguer dans le cadre de cette analyse. Il s'agit de Puerto Rico (47 liaisons directes au départ de San Juan), des Bahamas (41 liaisons directes au départ de Grand Bahama et de Nassau) et de Saint-Martin (40 liaisons directes au départ de la partie hollandaise et de la partie française). Mais seuls Puerto Rico et Sint-Maarten jouent véritablement le rôle de nœud aérien dans l'arc antillais par l'organisation en étoile de leurs réseaux et par l'étendue de leurs aires de desserte. Dans l'ensemble du Bassin caraïbe, ils sont cependant devancés par l'aéroport de Miami, à l'extrémité de la péninsule de Floride, qui historiquement est le principal centre organisateur aérien régional et le seul aéroport dont le réseau s'étende sur l'ensemble de la région.

L'aéroport de San Juan offre la gamme de dessertes directes la plus diversifiée et la plus complète aux Antilles (Fig.2 et 3). En 2010, il est relié à 19 villes des États-Unis mais seulement à une ville canadienne (Toronto) et à deux capitales européennes (Londres et Madrid). Cette desserte aérienne extra-régionale dense soutient l'activité touristique,

³ Les cartes suivantes ont été réalisées dans le cadre du projet RICAé (Rapprochement et Intégration Caraïbe par le biais de l'Atlas électronique) mené avec l'Association d'Études et de Recherches sur la Caraïbe. Recueil des données : Colette Ranély Vergé-Dépré et Patrice Roth.

notamment la croisière. San Juan apparaît surtout comme le principal hub antillais, à vocation caraïbe par la diversité des liaisons avec l'espace régional. A l'exception des Bahamas, de Cuba et de la Jamaïque, la quasi-totalité des îles antillaises sont desservies directement depuis Puerto Rico qui constitue bien souvent pour ces territoires une porte d'entrée vers le puissant voisin américain (Fig.3). Ces liaisons sont potentiellement autant de lignes d'apport pour un trafic de redistribution vers les États-Unis.

Figure 2 - Les liaisons aériennes directes au départ de San Juan (Puerto Rico) vers les pays hors AEC en 2010

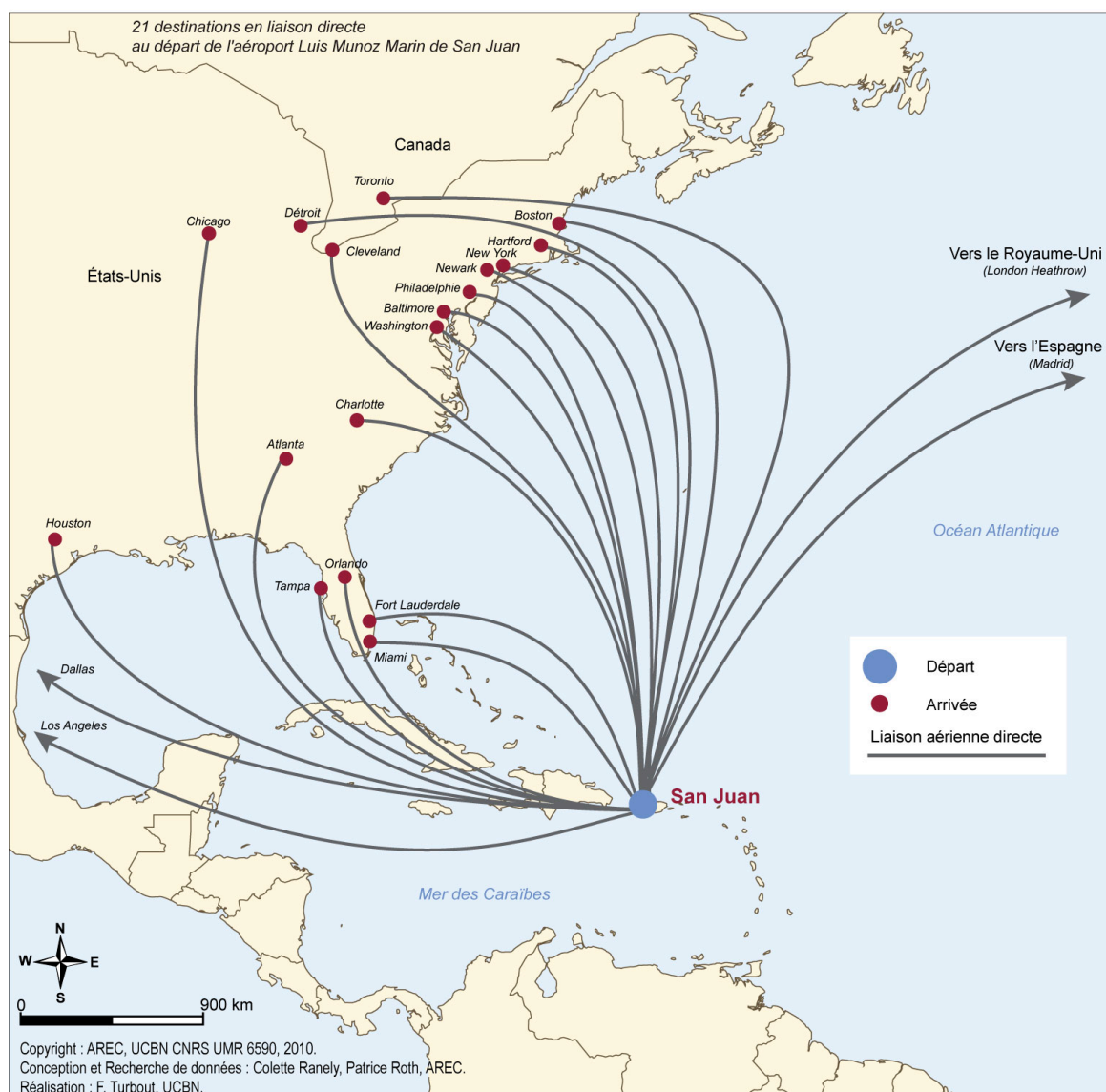


Fig.2 – Les liaisons aériennes directes au départ de San Juan (Puerto Rico) vers les pays hors AEC en 2010

Figure 3 - Les liaisons aériennes directes au départ de San Juan (Puerto Rico) vers les pays de l'AEC en 2010

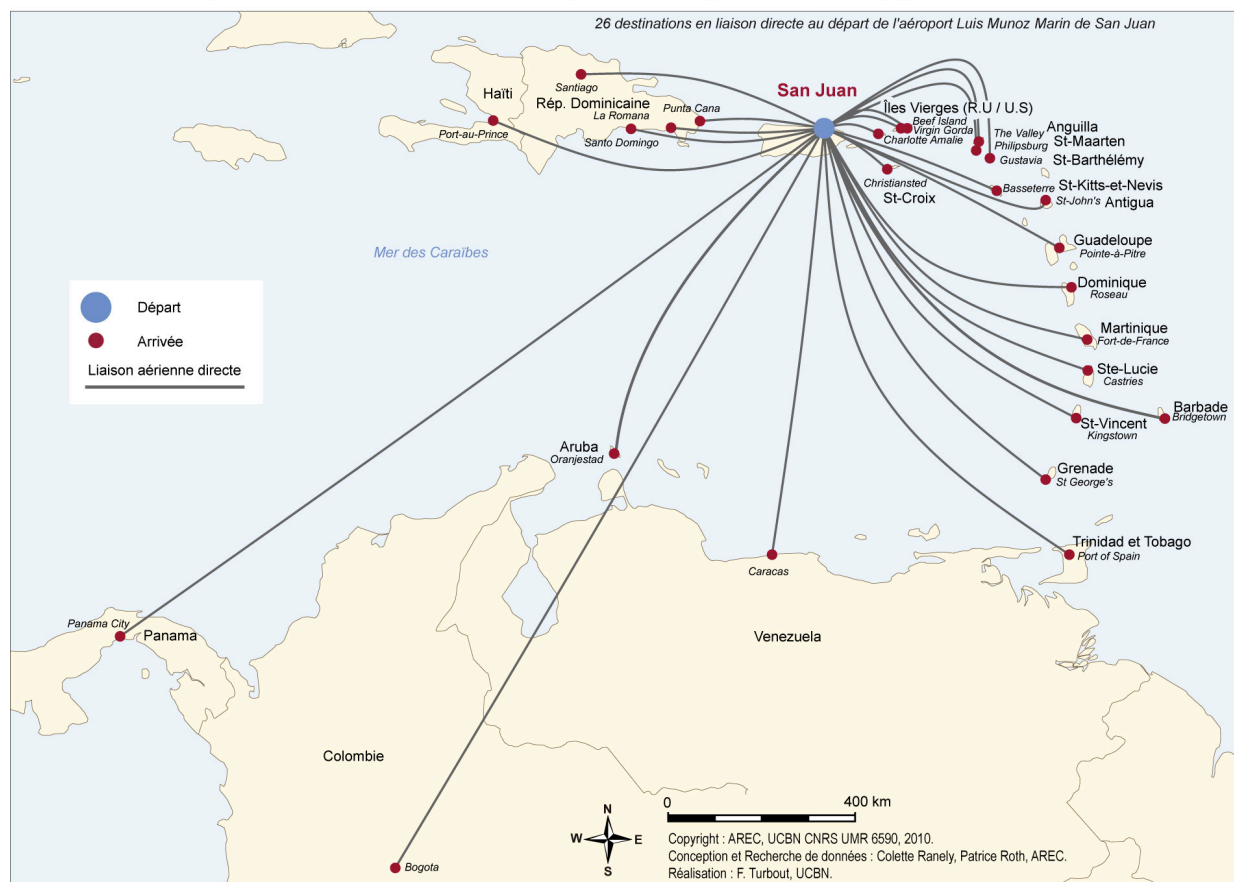


Fig.3 – Les liaisons aériennes directes au départ de San Juan (Puerto Rico) vers les pays de l'AEC en 2010

Le principal transporteur est American Eagle, filiale d'American Airlines créée en 1984, qui a fait de San Juan son unique hub dans les Antilles, redistribuant ainsi dans la région la clientèle issue de l'ensemble de son réseau. En dehors des îles antillaises, la desserte des pays membres de l'Association des États de la Caraïbe (AEC⁴) se limite pourtant à trois pays du sud du bassin : Venezuela, Panama et Colombie. L'absence de liaisons directes entre la bordure insulaire et l'isthme centro-américain est donc manifeste, même dans le cas du principal hub antillais ; le rattachement de Puerto Rico aux États-Unis et son rôle de relais entre cet État et les autres îles de la Caraïbe expliquent ces singularités.

L'île de Saint-Martin s'est affirmée au cours des dernières décennies comme un hub secondaire régional dans le nord des Petites Antilles. Ce territoire franco-hollandais de seulement 88 km² dispose de deux aéroports, mais seul celui de Sint-Maarten/Juliana est de classe internationale et assure la fonction de hub, l'aéroport de Grand-Case se limitant aux liaisons avec les îles françaises les plus proches (Saint-Barthélemy et la Guadeloupe). Le statut particulier de l'île de Saint-Martin et sa situation stratégique au cœur de l'arc antillais, le boom touristique et démographique expliquent la diversité de l'offre de desserte à l'aéroport de Sint-Maarten/Juliana, l'une des plus équilibrée du Bassin caraïbe (Fig.4). Sur les 40 liaisons directes proposées, 13 sont à destination de l'Amérique du Nord (11 villes des États-Unis et deux villes du Canada), deux desservent les capitales des métropoles européennes

⁴ Créée en 1994, l'AEC est un organisme de consultation, de concertation et de coopération qui souhaite promouvoir la coopération régionale entre tous les pays et territoires baignés par la mer des Caraïbes.

(Amsterdam et Paris), les autres irriguant de nombreux États et territoires de l'espace régional insulaire à raison de plusieurs vols quotidiens.

Les aéroports de Freeport et de Nassau, dans les Bahamas, desservent au total 41 destinations en 2010. Mais celles-ci se répartissent sur une aire restreinte, limitée surtout au continent nord-américain, aux îles de l'archipel des Bahamas et à quelques îles antillaises proches. Cet exemple de desserte basé sur la proximité géographique, politique et culturelle illustre parfaitement l'étanchéité qui peut exister entre certaines entités territoriales de l'arc antillais et, plus généralement, du Bassin caraïbe.

Figure 4 : Les liaisons aériennes directes au départ de Sint-Maarten et de Saint-Martin en 2010

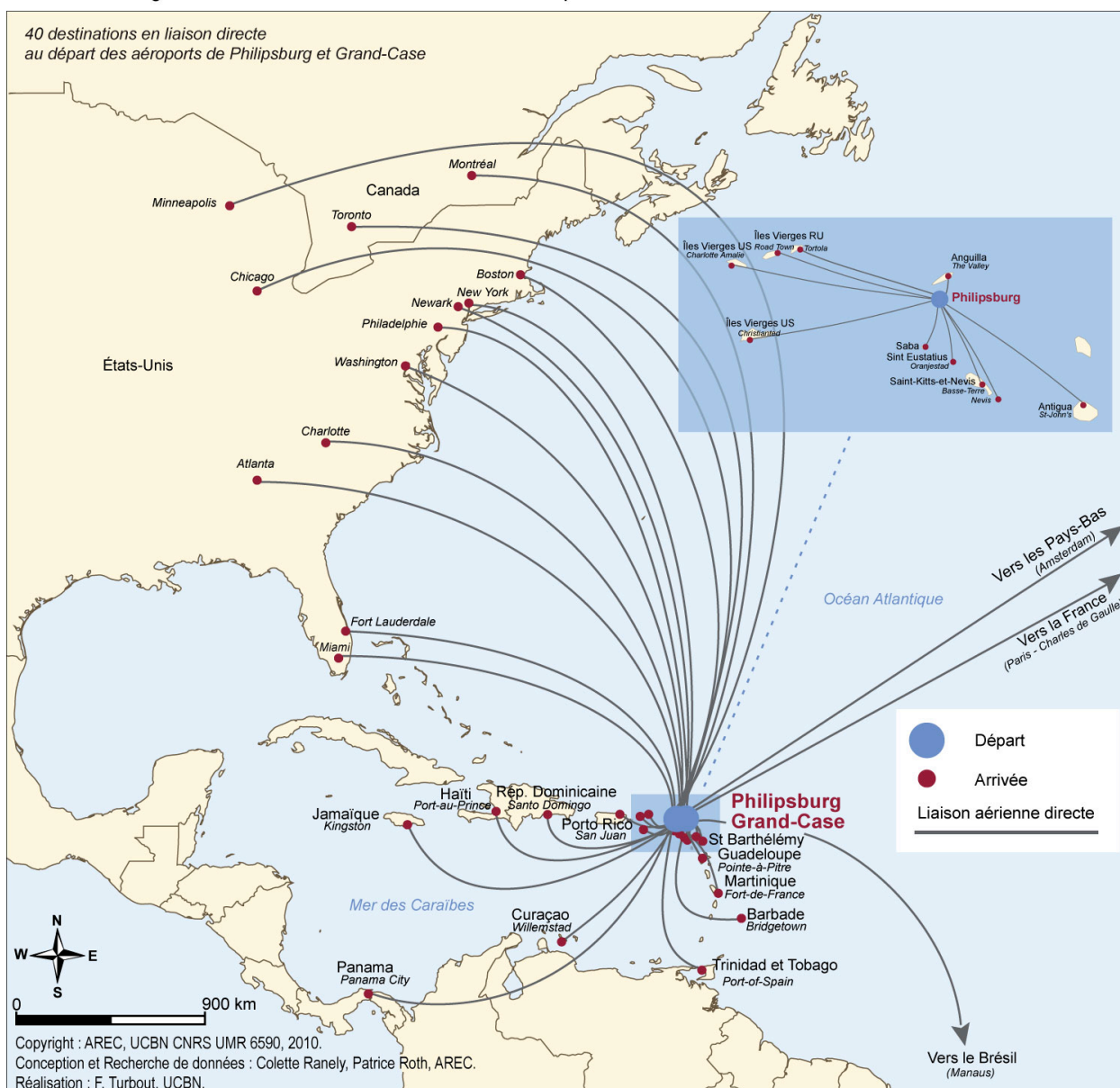


Fig.4 – Les liaisons aériennes directes au départ de Sint-Maarten et de Saint-Martin en 2010

3- Classement des autres aéroports antillais selon l'offre de liaisons directes

Dans les Grandes Antilles, la République Dominicaine et Cuba constituent un premier groupe : elles possèdent, après Puerto Rico, les principaux aéroports par l'offre de dessertes directes et les volumes de trafics traités. Ces îles présentent toutefois des cas de désenclavement très différents et font davantage figure de destinations que de plates-formes de correspondances.

En République Dominicaine, l'offre de desserte de l'aéroport de Saint-Domingue (25 liaisons directes) est relativement équilibrée entre les liaisons extérieures et internes à l'espace caraïbe. Ces dernières concernent à la fois les îles antillaises et la façade continentale, même si les pays au nord du Costa Rica ne sont pas directement desservis. L'aéroport de Punta Cana enregistre une fréquentation supérieure mais est essentiellement relié aux grandes villes d'Amérique du Nord et d'Europe pour les besoins du tourisme ; cette activité se manifeste également par le grand nombre de compagnies charters qui desservent l'infrastructure de façon saisonnière.

L'ouverture au tourisme international se révèle également à l'aéroport de Varadero, à Cuba, dont la desserte est orientée vers quelques villes européennes et canadiennes. Mais le désenclavement de Cuba se fait essentiellement à partir de La Havane et constitue un cas particulier dans l'espace caraïbe (Fig.5 et 6). D'une part, en raison de l'embargo américain, cette île n'est reliée en 2010 qu'à deux aéroports des États-Unis : Miami et New York, seuls autorisés alors (ainsi que Los Angeles) à desservir Cuba ; en 2011, un décret de la Maison Blanche a assoupli les conditions de voyage des Américains vers Cuba et a augmenté d'une dizaine le nombre des aéroports pouvant proposer des vols directs avec cette île. D'autre part, la desserte directe de l'Europe y est la plus dense et la plus diversifiée du bassin, couvrant six pays (Russie, Italie, Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, France, Pays-Bas). Compte tenu du petit nombre de liaisons avec les autres îles de l'arc antillais, Cuba apparaît encore cependant comme un isolat malgré un engouement touristique croissant des populations locales pour ce pays.

Aux deux extrémités des Petites Antilles, les aéroports des îles de Trinidad et d'Antigua s'affirment de plus en plus comme des hubs secondaires antillais et offrent un nombre de dessertes équivalent (respectivement 24 et 26 lignes directes en 2010). Port of Spain ne propose que quelques destinations vers les États-Unis et le Canada et est davantage tourné vers les îles anglophones et la bordure continentale de l'Amérique du Sud dont il est géographiquement très proche. Son intégration à l'espace caraïbe est cependant très incomplète puisqu'il ignore totalement les pays de l'isthme centro-américain, les îles françaises, Haïti et Cuba. Basée à Antigua, la LIAT (Leeward Islands Air Transport), compagnie régionale de plusieurs États de la Caricom (Caribbean Community), en a fait son hub d'où une desserte plutôt dense des îles antillaises, seules Cuba et Haïti échappant à son rayon d'action. Mais ce réseau n'inclut aucun pays d'Amérique latine, à l'exception du Guyana, pays actionnaire de la LIAT. Antigua dispose de plusieurs possibilités de dessertes avec l'Amérique du Nord (sept lignes directes) et est aussi reliée à Londres.

Barbade, Curaçao, la Jamaïque, Haïti, la Guadeloupe, Sainte-Lucie, la Martinique forment un troisième groupe : ici, la desserte extra-régionale l'emporte dans les trafics et l'offre de liaisons vers le Bassin caraïbe est plus limitée que dans les cas précédents, signe d'une insertion moins marquée dans l'espace régional. Les îles françaises se singularisent dans ce groupe par l'absence de lignes directes avec les États-Unis malgré leurs tentatives, plusieurs fois avortées, pour s'ouvrir à la clientèle touristique américaine.

Figure 5 : Les liaisons aériennes directes au départ de Cuba vers les pays hors AEC en 2010

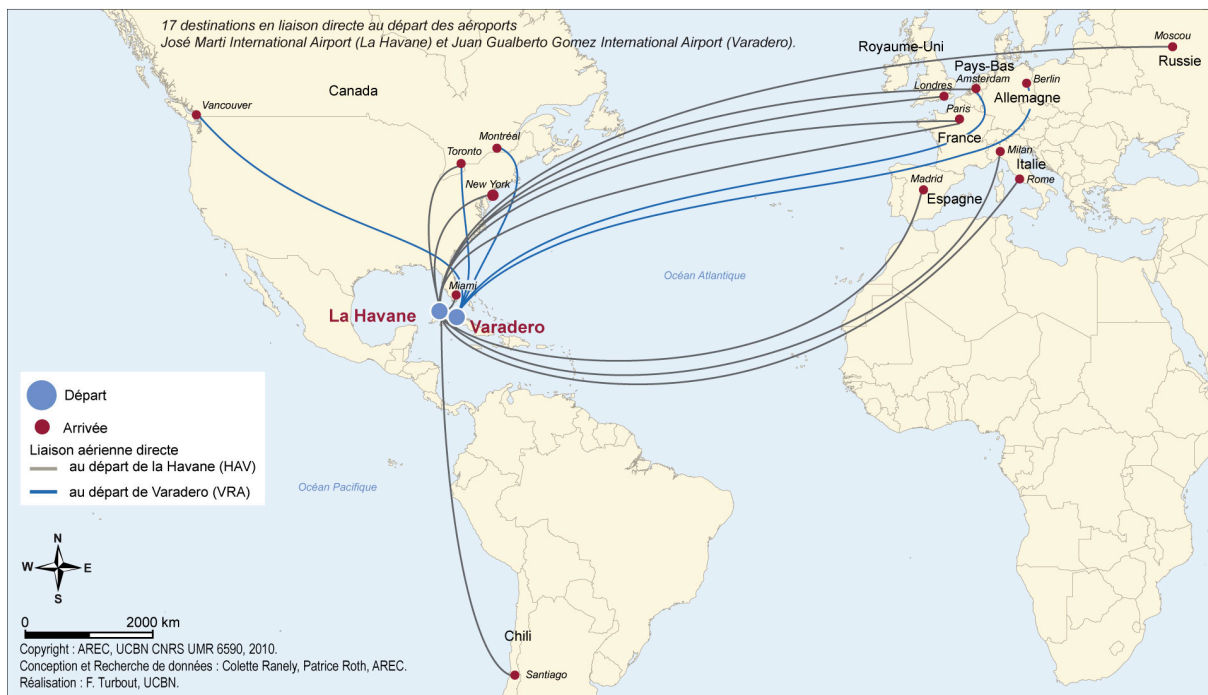


Fig.5 – Les liaisons aériennes directes au départ de Cuba vers les pays hors AEC en 2010

Figure 6 - Les liaisons aériennes directes au départ de Cuba vers les pays de l'AEC en 2010

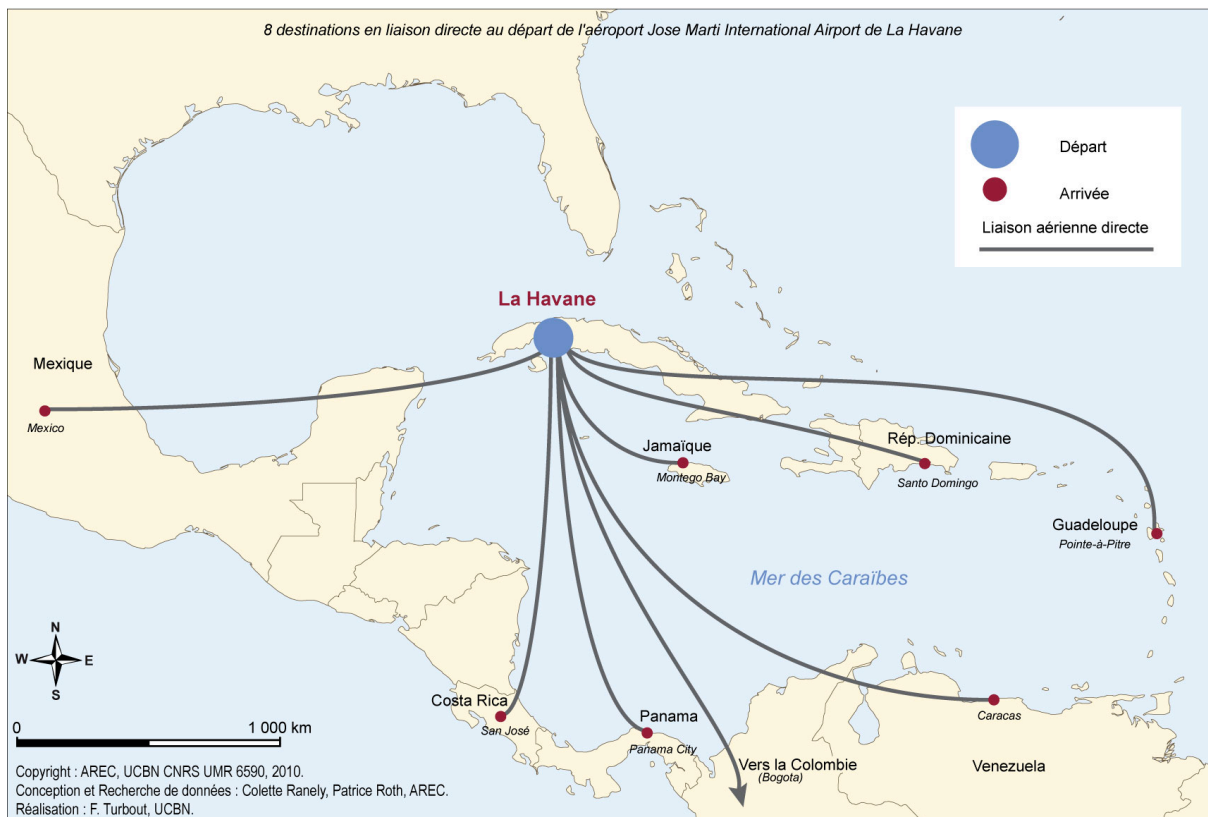


Fig.6 – Les liaisons aériennes directes au départ de Cuba vers les pays de l'AEC en 2010

Au bas de cette hiérarchie figurent de petites îles, telles Grenade, Saint-Vincent, la Dominique, qui n'ont qu'une desserte régionale et partielle. Faut de infrastructures suffisantes (pistes trop courtes pour accueillir les gros porteurs), d'attractivité économique et touristique, elles sont tributaires des hubs voisins pour les relations extra-régionales. D'autres territoires sont dans une situation de dépendance encore plus élevée : c'est le cas de Montserrat ou des îles secondaires d'entités archipélagiques qui n'ont souvent qu'une desserte de proximité avec l'île principale (Barbuda avec Antigua, Nevis avec Saint-Kitts, Marie-Galante avec la Guadeloupe, etc.) et qui sont donc en situation de « surinsularité » (Pelletier, 1997 ; Taglioni, 2006). Dans de très rares cas (les îles du sud de l'archipel guadeloupéen par exemple), la desserte aérienne a même disparu au profit de navettes maritimes, moins onéreuses à l'exploitation sur des distances souvent très courtes. Mais la traversée des canaux maritimes peut s'avérer houleuse, la disposition méridienne de l'arc antillais étant perpendiculaire aux courants dominants, et la concurrence du bateau reste paradoxalement limitée ; seules certaines liaisons proposent des services maritimes de proximité modernes et rapides, reflétant généralement des solidarités politiques et culturelles. L'absence de dessertes aériennes est donc souvent synonyme de marginalisation et illustre bien les difficultés rencontrées pour l'exploitation de ces lignes (Ranély Vergé-Dépré, 2008).

2. PROBLEMES ET LIMITES DE LA DESSERTE AERIENNE DES ANTILLES

De profondes inégalités entre les liaisons aériennes régionales et extérieures peuvent s'apprécier au niveau des volumes de trafic, des coûts, de la performance des équipements et des compagnies aériennes.

1- Des liaisons avec l'Amérique du Nord prépondérantes

Ce sont les liaisons les plus fréquentées et toutes les îles, à l'exception des territoires français, qui disposent d'un aéroport international de classe A⁵ ont aujourd'hui au moins une liaison directe avec l'Amérique du Nord. Les flux se dirigent surtout vers les États-Unis, compte tenu des liens économiques et culturels étroits avec le voisin américain. Dans les îles du nord, Puerto Rico, les Bahamas, Sint-Maarten et la République Dominicaine présentent l'offre la plus élargie de destinations vers ce pays. Dans la Caraïbe orientale, Barbade et Antigua sont reliées respectivement à six et cinq villes états-uniennes en 2010. Miami et New York sont historiquement les escales les plus prisées, mais des vols vers Atlanta et d'autres villes de la Megalopolis ou de la Floride sont également proposés dans certaines Antilles. La desserte du Canada se fait généralement depuis Toronto dans les îles anglophones et de Montréal dans les îles francophones.

La clientèle est majoritairement composée de touristes nord-américains. D'après la Caribbean Tourism Organization, sur les 16,5 millions de touristes ayant séjourné aux Antilles en 2009, plus de la moitié étaient originaires des États-Unis et du Canada (respectivement 7 millions et 2,3 millions). La proximité géographique a fait de ces îles tropicales l'aire récréative préférée du premier foyer émetteur de touristes au monde. La part des visiteurs en provenance des États-Unis représente de 80 à 90 % des touristes aux Bahamas et dans les territoires sous tutelle américaine comme Puerto Rico et les îles Vierges. La présence des touristes nord-américains est moins marquée dans les îles situées au sud de la Guadeloupe en raison notamment d'un plus grand éloignement géographique. Les affinités culturelles expliquent également dans cet espace une européanisation plus poussée de la clientèle touristique. Les îles françaises s'individualisent par leurs difficultés à conquérir le marché nord-américain pour plusieurs raisons : plus chères que leurs voisines anglophones, dont elles ne se distinguent guère par le produit touristique (malgré la valorisation d'une certaine

⁵ L'OACI classe les aéroports en cinq catégories en fonction de leur longueur de piste. Ceux de catégorie A ont une piste d'au moins 2 100 mètres.

« french touch »), leur image est souvent ternie par la récurrence de conflits sociaux. Cet exemple illustre parfaitement les relations existant entre transport aérien et tourisme. Ce dernier influence en général l'activité des aéroports, la forte saisonnalité des flux se répercutant inévitablement sur le fonctionnement des infrastructures et sur la santé financière des compagnies. Le développement de flux touristiques régionaux, lié notamment à la promotion des loisirs et à la hausse des niveaux de vie, permet parfois une fréquentation des infrastructures plus étalée dans le temps. Les flux migratoires constituent l'autre grande source de fréquentation des aéroports antillais ; ils sont généralement plus concentrés sur les vacances scolaires et les fêtes légales, périodes au cours desquelles les nombreux antillais vivant aux États-Unis ou au Canada reviennent dans leur île visiter leurs familles.

Les compagnies américaines sont très présentes sur les liaisons avec l'arc antillais grâce à leur puissance technologique et économique, leur maîtrise des grands Systèmes Informatiques de Réservation et le poids qu'ont les États-Unis dans les négociations des droits de trafics. Les plus puissants transporteurs, tels American Airlines (et sa filiale American Eagle), Delta Airlines, US Airways, Continental Airlines ou Air Canada, desservent traditionnellement les territoires antillais. Certaines compagnies basées dans la Caraïbe insulaire proposent, elles aussi, des vols réguliers vers les villes nord-américaines ; compagnies publiques pour la plupart, elles étendent les pavillons nationaux hors de l'aire régionale mais subissent de plein fouet la concurrence des transporteurs américains. L'arrivée récente de compagnies à bas coûts (Jetblue, AirTran, Westjet, etc.) n'a fait qu'accroître leurs difficultés. L'américaine Jetblue qui opère depuis 2000 des vols domestiques aux États-Unis, notamment depuis son hub principal de New York JFK, s'est déployée dans le Bassin caraïbe et dessert aujourd'hui en vols directs une douzaine d'îles antillaises. En 2011, elle est devenue la compagnie qui offre le plus grand nombre de sièges et de dessertes depuis Puerto Rico et la République Dominicaine (Jetblue Airways, 2011, p.7). Jetblue développe aussi ses activités en proposant des services entre les îles, avec des connexions facilitées pour les voyageurs en provenance de nombreuses villes des États-Unis.

2- Les liaisons avec le continent européen : le deuxième axe extra-régional

Elles sont minoritaires en nombre dans l'offre de vols directs réguliers au départ des Antilles et se limitent généralement à une ou deux destinations européennes. Le faisceau transatlantique se divise en routes parallèles marquées par des héritages historiques, culturels et économiques très forts qui révèlent les liens entre les îles antillaises et leurs anciennes ou actuelles métropoles. Ainsi, la polarisation sur Paris, Londres, Amsterdam ou Madrid est manifeste selon que l'on se trouve dans les îles françaises, anglophones, néerlandaises ou hispanophones. L'axe le plus fréquenté, entre la Guadeloupe, la Martinique et Paris, totalise plus de deux millions de passagers annuels, répartis équitablement entre les deux territoires. La concurrence établie sur ces liaisons depuis la libéralisation du ciel des DOM en 1986, qui a mis fin au monopole d'Air France, a provoqué une forte croissance des trafics, aujourd'hui ralentie. Avec au minimum trois vols quotidiens au départ de chaque île, ces flux représentent environ 60 % de l'activité des aéroports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France, un niveau de dépendance nulle part ailleurs atteint dans le reste du Bassin caraïbe. La continuité territoriale, revendiquée par les populations « domiennes », fait l'objet d'un débat politique récurrent qui voudrait trouver les moyens, notamment en matière tarifaire, de resserrer les liens entre la France métropolitaine et ses territoires ultrapériphériques (Ranély Vergé-Dépré, 2005). Parmi les îles antillaises, seule Cuba se distingue par la diversité des villes européennes desservies en vols directs : huit métropoles, dont Moscou, l'unique escale maintenue avec l'ancien bloc communiste. Dans les autres territoires, il n'y a pas eu de diversification de l'offre européenne, sauf dans quelques cas (République Dominicaine, Barbade, etc.) où des vols charters saisonniers ont été établis, pour les besoins du tourisme, avec certaines villes de la RFA ou d'Italie par exemple.

Le faisceau transatlantique est historiquement dominé par les grandes compagnies européennes (Air France-KLM, British Airways, Iberia), présentes chacune dans leur espace sous-régional. Mais depuis l'adoption des mesures de libéralisation du ciel européen à partir de 1987, de nouvelles compagnies ont pu se positionner sur ces marchés, avec plus ou moins de longévité. La guerre tarifaire, la crise du secteur aérien mondial, les spécificités de ces lignes sont autant de défis à relever pour les compagnies. Ces routes au long cours nécessitent un matériel coûteux (des avions gros porteurs exigeant des longueurs de piste suffisantes) mais les difficultés d'exploitation sont surtout liées à la forte saisonnalité et la directionnalité des flux, auxquels seuls les transporteurs les plus puissants peuvent faire face. Ces contraintes expliquent les difficultés des rares transporteurs régionaux présents sur l'axe transatlantique.

3- Les insuffisances de la desserte intra-Caraïbe

La desserte régionale connaît, elle aussi depuis plusieurs années, de profonds bouleversements. Les compagnies sont, en effet, confrontées à de nombreuses difficultés : l'étroitesse structurelle de ce marché ; la récession mondiale et les variations de la fréquentation touristique ; la hausse des coûts d'exploitation par suite de l'augmentation du prix du carburant et des primes d'assurance ; un contexte plus concurrentiel depuis la déréglementation qui a modifié la donne commerciale. Ainsi, le nombre de compagnies opérant aux Antilles varie au gré des faillites ou restructurations qui affectent ces entreprises.

On peut distinguer ici deux types de transporteurs. D'une part, les grandes compagnies internationales qui ont leur siège social hors du Bassin caraïbe et qui se sont positionnées sur certaines destinations en prolongeant leurs liaisons en provenance d'Europe ou des États-Unis ; elles sont peu nombreuses car ces lignes génèrent des niveaux de trafic peu attractifs. D'autre part, les compagnies d'envergure régionale, originaires des Antilles ou du reste du Bassin caraïbe ; leur nombre, plusieurs dizaines, est très fluctuant car leur situation financière est souvent précaire.

Ainsi, par exemple, une étape importante dans l'histoire du transport aérien régional a récemment été franchie lors du rachat, en mai 2010, d'Air Jamaica par la compagnie nationale de Trinidad-et-Tobago, Caribbean Airlines. La finalisation de cet accord a donné naissance au premier groupe aérien régional dans le Bassin caraïbe. Le passé tumultueux de ces deux compagnies illustre bien les difficultés rencontrées par les transporteurs antillais (Fig.7).

Le gouvernement jamaïcain, actionnaire majoritaire d'Air Jamaica depuis sa création en 1963, l'avait partiellement privatisée en 1994, avant d'en reprendre le contrôle en 2004 afin de lui éviter la faillite. Mais l'accumulation des pertes financières de la compagnie a rapidement mis l'État jamaïcain face à de nouvelles difficultés. Afin notamment de conclure un accord avec le FMI, le gouvernement a dû accepter de vendre Air Jamaica à la Caribbean Airlines. La disparition d'Air Jamaica a été une étape symbolique dans l'histoire de l'aviation antillaise car il s'agit de l'une des plus anciennes compagnies antillaises et parce que son rachat concrétisait enfin la volonté de coopération régionale par la création d'une compagnie aérienne d'envergure régionale et internationale. L'État jamaïcain est propriétaire de 16 % des actions de la Caribbean Airlines, le reste étant détenu par la République de Trinidad-et-Tobago.

Mise en service en 2007, Caribbean Airlines est l'héritière de la BWIA, compagnie créée dès 1940, et qui était devenue la compagnie nationale de Trinidad-et-Tobago en 1967. Elle avait été partiellement privatisée en 1995, mais le gouvernement trinitadien avait dû en redevenir l'actionnaire majoritaire en 2004 pour résoudre ses problèmes financiers. Une dernière recapitalisation de l'entreprise, fin 2006, avait été à l'origine de la création de Caribbean Airlines dont elle a repris les activités.

En rachetant Air Jamaica, Caribbean Airlines ajoute à son hub de Port of Spain celui de Kingston et agrandit largement son rayon d'action. Les réseaux des deux compagnies sont complémentaires malgré, jusqu'ici, les faibles connexions entre eux. Si celui d'Air Jamaica est

orienté vers la desserte de l'Amérique du Nord, celui de la Caribbean Airlines est plus étendu : outre New York et plusieurs villes de Floride, il inclut également des liaisons vers Londres, la Caraïbe insulaire orientale et les États proches du continent sud-américain (Venezuela, Guyana et Suriname).

Dans un contexte de plus en plus concurrentiel, les compagnies aériennes régionales sont donc, comme ailleurs dans le monde, confrontées aux mêmes défis : survivre et parvenir à une rentabilité durable, tout en offrant des tarifs abordables à des clientèles aux aspirations différentes. Selon certains experts, le secteur privé serait mieux à même de remplir cette mission par une plus grande prise en compte des réalités économiques. Mais le transport aérien est, en général, un secteur où les États tiennent à exercer leur souveraineté ; en quête de reconnaissance régionale, et internationale au lendemain des indépendances, chaque micro-entité insulaire a tenu à s'affirmer en possédant sa propre compagnie aérienne. Les mésaventures de nombre d'entre elles dans un marché plus compétitif témoignent de la non viabilité commerciale de la plupart de ces entreprises. Même si certaines ont été ouvertes au capital privé, les gouvernements ont souvent été obligés d'en reprendre le contrôle afin de leur éviter la faillite.

Aux Antilles, l'absence de liaisons directes entre sous-ensembles géopolitiques régionaux se traduit pour le passager par des surcoûts et des pertes de temps en transit. À cela s'ajoute la vitesse commerciale relativement faible des appareils utilisés sur les lignes régionales (des avions à turbopropulseurs de moins de 70, voire de 20 sièges). En Martinique par exemple, si l'on peut gagner directement les Grandes Antilles (sauf la Jamaïque) en 3 h 20 maximum, les distances-temps vers certaines petites îles anglophones et hollandaises, géographiquement plus proches, sont allongées par une ou deux escales (voire trois pour Antigua pourtant distante de 300 km). De ce territoire en situation « d'hypo-insularité », c'est-à-dire bien intégré à une métropole industrialisée (Nicolas, 2005 ; Taglioni, 2006), il est plus rapide et commode de se rendre vers la France (8 h de vol pour 7 000 km) que vers les pays d'Amérique du Nord et de l'AEC (Fig.8).

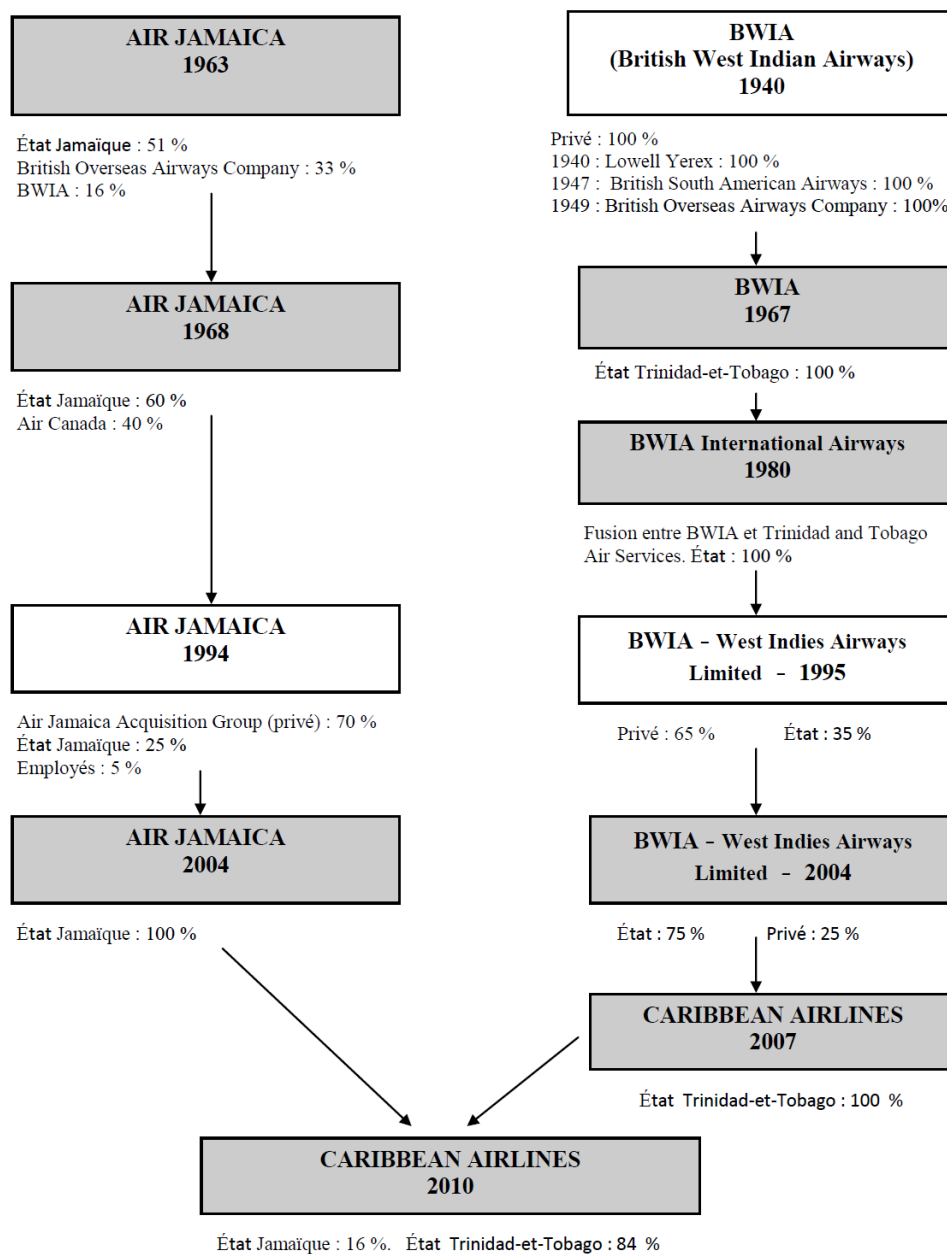
Une tarification jugée élevée, le non respect des horaires affichés font également l'objet de plaintes récurrentes de la part des voyageurs aux Antilles. Comme ailleurs, ceux-ci sont aussi de plus en plus sensibilisés au problème de la sécurité aérienne, d'autant plus que certains aéroports antillais sont réputés pour leurs atterrissages acrobatiques en raison de la faible longueur des pistes : 400 mètres à Saba et 650 mètres à Saint-Barthélemy (qui n'accueillent que des avions de faible capacité), 2 350 mètres à Sint-Maarten où l'atterrissage des gros porteurs est devenu une attraction pour les touristes.

Depuis peu, l'activité des transports donne lieu à une réflexion à l'échelle régionale, notamment au sein de l'AEC. Lors de sa création, en 1994, cette association a retenu quatre axes prioritaires de travail : le tourisme, le commerce, la lutte contre les catastrophes naturelles et les transports. Dans ce dernier cas, l'objectif visé est d'arriver à « unir la Caraïbe par voie aérienne et maritime », ce qui implique la recherche d'une meilleure collaboration entre les différents acteurs politiques et économiques régionaux. Faciliter les déplacements au sein des organisations d'intégration régionale est également l'une des recommandations du Programme d'action de La Barbade adopté par 111 gouvernements lors de la première Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement qui s'est tenue dans cette île en 1994. La coopération, technique ou commerciale, peut aboutir parfois à la fusion de services nationaux. Aux Antilles, les objectifs visés sont d'assurer une desserte plus cohérente de l'archipel et de diminuer les coûts d'exploitation pour les transporteurs. Mais il ne faudrait pas que cela induise un comportement monopolistique sur certaines destinations. Même si des rapprochements entre compagnies ont pu déjà se mettre en place, des obstacles demeurent face à une plus grande coopération régionale : les restrictions à la circulation sont encore nombreuses (demande de Visa, tarification souvent élevée), l'absence de marché et donc de liaisons aériennes sur

certaines destinations, la tentation toujours présente de se tourner vers l'extérieur plutôt que vers son voisin (lui-même confronté aux mêmes difficultés économiques), etc.

Figure 7

Les étapes de la constitution d'une compagnie aérienne régionale : Caribbean Airlines



État majoritaire dans le capital

Sources : compagnies et divers sites Internet

Fig.7 – Les étapes de la constitution d'une compagnie aérienne régionale : Caribbean Airlines

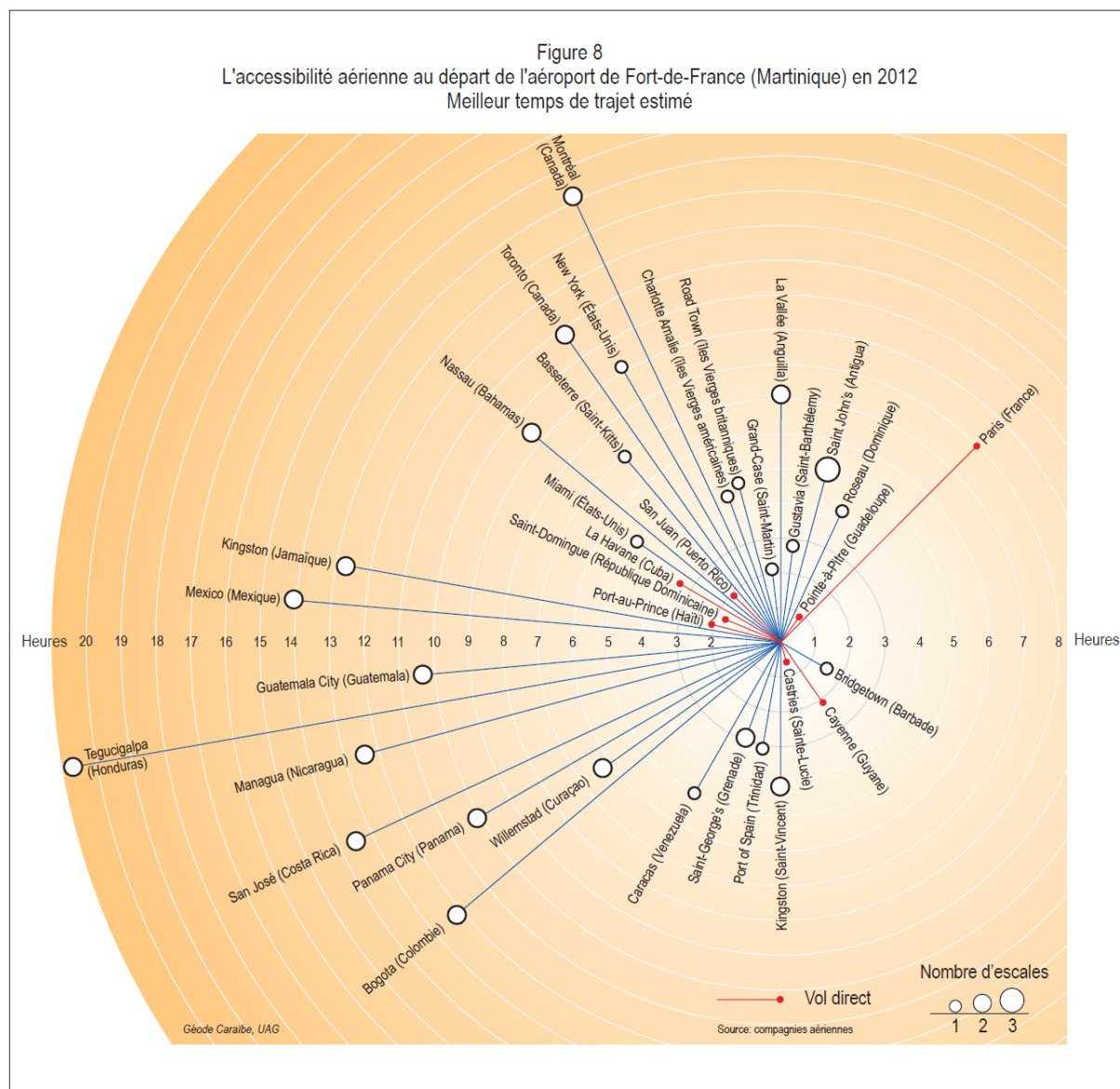


Fig. 8 – L'accessibilité aérienne au départ de l'aéroport de Fort-de-France (Martinique) en 2012
Meilleur temps de trajet estimé

CONCLUSION

Élément familier du vécu des populations antillaises, l'avion s'est relativement démocratisé au cours des dernières décennies. Les Antilles ne sont pas des terres isolées puisqu'elles sont l'une des destinations touristiques tropicales les plus fréquentées au monde. Même si cette accessibilité n'est pas aussi performante dans toutes les îles, aucune n'est réellement un bout du monde grâce notamment à la proximité des distances géographiques entre ces territoires. Elles se distinguent en cela des îles de l'océan Indien ou d'Océanie. Les relations avec le reste du monde sont cependant très déséquilibrées : les liaisons directes avec le Pacifique, l'Afrique ou l'Asie, même pour les plus grands aéroports, sont inexistantes. Aux lignes « généralistes », drainant plusieurs types de clientèles, s'opposent des lignes plus spécialisées. Ces dernières traduisent des orientations économiques (flux touristiques des grands aéroports de la République Dominicaine), d'autres répondent aux besoins d'une diaspora (Port-au-Prince en Haïti) et d'une continuité territoriale (Guadeloupe, Martinique) ou

encore, dans le cas particulier de Cuba, à une nécessité de rompre l'isolement.

Pour l'ensemble de l'archipel, malgré une plus grande mobilité des populations au sein de l'espace antillais, New York, Miami, Paris ou Londres leur paraissent souvent plus proches et plus connues que les grandes villes de la région. Les lignes avec l'extérieur offrent de meilleurs tarifs et une plus grande rapidité que les liaisons régionales qui nécessitent souvent plusieurs escales. Ainsi, comme dans le reste du Bassin caraïbe, l'avion n'a semble-t-il pas réussi à redessiner le cadre des relations des îles antillaises : par sa rapidité, il a renforcé les liens avec l'extérieur issus de l'histoire et n'a pas encore permis de contribuer à un réel décloisonnement régional.

Bibliographie

A.R.E.C., *Atlas électronique de la Caraïbe*, <http://atlas-caraibe.certic.unicaean.fr/>

Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L. & Zembri P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, 232 p.

Bernardie N. & Taglioni F. (dir.), 2005, *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires*, Paris, Karthala, 448 p.

Chardon J.-P., 1987, *L'avion dans les Antilles*, Talence, CRET, coll. Îles et Archipels, 178 p.

GÉODE Caraïbe, 2011, *La Caraïbe, un espace pluriel en questions*, Paris, Karthala, coll. *Terres d'Amérique*, n°8, 330 p.

GÉODE Caraïbe, 1998, *Quels transports dans les petites îles caraïbes ?*, Paris, Karthala, coll. *Terres d'Amérique*, n°1, 342 p.

Jetblue Airways, 2011, *Annual report*, 111 p.

Merlin P., 2000, *Le transport aérien*, Paris, La documentation Française, 152 p.

Nicolas T., 2005, « L'hypo-insularité », une nouvelle condition insulaire : l'exemple des Antilles françaises, *L'Espace Géographique*, 2005-4, pp.329-341.

Pelletier Ph., 1997, Aspects géopolitiques de la surinsularité japonaise, in Sanguin A.-L. (dir.), 1997, *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, pp.131-141.

Ranély Vergé-Dépré C., 2009, Les dynamiques aéroportuaires dans l'archipel des Antilles, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2009-4, Paris, pp.512-521.

Ranély Vergé-Dépré C., 2008, Transport aérien et territoires insulaires : l'exemple des Petites Antilles, *Annales de Géographie*, n°659, Paris, Armand Colin, pp.97-109.

Ranély Vergé-Dépré C., 2005, Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises, *Études Caribéennes*, n°3, Paris, Éditions Publibook, pp.15-23.

Taglioni F., 1997, Géopolitique et insularité : l'exemple des Petites Antilles, in Sanguin A.-L. (dir.), 1997, *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, pp.175-189.

Taglioni F., 2006, Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique, *Annales de géographie*, n°652, nov.-dec., pp.664-687.