



[Numéro numéro 120](#) · [Articles](#) · Mise en ligne : 04/2017

L'avion, facteur d'unification du Bassin caraïbe ?

par : [Colette Ranély Vergé-Dépré](#) et [Patrice Roth](#)

Mots-clés : [aéroport](#), [Bassin caraïbe](#), [desserte](#), [réseau](#), [transport aérien](#)

L'activité aérienne est ancienne dans le Bassin caraïbe et y occupe une place exceptionnelle. Dans cet espace extraverti, elle constitue un enjeu économique et politique majeur. Alors que les pays de la Caraïbe tentent de renforcer la solidarité régionale, le transport aérien renforce-t-il l'extraversion ou, au contraire, favorise-t-il une meilleure cohésion territoriale au sein de cet espace ?

Air transport, a unifying factor of the Caribbean Basin?

Abstract: Air transport activity has long played an exceptional role in the Caribbean Basin. In this extroverted space, this activity represents major economic and political stakes. While Caribbean countries are trying to strengthen regional solidarity, does the air transport industry encourage this space to open up to the outside world or, on the contrary, does it ensure a greater territorial cohesion?

Keywords: airport, air services, air transport industry, Caribbean Basin, network

La navegación aérea, un factor para la unificación de la Cuenca del Caribe?

Resumen: La Cuenca del Caribe es un espacio extrovertido donde la actividad aérea tiene una larga trayectoria histórica, y constituye un reto económico y político. En este contexto se plantea si el transporte aéreo reforzará la cohesión territorial y la solidaridad de los países del Caribe, o supondrá una extraversion hacia otros territorios?

Palabras clave: Aeropuerto, Cuenca del Caribe, red, servicios aéreos, transporte aéreo

Espace morcelé et disparate sur les plans physique, politique, économique et culturel, soumis durant des siècles à des tutelles et influences extérieures (européennes puis états-uniennes), écrasé par les masses continentales qui l'enserment au nord et au sud, malmené par les atlas, le « monde caraïbe » a toujours eu du mal à exister en tant qu' « être géographique » (Carré, Séguin, 1998 ; Musset *et al.*, 1998). Il est vrai que, dans la région même, la perception de la « caribéanité » est très variable.

La configuration éclatée du bassin a donné au transport aérien un rôle exceptionnel. L'activité aérienne s'est développée précocement dans la Caraïbe : dès l'entre-deux guerres, elle a, en effet, servi d'espace relais pour les compagnies états-uniennes (surtout la Pan Am) reliant l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud (Chardon, 1984). Les années 1960-1970, dans un contexte d'essor mondial très rapide du transport aérien, ont vu exploser la fréquentation touristique états-unienne. L'absence d'un réseau consistant et cohérent de liaisons maritimes internes a fait de l'avion, en particulier pour les îles, un enjeu essentiel d'ouverture et de développement économique (*Géotransports*, 2014). Les réseaux et, plus généralement, l'activité aérienne, offrent donc une clé de lecture privilégiée du fonctionnement régional (Ranély Vergé-Dépré, 2008 ; Ranély Vergé-Dépré, Roth, 2010).



La naissance, en 1994, de l'Association des États de la Caraïbe (AEC), concrétisation institutionnelle du vieux rêve pancaraïbe, même si elle n'a qu'un rôle consultatif et de concertation (CRPLC, 1996-1997), a donné au transport aérien une nouvelle dimension, éminemment politique (*Hérodote*, 2004). L'amélioration des relations aériennes, perçue comme outil de renforcement des liens intrarégionaux, a fait partie, dès l'origine, de ses objectifs prioritaires.

L'analyse de différents aspects de l'activité aérienne y trouve donc tout son intérêt pour apprécier la cohérence régionale et ses limites. Nous avons, en général, adopté le périmètre territorial de l'AEC : il comprend, à l'exception très significative 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). Cet espace est considéré comme une « Méditerranée américaine » (*M@ppemonde* n°72, 2003-4), même si le terme ne fait pas l'unanimité (Bégot, 2010). Les États-Unis, en revanche, en ont été tenus à l'écart, car ils restent davantage perçus comme la puissance dominante que comme un partenaire (Bégot *et al.*, 2009). Ils sont pourtant bien présents physiquement par les littoraux de cinq de leurs États fédérés — dont plusieurs portent la trace des héritages de l'esclavage —, par leur influence multiforme et les puissants flux régionaux de toute nature qu'ils génèrent. Quant à Miami, ville incontestablement caraïbe, elle joue un rôle majeur de plateforme régionale. Il est donc difficile de les oublier.

La richesse très variable des fonctions et de l'offre de dessertes des aéroports, le dessin et le maillage inégal des réseaux, la part respective des liaisons régionales et extrarégionales, la nature des clientèles sont autant d'éléments qui mettent en évidence les contrastes de l'espace caraïbe, ses fractures, ses relations privilégiées et la hiérarchie de ses territoires. Ils peuvent ainsi apporter une contribution à la vaste réflexion en cours sur la cohérence et, finalement, l'existence même d'une grande région caraïbe (Gatzambide-Geigel, 1996 ; Girvan, 2013).

Des aéroports très divers au cœur de la vie régionale

Les aéroports se différencient tant par l'importance de leurs trafics, que par les types de clientèles qu'ils drainent et leur rôle organisateur régional.

Des infrastructures de toutes tailles

Le ciel caraïbe fait partie — en nombre de vols, de densité de lignes et de volume de trafic rapporté à la population — des espaces très fréquentés de la planète. La taille des grands États continentaux, l'insularité antillaise, la médiocrité des autres modes de transport, l'importance des diasporas, la forte fréquentation touristique, l'intégration parfois à des centres extrarégionaux, l'augmentation de l'offre de sièges consécutive à la déréglementation du transport aérien expliquent l'intensité des trafics.

En 2013, une cinquantaine d'aéroports internationaux ont enregistré un trafic de plus d'un million de passagers (**figure 1**). À l'inverse, de nombreux petits équipements assurent le désenclavement vital des plus petits territoires insulaires et des nombreux lieux isolés de l'isthme.



Figure 1. Les trafics des principaux aéroports du Bassin caraïbe en 2013.

Un aéroport principal (voire unique), proche de la capitale politique, concentre en général l'essentiel de l'activité aérienne. Cependant, Cuba et la Jamaïque possèdent deux grandes plateformes internationales, l'une généraliste, l'autre à vocation touristique ; trois pays (Mexique, Colombie et République dominicaine) en ont



encore davantage. La hiérarchie aéroportuaire se différencie fortement de celle des populations des territoires desservis. L'aéroport de Mexico — agglomération la plus peuplée du bassin — n'arrive qu'au cinquième rang (31,5 millions de passagers), derrière les grands aéroports du sud des États-Unis. À Pointe-à-Pitre, le trafic dépasse les 2 millions de passagers annuels pour une population guadeloupéenne de 400 000 habitants, alors que celui de Managua n'atteint que 1,2 million de passagers pour un pays de 6 millions d'habitants. Le ratio trafic/population est impressionnant dans les petites îles touristiques : 1 à 8 aux Bahamas et 1 à 38 à Saint-Martin !

La croissance des trafics, durant la période récente, a été quasi générale. Les effets de la crise économique de la fin des années 2000 expliquent cependant la stagnation, voire la baisse de fréquentation de quelques aéroports du sud des États-Unis durant la période 2006-2013. À San Juan (Porto Rico), elle a été spectaculaire et a atteint 2,3 millions de passagers.

Portes souvent quasi uniques d'entrée et de sortie des hommes, les aéroports jouent un rôle essentiel dans la vie de la plupart des territoires (Merlin, 2000). Dans ces terres d'émigration, c'est là que les familles se quittent et se retrouvent. Ils attirent également à leur proximité des activités de services et de production (industrie textile, de la chaussure ou de la maroquinerie à Port-au-Prince, La Romana, Castries). Le dynamisme de Panama City et ses perspectives d'avenir sont même à l'origine d'un ambitieux projet de long terme qui devrait donner naissance à Panatropolis. Cette aéroville ou *aérotropolis* (Kassarda, Lindsay, 2011), serait à la fois le « hub des Amériques », un espace d'activité d'envergure mondiale et une vaste région urbaine. Elle deviendrait ainsi un nouveau centre au sein d'une configuration métropolitaine multipolaire (Gaschet, Lacour, 2002).

Deux clientèles extrarégionales prédominantes

Clientèle touristique et clientèle affinitaire¹ représentent l'essentiel des trafics. Depuis les années 1960-1970, le Bassin caraïbe est devenu une destination touristique majeure grâce à la massification du transport aérien et à la proximité des États-Unis (Gay, 2000). 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 (19 millions de touristes en 2013) et le littoral du Yucatán ; un tourisme plus diversifié, encore limité mais en croissance continue, touche depuis peu l'isthme.

L'activité touristique oriente largement les flux et sous-tend l'activité de nombreux aéroports. Aux Antilles, la hiérarchie aéroportuaire se calque d'ailleurs étroitement sur celle de la fréquentation touristique (**tableau 1**).



Tableau 1. Fréquentation touristique et trafics aéroportuaires aux Antilles en 2013.

Le développement touristique a suscité la modernisation et l'agrandissement des équipements existants, parfois même la construction de nouvelles infrastructures à proximité des grandes stations balnéaires : Punta Cana, La Romana en République dominicaine, Montego Bay en Jamaïque, Varadero à Cuba. La qualité des installations aéroportuaires détermine souvent le type de tourisme adopté : quelques petites îles (Anguilla, Saint-Barthélemy, Grenadines), trop exiguës pour allonger leurs pistes, se sont orientées vers un tourisme de luxe et sont desservies indirectement par des avions de plus faible capacité ; à l'inverse, certaines destinations phares du tourisme de masse ont multiplié les aéroports accessibles aux gros-porteurs (Ranély Vergé-Dépré, 2009).

La forte saisonnalité des flux touristiques conditionne aussi la desserte aérienne. En haute saison (période hivernale), les vols à la demande s'ajoutent à l'activité régulière, mais restent concentrés sur quelques



destinations ; les compagnies charters jouent ici un rôle plus limité que dans d'autres régions comme la Méditerranée, car les petits États caraïbes ont pendant longtemps tenu à contrôler leur activité aérienne et à soutenir leurs transporteurs nationaux (Chardon, 1987). Les compagnies à bas coûts ont contribué récemment à enrichir l'offre sur certaines liaisons avec l'Amérique du Nord et l'Europe, mais pour pérenniser leurs activités tout au long de l'année, elles cherchent aussi à attirer les voyageurs d'affaires et ceux qui visitent parents ou amis. À ces flux majeurs d'origine extrarégionale, se sont ajoutés récemment des flux touristiques intrarégionaux, liés notamment aux différentiels de niveaux de vie (entre les îles françaises et la République dominicaine ou Sainte-Lucie, etc.). Ils contribuent à alimenter certaines lignes régionales. La souplesse et la réactivité du transport aérien rendent cette manne touristique potentiellement très volatile. Elles instaurent entre les destinations régionales un climat de concurrence exacerbée qui rend difficiles les tentatives de coopération (packs « multidestinations »).

L'importance des diasporas caraïbes en Amérique du Nord, en Europe, mais aussi à l'intérieur du bassin, est à l'origine d'abondants flux « affinitaires » de voyageurs qui, périodiquement, « reviennent au pays ». Il est difficile de les distinguer précisément dans les statistiques mais ils sont également marqués par une forte saisonnalité (vacances d'été pour les Antilles françaises²). Les plus massifs sont ceux entre le Mexique et les États-Unis, où vivent plus de 12 millions de Mexicains. Certaines lignes (Port-au-Prince/Fort-de-France) n'existent que par ce type de clientèle. L'évolution des relations entre les États-Unis et Cuba va sûrement générer de nouveaux et considérables échanges.

Ces deux grandes clientèles sont représentées en proportion très variable selon les aéroports, les lignes et les saisons. Des lignes « généralistes » drainent tous les types de clientèles. D'autres, plus spécialisées, peuvent traduire des choix économiques (réseaux « touristiques » des aéroports de la République dominicaine ou de la Jamaïque), répondre prioritairement aux besoins d'une diaspora (Port-au-Prince), d'une continuité territoriale (Guadeloupe, Martinique) ou encore, dans le cas particulier de La Havane, à une nécessité de rompre l'isolement.

Des aéroports au rôle organisateur régional très inégal

Un gouffre sépare la myriade de tout petits aéroports qui n'assurent qu'un désenclavement minimum et les grandes plateformes qui concentrent et redistribuent les flux (hubs) (Bavoux *et al.*, 2005). Seuls quelques-uns, pas toujours les plus fréquentés, méritent ce qualificatif, marqueur de dynamisme et d'intégration régionale. Ils sont au cœur d'un réseau en étoile dense, ouvert à la fois vers l'extérieur et la région (**figure 2**)³.



Figure 2. Hiérarchie fonctionnelle des principaux aéroports du Bassin caraïbe.

La hiérarchie aéroportuaire est dominée par les hubs historiques de Miami et San Juan, auxquels s'est ajouté plus récemment un nouveau venu, dynamique et ambitieux, Panama City.

Deuxième aéroport des États-Unis pour le trafic international et premier pour le trafic de fret international, l'aéroport de Miami, ouvert en 1928 par la Pan Am, est 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, qui viennent embarquer dans les ports floridiens, ont contribué à en faire le grand hub et une métropole régionale majeure (Girault, 2003). Son réseau caraïbe, couvrant 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.

Dans l'arc antillais, San Juan propose des liaisons directes avec la quasi-totalité des îles, mais néglige totalement l'isthme. La forte chute récente de son trafic est liée au départ, en 2013, d'American Eagle, filiale



d'American Airlines, dont c'était l'unique hub aux Antilles.

À l'inverse, Panama City s'impose comme hub émergent. Son réseau apparaît plus équilibré que celui de San Juan (**figure 3**). C'est le seul aéroport de l'isthme à entretenir des relations consistantes aussi bien avec ses voisins qu'avec l'archipel, même si les petites îles restent oubliées. Le réseau extrarégional (une trentaine de liaisons vers l'Amérique du Nord, du Sud et l'Europe), est également plus riche et plus diversifié que celui des autres plateformes. La montée en puissance de l'aéroport tient au dynamisme de la compagnie COPA Airlines et à la remarquable intégration du pays à la mondialisation par le canal, ses immenses zones franches et le puissant centre financier de Panama City.



Figure 3. Lignes aériennes directes au départ de Panama City vers les États de l'AEC en 2014.

Six autres aéroports s'affirment comme des hubs secondaires. Leur réseau régional est certes vaste, mais la prédominance des relations avec les États-Unis est manifeste. Dans l'isthme, San José, San Salvador et Guatemala City doivent cette fonction à la vitalité et à la stratégie de la compagnie Avianca Holdings (ex TACA-Avianca) qui les a choisis comme hubs et a établi entre eux une certaine complémentarité. Dans les Petites Antilles, Philipsburg, Saint-John's et Port of Spain jouent le rôle de plaque tournante pour les îles proches.

Les aéroports des capitales des « 3 Grands » de l'AEC (Mexique, Venezuela, Colombie) sont très fréquentés, mais leurs réseaux sont peu tournés vers la Caraïbe. Ils entretiennent des relations préférentielles avec les États-Unis et l'Amérique latine, possèdent des réseaux intérieurs denses, des liaisons intercontinentales tournées vers l'Europe. Ils ne jouent donc pas le rôle fédérateur régional que l'on aurait pu attendre d'eux.

De nombreux autres aéroports (Managua, Fort-de-France, etc.) ont une offre de desserte peu diversifiée. Leurs réseaux témoignent d'un inégal niveau d'ouverture. Hormis les Antilles françaises, tous sont reliés aux États-Unis. Les autres destinations extrarégionales sont quasi exclusivement dirigées vers les anciennes métropoles coloniales.

Diverses petites îles (Saint-Vincent, la Dominique, etc.), faute d'attractivité économique, touristique et, parfois, d'infrastructures suffisantes, sont largement tributaires des hubs voisins. La dépendance est encore plus marquée pour Anguilla, Montserrat, Saba ou les îles secondaires d'États-archipels (Tobago, Nevis, etc.). Enfermées dans une relation exclusive avec l'île principale, elles souffrent de « surinsularité » (Pelletier, 1997 ; Taglioni, 2006). Plus rarement (Marie-Galante, etc.), l'avion a été remplacé par des navettes maritimes, moins onéreuses sur des distances très courtes.

Les trois Guyanes enfin, n'ayant qu'entre trois et cinq destinations, sont marginalisées au sein de l'espace régional. À la différence du type précédent, elles affichent une liaison avec l'extérieur (États-Unis ou Europe) largement prédominante en termes de trafic.

Des relations très déséquilibrées avec l'extérieur

L'orientation des lignes est très fortement influencée par les proximités géographiques et historiques.

Le poids des liaisons avec les Amériques

Des liens toujours prépondérants avec l'Amérique du Nord



L'attraction du puissant voisin se manifeste par le nombre de lignes, de pays desservis et l'ampleur des trafics (**figure 4**).



Figure 4. L'espace caraïbe entre Amérique du Nord et Amérique du Sud.

Presque tous les pays de la région ont, en effet, au moins une ligne régulière directe avec leur voisin du nord. Aux escales historiques de Miami et New York se sont ajoutées au fil du temps de nombreuses autres destinations, en fonction notamment des stratégies des compagnies et des besoins des clientèles. L'aéroport de Mexico, cas extrême, dessert une vingtaine de villes aux États-Unis, soit près de la moitié du total de ses escales internationales ; avec 22,5 millions de passagers en 2014, ce trafic représente 70% de ses activités. Même une petite île comme Aruba est reliée à une douzaine de villes états-uniennes. Cuba, du fait de l'embargo états-unien, ne pouvait être desservie qu'à partir de Miami, New York et Los Angeles ; en 2011, un décret de la Maison Blanche a augmenté d'une dizaine le nombre des aéroports pouvant proposer des vols directs vers cette île. La desserte du Canada est partout secondaire et concentrée sur Toronto pour les territoires anglophones, Montréal pour les francophones.

La clientèle est majoritairement touristique, le marché nord-américain représentant plus de la moitié des touristes dans la Caraïbe. Leur présence est moins dominante au sud de l'archipel, plus éloigné et aux affinités culturelles plus fortes avec l'Europe. Les îles françaises se singularisent par leurs difficultés à accéder à ce marché : plus chères que leurs voisines anglophones, dont elles ne se distinguent guère par le produit touristique (malgré la volonté de valoriser une certaine « *french touch* »), leur image est souvent ternie par la récurrence des conflits sociaux.

Les compagnies américaines ont toujours accaparé l'essentiel de ce trafic. Les plus puissantes, United Airlines, American Airlines, Delta Air Lines ou Air Canada, desservent la région. Quelques compagnies originaires de la Caraïbe, 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 a développé, depuis 2002, une stratégie régionale complète: elle dessert en 2015, en vols directs, 16 îles, le Mexique, le Costa Rica et la Colombie. Elle est devenue le principal transporteur desservant Porto Rico (39% de la capacité totale des sièges offerts en 2014) et la République dominicaine (21%) ; elle effectue aussi diverses liaisons inter-îles⁴.

Une intensification des liens avec l'Amérique du Sud

Seule une dizaine d'aéroports (surtout ceux des grandes villes de l'isthme et des Grandes Antilles hispanophones) offre des lignes directes avec l'Amérique latine non caraïbe, pour un total guère plus élevé qu'avec l'Europe. Parmi eux, celui de Panama City sort du lot : en 2014, avec 18 lignes (dont 7 vers le Brésil), il concentre près de la moitié de l'offre au départ du bassin et s'impose ainsi comme le hub incontournable pour les liaisons avec le Brésil, l'Argentine, le Pérou, l'Équateur, etc. C'est ici que s'affirment avec le plus de force la stratégie d'expansion et la montée en puissance très rapide de la COPA. Le rapprochement économique entre les pays d'Amérique latine favorise une meilleure intégration des réseaux aériens.

Les liaisons avec l'Europe : le poids du passé

L'héritage historique reste prégnant. La lointaine Europe est la seule partie du monde (hors Amériques) avec laquelle la Caraïbe entretient des relations consistantes, essentiellement avec les quatre capitales des anciens empires coloniaux : Madrid, Londres, Paris et Amsterdam (**figure 5**). Parmi les exceptions, la ligne La Havane/Moscou est une survivance d'un contexte politique et historique aujourd'hui révolu ; les liaisons régulières proposées vers Francfort par cinq 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.



Figure 5. Les lignes aériennes avec l'Europe : un héritage historique colonial.

Le morcellement colonial perdure et se lit à travers les routes transatlantiques. De manière générale, les composantes de chaque bloc historique et culturel restent en relations préférentielles, voire exclusives, avec la capitale de l'ancienne métropole. Cette polarisation et le degré de « fermeture » sont cependant variables. Les entités anglophones ne sont reliées qu'à Londres (à l'exception d'une ligne entre Bridgetown et Francfort) et les îles françaises qu'à Paris (à noter que la ligne entre Philipsburg et Paris est surtout utilisée par les habitants de la partie française de Saint-Martin, dénuée d'infrastructures suffisantes). En revanche, Cuba, pour rompre son isolement, et les grands pays hispanophones ont un réseau vers l'Europe plus diversifié.

Ces relations anciennes sont entretenues par l'ampleur des diasporas, des flux touristiques, et/ou par le maintien — dans certains cas — de liens politiques. Ainsi, dans l'archipel antillais, l'axe le plus fréquenté relie les îles françaises (Guadeloupe, Martinique) à Paris et totalise plus de deux millions de passagers annuels, répartis équitablement. Il représente, en 2014, 61% de l'activité de l'aéroport de Pointe-à-Pitre et 65% de celui de Fort-de-France, un niveau de dépendance exceptionnel. Un véritable pont aérien, au minimum trois gros-porteurs quotidiens au départ de chaque île, assure la continuité territoriale (Ranély Vergé-Dépré, 2005). Première route nationale ouverte à la concurrence, en 1986, l'axe transatlantique doit répondre à une mobilité croissante de la clientèle, composée essentiellement d'Antillais installés aux deux extrémités et de métropolitains vivant aux Antilles ou en visite touristique.

Le trafic transatlantique est historiquement dominé par les grandes compagnies européennes (Air France-KLM, British Airways, Iberia), présentes chacune dans leur espace sous-régional. Depuis la libéralisation du ciel européen à partir de 1987, de nouveaux acteurs ont pu se positionner sur ces marchés. Quelques rares transporteurs régionaux (Aeroméxico, Caribbean Airlines, etc.) se sont aussi aventurés sur ces marchés, mais connaissent des difficultés, car ces routes au long cours nécessitent un matériel coûteux et subissent une forte saisonnalité et les effets d'une guerre tarifaire.

Des relations très limitées avec le reste du monde

Hormis ces partenaires privilégiés, la Caraïbe apparaît bien marginalisée au niveau mondial (**figure 6**). L'offre reste inexistante vers l'Afrique. Par le passé, la Cubana de Aviación a assuré des vols vers des pays « frères » africains, notamment l'Angola et l'Éthiopie en 1975-1976 pour transporter des troupes et du matériel de guerre.

Vers l'Asie, seule Mexico propose depuis peu des vols à destination de Tokyo et Shanghai. Cette évolution, encore modeste, est cependant significative du poids croissant du pôle est asiatique dans les échanges mondiaux.



Figure 6. L'espace caraïbe et le monde.



Un espace aérien disparate et cloisonné

Discontinuités, manque de collaboration, qualité de desserte inégale, caractérisent la vie aérienne caraïbe.

De violentes fractures à plusieurs échelles

La relative démocratisation du transport aérien, le développement du tourisme et des loisirs ont contribué à banaliser le voyage par avion dans la région. Mais depuis de nombreux points, il est plus facile de se rendre aux États-Unis ou en Europe que dans certains pays voisins. La carte espace-temps de la Caraïbe comporte de multiples et fortes distorsions. La connexité des réseaux, c'est-à-dire leur capacité à établir une liaison entre tous les lieux qu'ils pourraient desservir, est généralement faible (**figure 7**).



Figure 7. L'espace caraïbe : une connexité des réseaux aériens faible et inégale.

Sur les 32 aéroports retenus, seuls cinq ont un taux de connexité supérieur ou égal à 50%, ce qui signifie qu'ils sont reliés à au moins la moitié des capitales régionales. Les fonctions de hub de San Juan et de Panama City apparaissent nettement (69 et 62%), mais de nombreux aéroports n'ont que très peu de liaisons directes avec les autres pays du bassin, d'où un maillage des réseaux souvent faible. Beaucoup de trajets ne peuvent donc être effectués qu'au prix d'une ou plusieurs escales longues et fastidieuses, et se traduisent, pour le passager, par d'amples distances-temps et des coûts élevés.

La fracture la plus spectaculaire sépare l'archipel et la bordure continentale, dont les faisceaux aériens parallèles sont peu interconnectés. Dans l'isthme, six États sur sept n'ont aucun lien direct avec l'archipel. De fait, le Panama dispose d'une exclusivité pour ce type de relations. La relative homogénéité de l'isthme, cimentée par l'hispanité, s'oppose à la plus grande complexité de l'archipel.

À une autre échelle, malgré les faibles distances entre les îles des Petites Antilles, l'« effet barrière » est manifeste entre les sous-ensembles (**figure 8**). De la Martinique par exemple, l'on peut rejoindre les Grandes Antilles (sauf la Jamaïque) en deux ou trois heures, mais il en faut davantage, et une à trois escales, pour se rendre dans les petites îles anglophones et hollandaises proches (à l'exception de Sainte-Lucie). 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. Visas, tarifs élevés, cloisonnements institutionnels (règles juridiques différentes), entravent les échanges, fragmentent des marchés déjà étroits et ne permettent pas d'économies d'échelle.



Figure 8. Les Petites Antilles : un espace aérien cloisonné.

Une coopération régionale difficile

Le constat précédent montre que l'un des objectifs de l'AEC, à travers le programme « Unification de la Caraïbe par voie aérienne et maritime », lancé en 1999, est loin d'être atteint. Les réalisations concrètes sont limitées et le chacun pour soi prévaut, dans un contexte de vive concurrence. Un accord a pourtant été conclu en 2004 entre les États membres et associés de l'AEC : il « établit un mécanisme de base de concessions de droits de trafic aérien et détermine un cadre normatif uniforme pour réglementer la prestation des services de transport aérien entre les États » (AEC, 2012). Entré en vigueur en 2008, il n'a jusqu'ici été ratifié que par une douzaine de pays. Au sein de la Caricom⁵ (Caribbean Community), un accord multilatéral sur les services de transport aérien, visant à mettre en œuvre une politique de « ciel ouvert » au niveau régional, est entré en



vigueur en 1998 pour neuf des quinze États membres (OMC, 2007). Dans le domaine, 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 (Inter-Entreprises Guadeloupe - Guyane - Martinique, 2013).

Pour maintenir la sécurité de leurs relations extérieures, les petits États insulaires ont dû accepter les privatisations, voire les renationalisations contraintes de leurs compagnies nationales, les fusions ou la mutualisation de leurs moyens. La naissance de la LIAT (Leeward Islands Air Transport) en 1974, dont le capital est détenu par plusieurs petits États de la Caricom, (la Barbade, Antigua-et-Barbuda, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, etc.), ou celle de Caribbean Airlines, issue du rachat, en 2010, d'Air Jamaica par la Caribbean Airlines, compagnie nationale de Trinidad-et-Tobago, sont de rares exemples de rapprochements dans la Caraïbe insulaire. Sur la bordure continentale, le groupe panaméen Avianca Holdings 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, filiale du conglomérat privé brésilien Synergy Group, a élargi son réseau : en 2015, elle dessert en vols directs plus de 100 destinations sur les continents américain et européen, à partir notamment de ses hubs de San Salvador, San José, Bogota et Lima. Elle est devenue l'un des plus puissants transporteurs d'Amérique latine. Cette logique d'intégration dépasse désormais la sphère du Marché commun centre-américain (MCCA) et devient continentale, voire mondiale. L'élargissement des marchés et la recherche d'économies d'échelle sont, en effet, devenus des éléments clés pour assurer la survie des compagnies sur un marché international de plus en plus ouvert et concurrentiel.

Deux mondes aériens

Le contraste est radical entre le « régional » et la desserte extérieure. L'agitation brownienne de certaines parties du ciel antillais (54 945 mouvements, soit 150 par jour, en 2013 à Saint-Thomas, aux îles Vierges américaines) ne peut faire illusion face aux flux massifs vers les États-Unis. En 2015, la première route régionale au départ de San Juan, 120 000 passagers vers Santo Domingo, n'arrivait qu'au 11^e rang des lignes les plus fréquentées, les dix premières places étant monopolisées par des villes états-uniennes (New York était au premier rang, avec plus de 800 000 passagers).

Les moyens ou gros-porteurs utilisés sur les lignes extérieures ou leurs segments régionaux ont une capacité de transport bien supérieure à celle des turbopropulseurs en service sur la plupart des lignes locales (plusieurs centaines de passagers, contre moins de 50) et une vitesse commerciale double (900 km/h contre 400 à 500). Les infrastructures sont généralement de qualité satisfaisante mais certaines sont connues pour leurs atterrissages acrobatiques et posent la question de la sécurité aérienne : Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Saba (l'une des plus petites pistes commerciales au monde, 400 mètres), etc. (Nicolas, 2013).

S'agissant des tarifs moyens, les liaisons extérieures se font à bien meilleur compte (12 €/100 km/passager - Crusol, 2012) que les relations régionales (62 €/100 km/passager). Au gré des promotions, un vol transatlantique de 6 000 à 8 000 km peut ainsi coûter moins du double d'un vol régional de 100 à 300 km. La faiblesse des flux, l'importance des coûts d'exploitation, les obligations de service public imposées sur certaines lignes et le poids des diverses taxes (jusqu'à la moitié du prix du billet) expliquent ces tarifs élevés. Les compagnies régionales doivent aussi faire face à la rude concurrence des transporteurs extérieurs qui contrôlent 70% des sièges disponibles sur les trajets intracaraïbes ; elles enregistrent d'importants déficits et sont touchées par des vagues successives de faillites, acquisitions, fusions.

L'avion, loin de remodeler le schéma relationnel ancien et de remettre en cause les caractères traditionnels de la région caraïbe, les rend plus visibles et les conforte : flux majeurs d'origine extrarégionale, primauté d'intervenants extérieurs, faible maillage des réseaux, cloisonnements.



Les timides vellités pour donner un peu de cohérence au transport aérien et le mettre au service d'un ambitieux projet régional ont échoué. La tenace prééminence des proximités culturelles anciennes sur les solidarités de voisinage, les intérêts différents voire divergents et la faiblesse des acteurs locaux de l'aérien ont constitué autant d'obstacles. La mondialisation et la libéralisation du transport aérien ont encore accentué l'extraversion et la déprise régionale sur l'activité aérienne. L'absence d'un volontarisme politique résolu n'a pas permis de contrecarrer ces tendances lourdes. La région subit, beaucoup plus qu'elle n'impulse, les transformations qui la touchent dans le domaine aérien. Enjeu, plus que partie prenante de phénomènes qui la dépassent, elle tend à se fondre dans des ensembles plus vastes.

En l'absence de desserte régionale cohérente, seul le réseau de l'aéroport de Panama City contribue quelque peu à réduire la fracture entre l'isthme et l'archipel. La séduisante image d'une Caraïbe relativement homogène autour de la mer centrale ne résiste donc guère à l'observation. Le transport aérien souligne brutalement le fossé qui sépare les rêves pancaraïbes de la réalité d'aujourd'hui.

Bibliographie

- ASSOCIATION OF CARIBBEAN STATES (2012). « Air transport agreement ». [En ligne](#), publié le 11 septembre 2012, consulté le 30 novembre 2015.
- BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P. (2005). *Géographie des transports*. Paris : Armand Colin, coll. « U Géographie », 232 p. ISBN 2-200-26555-7.
- BÉGOT M., BULÉON P., ROTH P. (2009). *Emerging Caribbean, a political geography*. Fort-de-France : AREC, Kingston : Ian Randle Publishers, 77 p. ISBN 978-976-637-393-1
- BÉGOT M. (2010). « La Grande Caraïbe : des mots en question ». *Atlas Caraïbe*. Fort-de-France, AREC. [En ligne](#)
- CARIBBEAN TOURISM ORGANIZATION (2014). *Latest statistics 2013*. 6 p. [En ligne](#)
- CARRÉ F., SÉGUIN DE A. (1998). *Mexique, Golfe, Caraïbes : une méditerranée américaine ?* Paris : PUF, 249 p. ISBN 978-2130496793
- CENTRE DE RECHERCHE SUR LES POUVOIRS LOCAUX DANS LA CARAÏBE (1996-1997). « Coopération et intégration régionales dans la Caraïbe ». *Pouvoirs dans la Caraïbe*, n°8-9, Université des Antilles et de la Guyane, Schœlcher, 275 p.
- CHARDON J.-P. (1984). *Géographie des transports maritimes et aériens du Bassin Caribéen*. Université de Bordeaux III, thèse de doctorat d'État, 3 tomes, 1 142 p.
- CHARDON J.-P. (1987). *L'avion dans les Antilles*. Bordeaux : CRET, coll. « Îles et archipels », n°7, 177 p. ISBN 978-2905081063
- CRUSOL J. (2012). « Transport aérien : quelle stratégie industrielle pour la zone caraïbe ? ». *Inter-Entreprises Guadeloupe - Guyane - Martinique*, n°87 (avril 2012), p. 44-48.
- ÉCOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (2014). *Air transport data. Les grands aéroports mondiaux en 2013*. Toulouse, 60 p.
- GATZAMBIDE-GEIGEL A. (1996). « La invención del Caribe en el siglo XX : las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico ». *Revista Mexicana del Caribe*, n°1, p. 74-96.
- GASCHET F., LACOUR C. (2002). « Métropolisation, centre et centralité ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*,



2002-1, p. 49-72.

GAY J.-C. (2000). « La mise en tourisme des îles intertropicales ». *M@ppemonde*, n°58, 2000-2, p. 17-22. [En ligne](#)

Géotransports, n°3 (2014). Dossier « Transports et territoires insulaires ». Paris. [En ligne](#)

GIRAULT C. (2003). « Miami, capitale du Bassin caraïbe ? ». *M@ppemonde*, n°72, 2003-4, p. 29-33. [En ligne](#)

GIRVAN N. (2013). « Constructing the Greater Caribbean ». SALISES Regional Integration Conference, 7 octobre 2013, 21p. [En ligne](#), consulté le 30 novembre 2015.

Hérodote, n°114 (2004). Dossier « Aviation et géopolitique ». Paris : Éditions La Découverte, 3^e trimestre 2004, 188 p. ISBN 2-7071-4400-2

Inter-Entreprises Guadeloupe - Guyane - Martinique, n°104 (déc. 2013). Dossier « Transport aérien dans la Caraïbe », p. 38-40.

JETBLUE AIRWAYS CORPORATION (2015). *2014 Annual report*. New York, 88 p. [En ligne](#)

Kasarda J.D., Lindsay G. (2011). *Aerotropolis: the way we'll live next*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 466p. ISBN978-0374533519

M@ppemonde (2003). Dossier « Le Bassin caraïbe ». Paris : Belin-Reclus, n°72, 2003-4, 33 p. [En ligne](#)

MERLIN P. (2000). *Le transport aérien*. Paris : La documentation française, 152 p. ISBN 2-11-004583-3

MUSSET A. et al. (1998). *L'Amérique centrale et les Antilles. Une approche géographique*. Paris : Armand Colin, 182 p. ISBN 2-200-21874-5

NICOLAS T. (2013). « L'aéroport de Saba, le porte-avions des Petites Antilles ». *M@ppemonde*, n°109, 2013-1. [En ligne](#)

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE, CONSEIL DU COMMERCE DES SERVICES (2007). *Deuxième Examen de l'annexe sur les transports aériens. évolution dans le secteur des transports aériens. Note du Secrétariat*. S/C/W/270/Add.2, 221 p.

PELLETIER P. (1997). « Aspects géopolitiques de la surinsularité japonaise ». In SANGUIN A.-L. (dir.) (1997), *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*. Paris : L'Harmattan, p. 131-141. ISBN 978-2738459343

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C., ROTH P. (2010). « La desserte aérienne du Bassin caraïbe, facteur de cohésion ou de cloisonnement territorial ? ». *Atlas Caraïbe*. Fort-de-France : AREC. [En ligne](#)

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C. (2009). « Les dynamiques aéroportuaires dans l'archipel des Antilles ». *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 86, n°4, p. 512-521.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C. (2008). « Transport aérien et territoires insulaires : l'exemple des Petites Antilles ». *Annales de Géographie*, n°659 (janv.-fév. 2008), p. 97-109.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C. (2005). « Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises ». *Études caribéennes*, n°3, p. 15-23. [En ligne](#)

TAGLIONI F. (2006). « Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut



politique ». *Annales de géographie*, vol. 115, n°652, p. 664-687.

Sites Internet des aéroports et des compagnies aériennes.

[Aéroport international de Mexico](#) (Mexique, MEX)

[Aéroport international de Miami](#) (États-Unis, MIA)

[Aéroport international de Tocumen](#) (Panama City, Panama, PTY)

[Aéroport international Guadeloupe – Pôle Caraïbes](#) (Pointe-à-Pitre/Abymes, Guadeloupe, PTP)

[Aéroport international Luis Muñoz Marín](#) (San Juan, Porto Rico, SJU)

[Aéroport international Martinique – Aimé Césaire](#) (Fort-de-France/Le Lamentin, Martinique, FDF)

[Avianca Holdings SA](#)

[Caribbean airlines](#)

[Copa Airlines](#)

[JetBlue Airways](#)

[LIAT](#)

Notes

1. ↑ Le tourisme affinitaire est pratiqué par des personnes qui rendent visite à des amis ou à de la famille (en anglais, *Visiting Friends and Relatives*).
2. ↑ En 2008, 232 400 personnes nées en Martinique et en Guadeloupe vivaient en France métropolitaine, soit l'équivalent de la moitié de la population des deux îles (source : INSEE).
3. ↑ Les plateformes du sud des États-Unis, peu tournées vers la Caraïbe, ne sont pas prises en compte dans ce classement, à l'exception de Miami. Seules les liaisons aériennes directes sans escales ont été retenues dans cette typologie.
4. ↑ Source : rapport 2014 de la compagnie.
5. ↑ Organisation créée en 1973 et qui compte 15 pays membres, surtout des îles anglophones.