



## Transport et territoires insulaires, Editorial Géotransports n°

3

Colette Ranély Vergé-Dépré

### ► To cite this version:

Colette Ranély Vergé-Dépré. Transport et territoires insulaires, Editorial Géotransports n° 3. Géotransports, 3, p. 3-6, 2014. <hal-04664965>

**HAL Id: hal-04664965**

**<https://hal.science/hal-04664965v1>**

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 CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License

## EDITORIAL

## TRANSPORT ET TERRITOIRES INSULAIRES

**Colette RANELY VERGE-DEPRE**

AIHP-GÉODE Caraïbe (EA 929)

Université des Antilles et de la Guyane

Les articles réunis ici dans ce troisième numéro de la revue *Géotransports* sont une sélection de contributions présentées lors du colloque itinérant « *Transports et territoires insulaires* » qui s'est tenu aux Antilles du 4 au 9 avril 2011. Organisé conjointement par la Commission de Géographie des Transports du CNFG et par le centre de recherche AIHP-GÉODE Caraïbe (EA 929) de l'Université des Antilles et de la Guyane, ce colloque itinérant a réuni une vingtaine d'enseignants-chercheurs<sup>1</sup> en provenance de la France métropolitaine, de la Martinique et de la Belgique. L'ensemble des participants adresse ses vifs et chaleureux remerciements aux présidents des collectivités, élus, personnels et acteurs socio-professionnels qui ont œuvré au succès de cette manifestation à la Martinique, Saint-Martin, Sint-Maarten, Saint-Barthélemy et Anguilla.

L'objectif de cette manifestation scientifique était d'étudier, à toutes les échelles spatiales, les interrelations entre insularité, systèmes de transport et mobilités. Dans le contexte géographique si particulier de l'insularité, les transports jouent, en effet, un rôle fondamental ; ils participent aux dynamiques d'ouverture et de fermeture de ces territoires et sont un vecteur essentiel de cohésion territoriale et de développement économique. Deux séances dédiées au colloque proprement dit (Martinique, 4-5 avril 2011) ont permis d'aborder ces thématiques à partir d'exemples de territoires insulaires situés dans le Bassin caraïbe, en Europe, dans l'océan Indien ou en Asie. Les communications ont fourni l'occasion de comparaisons, de différenciations, mais aussi de généralisations. Des visites sur le terrain ont porté sur l'étude des systèmes et infrastructures de transport de quatre petites îles antillaises : la Martinique (4-6 avril 2011), Saint-Martin (7 avril), Saint-Barthélemy (8 avril) et Anguilla (9 avril). En dépit de problématiques communes, ces territoires insulaires présentent, en effet, des spécificités indéniables en matière de mobilités et d'offre de transports. Les tables rondes organisées par les Collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy ont non seulement permis de faire le point sur ces questions mais ont aussi lancé des perspectives de coopération régionale, notamment entre les deux parties de l'île franco-néerlandaise de Saint-Martin et l'île anglaise d'Anguilla. Ce colloque itinérant a ainsi été l'occasion d'associer aux universitaires travaillant sur ces problématiques des acteurs de l'aménagement, des autorités organisatrices de transports, des opérateurs de réseau, etc. Il a reçu notamment le concours actif du Conseil Général de la Martinique et des Collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy.

---

<sup>1</sup> Ses organisateurs étaient Jean Varlet (Université de Savoie), Colette Ranély Vergé-Dépré (Université des Antilles et de la Guyane) et Maurice Burac (Université des Antilles et de la Guyane).

Le comité scientifique était également composé de Nathalie Bernardie-Tahir (Université de Limoges), d'André Calmont (Université des Antilles et de la Guyane), de Jean-Pierre Chardon (Université de la Rochelle), d'Henry Godard (Université des Antilles et de la Guyane), de Thierry Hartog (Université des Antilles et de la Guyane) et de Pierre Zembri (Université de Cergy-Pontoise).

Définie comme une étendue de terre entourée d'eau, l'île constitue un « bon objet géographique » (Pelletier<sup>2</sup>, 2005) mais néanmoins complexe (Sanguin<sup>3</sup>, 1997 ; Sevin, Chaléard & Guillaud, 2010<sup>4</sup>). Au cours des dernières décennies, les petits territoires insulaires ont connu de profondes mutations économiques, sociales, politiques et culturelles dont le monde des transports est à la fois un facteur, une manifestation, un révélateur et une conséquence. Mais dans ce contexte géographique si particulier de l'insularité, les transports tiennent-ils une place spécifique ? Et si oui, laquelle ? Quelques questions ont ainsi été des fils conducteurs tout au long des travaux du colloque :

- Quel rôle joue l'insularité dans le développement spécifique des moyens de transport et quels en sont les impacts sur les mobilités ?
- Les transports parviennent-ils à assurer une cohésion territoriale au sein des archipels et une intégration territoriale avec le monde extérieur ?
- Quels enseignements peut-on tirer du fonctionnement des dessertes et de la structuration des réseaux sur l'organisation territoriale des espaces insulaires et sur leur vie de relations ?
- Quelles réponses les acteurs institutionnels et socio-économiques apportent-ils aux besoins de déplacements des hommes et des marchandises ?

Trois principaux axes de réflexion ont ainsi été retenus.

### Les dynamiques d'ouverture et de fermeture des espaces insulaires

Dans l'imaginaire collectif, l'île se caractérise le plus souvent par un isolement (qu'il soit réel ou vécu) lié à la rupture géographique que constituent la mer ou l'océan. Les îles véhiculent, pour le continental, des images d'évasion ou d'un ailleurs « idéal »<sup>5</sup>. Mais pour l'insulaire, vivre dans une île implique la nécessité d'une ouverture au monde extérieur, en particulier lorsque les économies de ces micro-territoires ne sont pas suffisamment diversifiées pour satisfaire les besoins de la vie quotidienne. Ne pouvant plus être considérée uniquement en termes d'isolement ou de cloisonnement, l'insularité implique également l'échange et la circulation. Certaines îles, comme Singapour ou Hong Kong, ont fait de leur situation un atout et sont devenues des carrefours maritimes, des espaces-relais de la mondialisation. La diversité insulaire se manifeste par la variabilité de leur accessibilité, celle-ci permettant d'établir, par exemple, des typologies des espaces en fonction de leur degré de désenclavement. Les espaces insulaires sont donc de bons objets pour examiner les dialectiques de clôture et d'ouverture, d'intériorité et d'extériorité.

L'appréciation de l'accessibilité peut se distinguer à plusieurs échelles : les relations avec le continent, les liaisons inter-îles notamment dans les situations archipélagiques, et la desserte intérieure des îles.

La question de la cohésion territoriale est traitée ici à partir de deux exemples. Pierre Zembri montre comment les transports en Corse, qui se sont longtemps développés dans le cadre particulier du concept de continuité territoriale avec la France, doivent s'adapter et faire face au défi de la libéralisation. Les réformes entamées ont, jusqu'ici, permis le maintien de certaines spécificités pour assurer la pérennité de la desserte de cette île méditerranéenne.

L'étude des dessertes aériennes dans l'archipel des Antilles permet à Colette Ranély Vergé-Dépré de présenter les inégalités de désenclavement au sein d'îles en situation d'hypo-insularité (la contrainte insulaire plus ou moins surmontée) ou de sur-insularité (l'île qui souffre de son enclavement). La promotion du tourisme international et les liens étroits

<sup>2</sup> Pelletier P., 2005, L'île, un bon objet géographique, in Bernardie N. & Taglioni F. (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires, De l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 448 p.

<sup>3</sup> Sanguin A.-L. (dir.), 1997, *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, 389 p.

<sup>4</sup> Sevin O., Chaléard J.-L. & Guillaud D. (dir.), 2010, Comme un parfum d'îles, in *Florilège offert à Christian Huetz de Lempis*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, coll. Géographie, Paris, 515 p.

<sup>5</sup> Brigand L., 2009, *Besoin d'îles*, Paris, Stock, 248 p.

établis de longue date avec l'Europe et l'Amérique du Nord expliquent pourquoi le transport aérien renforce ici les relations avec l'extérieur, plutôt que de contribuer au rapprochement régional.

### Les territoires sous l'influence des réseaux

Dans le sens inverse des interactions entre transports et territoires insulaires, quel rôle jouent les transports et les variations de l'accessibilité dans le développement de ces territoires ? Sur le plan économique, le tourisme tient une place évidemment particulière dans les îles ; d'où la double question du rôle de l'ouverture des îles à l'activité touristique et de la répercussion de la promotion du tourisme sur leur désenclavement<sup>6</sup>. De nombreuses îles tropicales ont fondé leur développement sur le tourisme et ont investi dans des infrastructures modernes pour anticiper ou satisfaire la demande des tour-opérateurs. L'augmentation de la capacité de transport des avions et des paquebots et la déréglementation des transports ont favorisé une relative démocratisation de l'offre touristique et un essor de la fréquentation de ces îles. La hausse des niveaux de vie, la croissance des flux migratoires et touristiques se traduisent par une plus grande mobilité des populations à laquelle les réseaux de desserte participent.

Le rôle du transport aérien dans la mise en tourisme des îles tropicales est étudié par Hélène Pébarthé-Désiré et Véronique Mondou à partir d'exemples d'îles de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives). Si celles-ci souffrent des mêmes contraintes « 3E » (éloignement des marchés européens, éclatement insulaire et exigüité des territoires), les configurations locales, les jeux des différents acteurs conduisent à des situations différentes où les attentes promises par l'ouverture aérienne n'ont pas toujours été satisfaites.

Dans la Caraïbe insulaire, la diversité des stratégies touristiques et la mise en concurrence des îles par les puissantes compagnies de croisière nord-américaines accentuent également les déséquilibres territoriaux au sein du premier bassin mondial de la croisière. Thierry Hartog établit ainsi une typologie des îles antillaises en fonction de leur évolution vis-à-vis de cette activité.

### Sur la notion d'insularité

L'insularité est, par définition, un caractère propre à une île. Mais la diversité des réalités insulaires montre qu'il est vain de rechercher une éventuelle « loi des îles » qui agirait inmanquablement sur les sociétés humaines et les territoires insulaires. Le fonctionnement des réseaux a, en effet, un impact sur le désenclavement et sur les représentations des populations vis-à-vis de l'insularité ou de l'isolement<sup>7</sup>. Il influe sur l'évolution des comportements, des mentalités et amène à modifier la relation des populations vis-à-vis du sentiment d'insularité, dans le sens soit d'un renforcement, soit d'un affaiblissement de celui-ci.

Mathieu Strale s'interroge ainsi sur l'insertion des espaces insulaires dans les chaînes logistiques mondiales et le transport de marchandises. Il montre que, si l'insularité peut *a priori* être un handicap à l'intégration des flux mondiaux, de nombreux autres facteurs expliquent la diversité des réalités insulaires.

En transposant le concept d'insularité à un espace continental, Pierre Thorez s'intéresse au cas de la péninsule du Kamtchatka où les populations vivent isolées du reste de la Russie, qu'elles appellent d'ailleurs le « continent ». Cette situation d'insularité péninsulaire s'est aggravée depuis la fin de l'URSS et le Kamtchatka souffre de graves problèmes de désenclavement qui ne pourront être résolus sans une intervention étatique.

<sup>6</sup> Bernier X. & Gauchon C. (coord.), 2007, Transport et tourisme, *Cahiers de Géographie*, n°4, EDYTEM, Actes du colloque organisé à Chambéry du 13 au 15 septembre 2006, 299 p.

<sup>7</sup> Bernardie-Tahir N., 2005, Des « bouts du monde » à quelques heures : l'illusion de l'isolement dans les petites îles touristiques, *Annales de Géographie*, vol. 644, n°4, p. 362-382.

Enfin, Jean Varlet et Pierre Ageron s'interrogent sur la transposition de la notion d'insularité en milieu continental, dans un espace topologique, sous l'action des réseaux de transports. Partant de l'identification des marqueurs de l'insularité topographique et de l'analyse de leur signification pour le géographe des transports, ils font alors émerger d'une part l'insularité comme produit d'une discontinuité simple (station de montagne, territoire-réseau), et d'autre part l'insularité double des réseaux (réseaux en étoile générateurs d'archipels, complexe aéroportuaire comme territorialité entre île et archipel).

Le comité de rédaction de *Géotransports* remercie tous les participants actifs à ce colloque itinérant et regrette de n'avoir pas pu, pour des raisons éditoriales, publier la totalité des contributions présentées.