

LE BASSIN CARAÏBE : LAC ÉTATS-UNIEN OU MÉDITERRANÉE AMÉRICAINE ?

Henry Godard, Thierry Hartog *

RÉSUMÉ. Organisé autour du pôle majeur des États-Unis, le Bassin caraïbe se caractérise par des contrastes marqués entre ses rives septentrionale et méridionale et par l'intensité des flux qui le traversent. L'analyse des données relatives au tourisme de croisière et à l'évolution du trafic aérien dans le Bassin permet de confirmer ou d'infirmer la validité de ces deux concepts, lac ou méditerranée.

• BASSIN CARAÏBE • ÉTATS-UNIS • FLUX • MÉDITERRANÉE AMÉRICAINE

ABSTRACT. Organised around the major pole of the USA, the Caribbean Basin is characterised by sharp contrasts between its Northern and Southern shores and by the intensity of flows through the region. An analysis of data on tourist cruises and air traffic in the Basin makes it possible to confirm or disprove the validity of the two concepts of lake or Mediterranean.

• AMERICAN MEDITERRANEAN • CARIBBEAN BASIN • FLOWS • USA

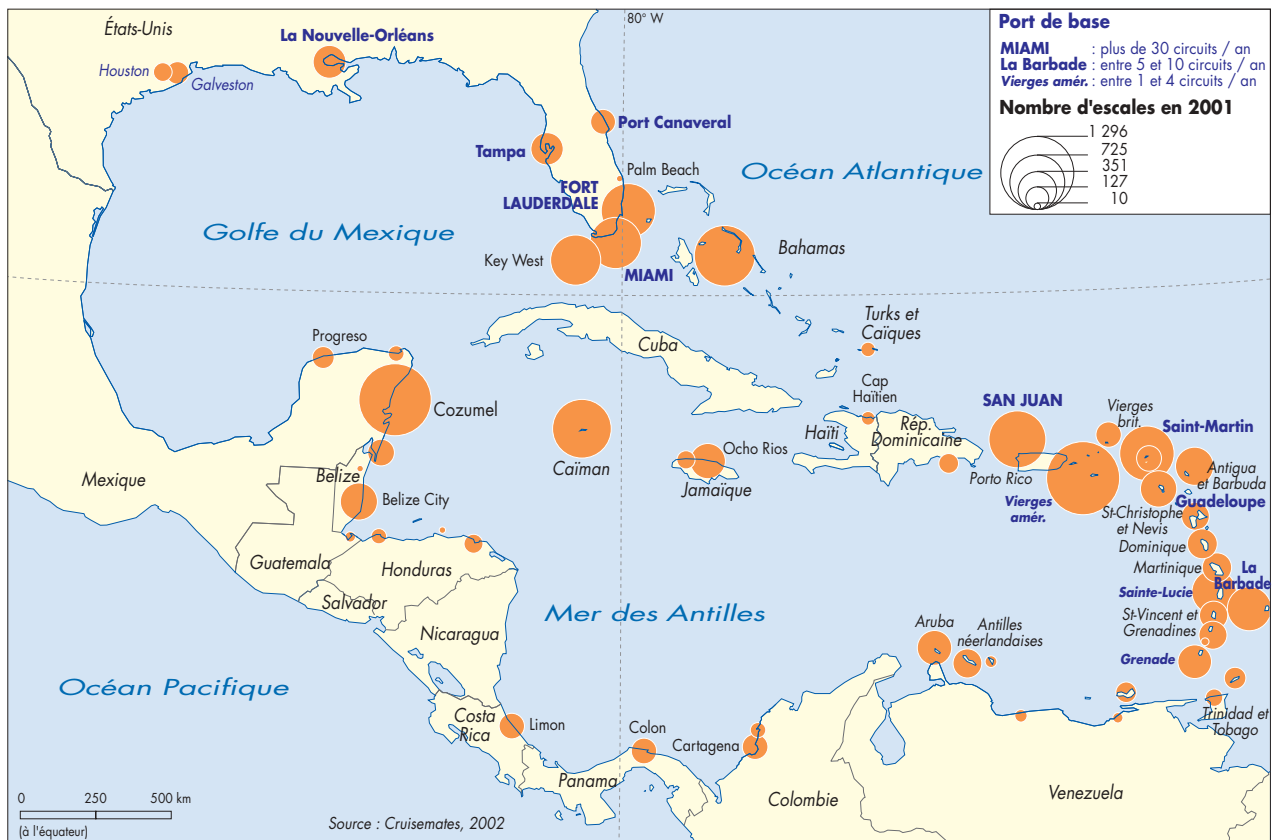
RESUMEN. Estructurada alrededor del polo mayor de los Estados Unidos, la cuenca caribe se caracteriza por los importantes contrastes entre sus margenes norte y sur, y por la intensidad de los flujos transversales. El análisis de los datos del turismo de cruceros y de la evolución del tráfico aéreo en la cuenca permite confirmar o negar la validez de los dos conceptos, lago o mediterraneo.

• CUENCA CARIBE • ESTADOS UNIDOS • FLUJOS • MEDITERRANEO AMERICANO

De part et d'autre du tropique du Cancer et du détroit du Yucatan, qui sépare la péninsule mexicaine de la partie occidentale de Cuba, s'ouvrent deux grandes masses liquides, le golfe du Mexique au nord, la mer des Antilles (ou des Caraïbes) au sud. Cette vaste étendue marine couvre 4000 km d'est en ouest et 1200 km du nord au sud, baigne les rivages des États continentaux, de la Floride au Venezuela, et se ferme, en pointillés, par l'arc des Petites Antilles dans sa partie orientale. Entre Nord et Sud, entre insularité et continentalité, 34 États et territoires sous tutelle se partagent cette vue sur la mer, à l'exception du Salvador ; ils couvrent au total plus de 2,7 millions de km² et rassemblaient en 2001 près de 165 millions d'habitants. Cet ensemble partage cette centralité marine et cette référence commune aux premiers

occupants, les Indiens Caraïbes, qui ont laissé leur nom à cette région. En même temps, le Bassin caraïbe (1) fait aussi référence à un espace organisé autour d'un pôle majeur, Miami, principale concentration urbaine de la Floride, plaque tournante fondamentale et centre moteur incontesté. La configuration d'ensemble de ce bassin masque néanmoins de profonds contrastes de développement humain et économique qui justifient aussi pleinement le terme de méditerranée. Par ailleurs, au-delà de ces évidences d'opposition, rayonne également la puissance dominatrice et unificatrice des États-Unis. La réalité de la Méditerranée américaine ne s'effacerait-elle pas alors devant la primauté du lac états-unien ? Seule une analyse concrète des réalités peut confirmer ou infirmer le bon usage de ces deux concepts.

* Université des Antilles et de la Guyane (UAG), Laboratoire GÉODE-Caraïbe, e-mail : henry.godard@wanadoo.fr ; thierry.hartog@martinique.univ-ag.fr



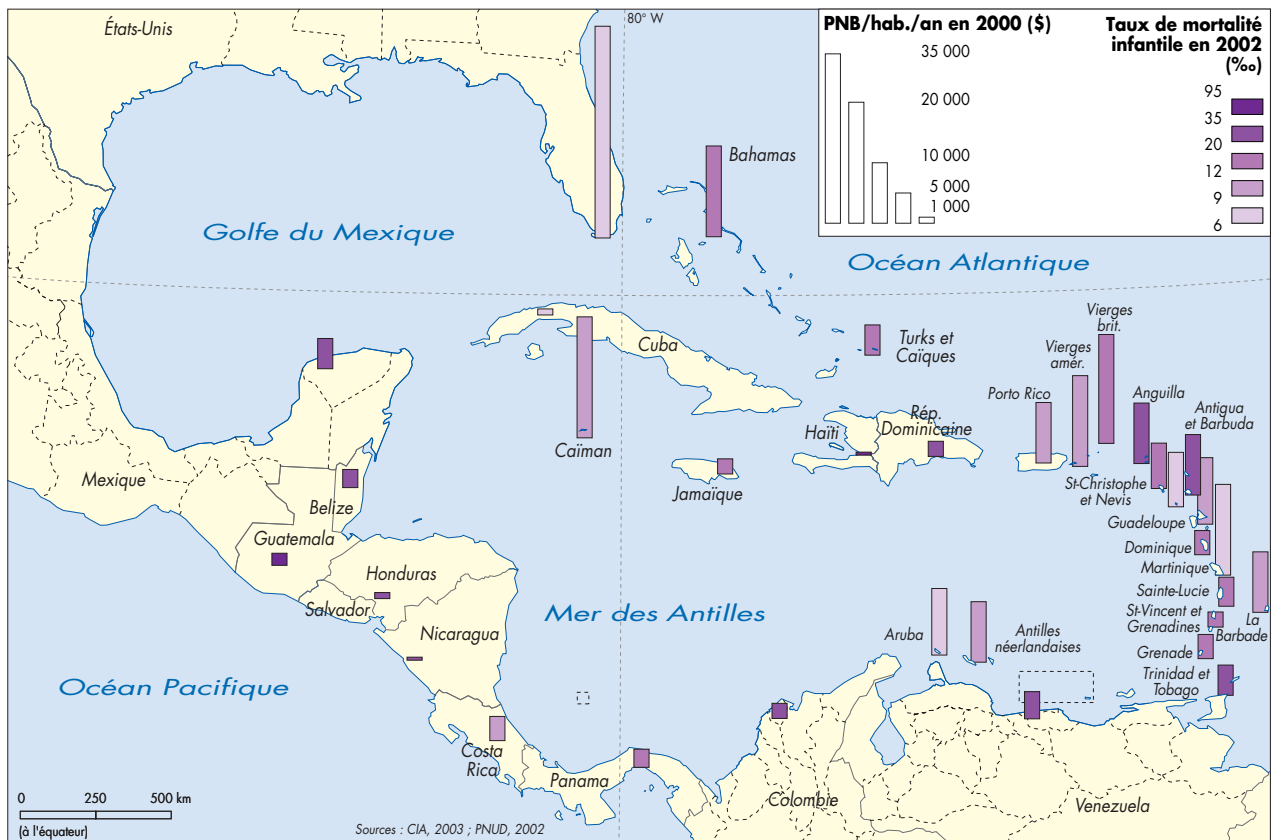
1. Le tourisme de croisière dans le Bassin caraïbe

Bassin, lac, méditerranée

La configuration actuelle de ce bassin, articulé et structuré en grande partie par les États-Unis, centre régional et international, ne remonte qu'au début du xx^e siècle. Pont historique entre l'Europe et l'Amérique, puis carrefour du Nouveau Monde, ce bassin a été traversé par des flux largement dirigés par les grandes puissances européennes. Aujourd'hui espace produit par les stratégies politiques, militaires et économiques états-uniennes, le Bassin caraïbe est parcouru par des flux d'hommes, de marchandises et de capitaux qui révèlent une double dissymétrie. D'une part, les relations méridiennes, caractéristiques de la fracture économique Nord-Sud, l'emportent largement sur les flux transversaux intrarégionaux, Sud-Sud. D'autre part, de nombreux trafics, licites et illégaux, privilégient le sens sud-nord au détriment du sens nord-sud (migrations de travail, d'affaires et de loisirs des Latino-Américains, exportation des drogues, recettes des trafics illicites à blanchir...), manifestation du modèle centre-périphérie. Cette

direction n'est certes pas exclusive mais complémentaire des flux Nord-Sud (aide internationale, investissements, exportations de produits manufacturés, tourisme balnéaire et de croisière).

À une échelle nationale, le regard états-unien porté sur cet espace lie si étroitement « lac » et région caraïbe, prolongement « naturel » des États-Unis, que les deux termes en deviennent synonymes. Le sous-continent latino-américain — la terre ferme — entoure (enferme et encercle ?) le lac caraïbe, étendue d'eau à l'intérieur des terres dominées par les États-Unis. En effet, ses rives demeurent largement sous le flux des capitaux du Nord, ses plages deviennent les lieux de détente des populations états-uniennes, ses villes-ports redistribuent les produits en provenance et à destination des États-Unis et son agriculture de plantation est marquée par le poids des compagnies états-uniennes. L'unité du rivage se construit en partie à partir de ce pôle dominant qui diffuse modes et modèles, même si la culture hispanophone s'affirme sur la façade méridionale des États-Unis. Le lac



2. Les disparités des niveaux de développement dans le Bassin caraïbe

caraiïbe mène, dans un certain sens, à la construction d'un système introverti dont les échanges se développeraieent uniquement entre ses rives, négligeant le reste du monde. Cette vision, certes réductrice, n'est pas erronée si l'on observe le tourisme de croisière, le transport aérien ou la géostratégie.

En revanche, le passage à l'échelle régionale ne peut qu'accréditer l'emploi du concept de *méditerranée* — mer au milieu des terres. Ce concept géohistorique renvoie, en effet, à des interrelations entre les territoires qui constituent une « méditerranée » et à des formes de dissymétrie entre deux rives nettement contrastées, entre le centre et les périphéries. La force des contrastes entre les rives du Bassin caraïbe ne peut que conforter ici l'emploi de ce concept. Cependant, au-delà de ces lignes de clivage marquées, la Méditerranée américaine s'est aussi construite autour d'un fonds commun qui a donné naissance au Bassin caraïbe, sous-ensemble de l'Amérique latine. Cette identité s'exprime aussi bien dans les bases du peuplement et la communauté des fondements culturels que dans les formes

d'exploitation des territoires et la création d'associations économiques régionales. Espace d'affrontements et d'échanges, la Méditerranée américaine, comme chacune des trois méditerranées d'ailleurs, unit et divise les peuples, favorise les brassages et les communications. L'analyse de l'intensité des flux et des échanges qui parcourent la Méditerranée américaine implique de raisonner par pleins et vides et de considérer à la fois les terres (la périphérie géographique, le pourtour « plein »), mais aussi la mer (le centre géographique, le milieu « vide »).

Un lac états-unien

La diversité littorale et paysagère, culturelle et linguistique, politique et économique du Bassin caraïbe contraste totalement avec l'unité de l'empreinte de son tourisme de croisière. Cette unité du rivage bordier peut être triplement déclinée, sociologiquement, organiquement et spatialement.

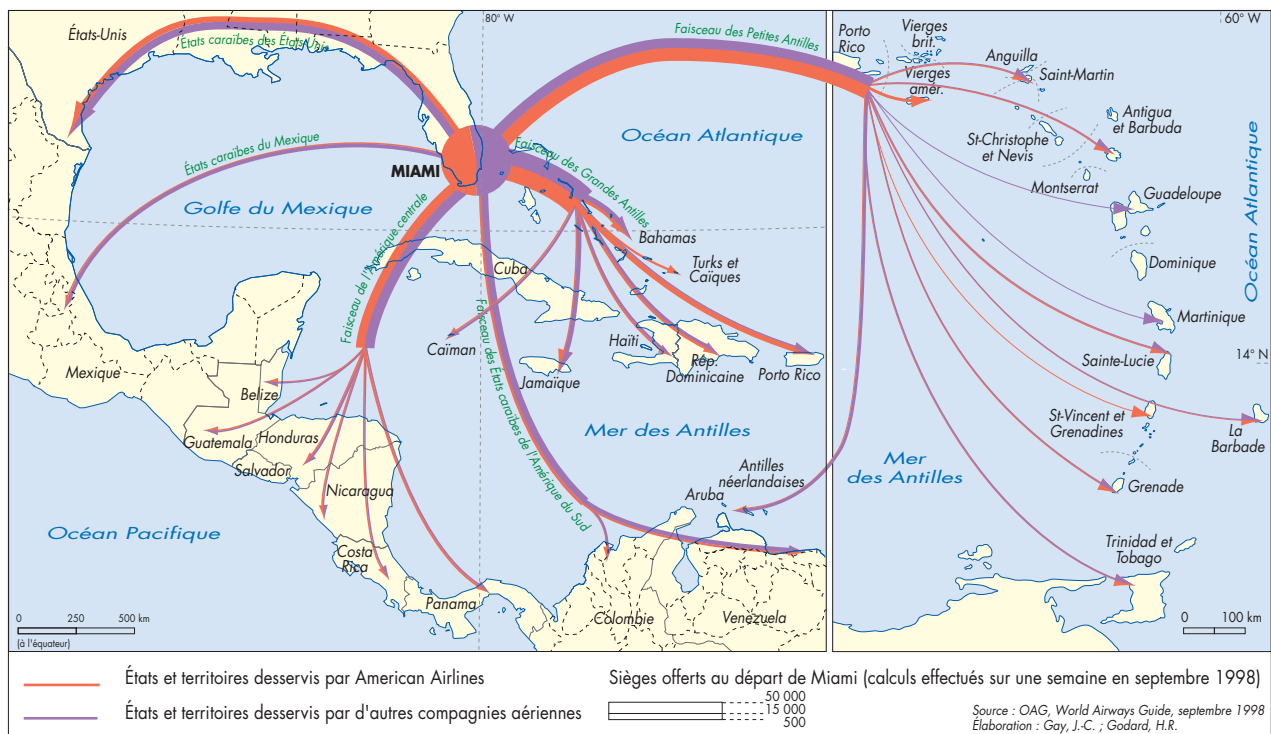


3. Le lac états-unien : l'influence quasi exclusive de la Panam dans la desserte aérienne du Bassin caraïbe à la veille de la seconde guerre mondiale

Le Bassin s'affirme d'abord comme la grande aire récréative de proximité. La clientèle provient, en effet, à 80 % de l'Amérique du Nord (75 % des États-Unis, 5 % du Canada). Mais en se massifiant (la fréquentation a doublé au cours de la dernière décennie), elle s'est aussi étendue spatialement, offrant un large épaissement et une forte intériorisation à cette bordure lacustre septentrionale : la Californie alimente ainsi actuellement le quart du marché états-unien de la croisière, contre le dixième en 1996 ; ce glissement vers l'ouest touche aussi le Canada, les trois provinces occidentales (Alberta, Saskatchewan et Manitoba) connaissant la même évolution. L'éloignement relatif du Bassin ne constitue nullement un obstacle pour les compagnies aériennes intérieures et les agences de voyage locales, mais au contraire un argument de vente supplémentaire, profitant d'un marché déréglementé et de formules « tout compris » attractives.

Cette large domination dans le transport aérien trouve sa prolongation naturelle dans l'organisation même des cir-

cuits maritimes. Le Bassin laisse alors apparaître une structure hautement capitaliste et fortement concentrée au profit de la capitale mondiale de la croisière : Miami. Sur une vingtaine de compagnies se partageant le Bassin, quatre d'entre elles dominent très largement le marché. Les trois premières ont leur siège social à Miami : la Carnival Cruise Lines, la Royal Caribbean International, la Celebrity Cruises et la Holland America Line équipent à elles seules non seulement plus de la moitié de la flotte, mais aussi la totalité des unités de plus fort tonnage et de plus grande capacité (jusqu'à 3800 passagers embarqués et 1180 hommes d'équipage). Le registre des immatriculations de ces navires ne laisse de doute, ni sur la partialité d'une législation sociale à sens unique, ni sur l'âpreté de la concurrence, ni sur la dissimulation des bénéfices au fisc états-unien : la couverture de l'activité assurée par les pavillons de complaisance libérien (pour le tiers de la flotte), bahaméen et panaméen (pour le quart chacun) accentue l'évasion des profits.



4. La méditerranée américaine : la forte domination d'American Airlines dans la desserte aérienne du Bassin caraïbe à la fin des années 1990

Cette domination trouve enfin sa justification la plus éclatante dans le positionnement des ports de base, portes d'entrée incontournables dans cette aire récréative, et dans le tissage d'une toile plus ou moins dense sous-tendant des logiques spatiales, à la fois hétérogènes et complémentaires (fig. 1). Les trois ports de Miami, Fort Lauderdale et San Juan assurent à eux trois les deux tiers des têtes de circuit. La saturation de Miami (premier port mondial de la croisière, avec plus de 3,4 millions de passagers par an) a beaucoup plus profité à son voisin le plus proche, Fort Lauderdale, qu'aux autres grands ports du golfe du Mexique (La Nouvelle-Orléans ou Galveston par exemple), trop éloignés de l'appendice floridien, porte d'entrée majeure et la plus naturelle du bassin. Le port de San Juan relaie Miami vers le sud pour les circuits de la Caraïbe insulaire orientale; sur cet arc, se sont positionnés quelques ports de base secondaires et plus saisonniers (Philipsburg, Pointe-à-Pitre, Bridgetown). L'analyse des circuits à partir des ports de base (fig. 1) permet de dégager trois logiques spatiales : un triangle lourd, initialement compris entre Miami, Porto Rico et Saint-Thomas, dédoublé sur ses deux flancs aujourd'hui, en intégrant à l'ouest la péninsule du Yucatan et les îles Caïman (où la croisière était encore

ignorée au début des années 1980!) et à l'est les îles Vierges et Saint-Martin; une logique linéaire et continue appuyée sur l'arc des Petites Antilles, construite à partir de San Juan jusqu'à Aruba et Curaçao; une logique plus ponctuelle et discontinue vers les bordures occidentale et méridionale extrêmes du bassin (Puerto Limon, Carthagène, La Guaira), dictée par l'effet d'éloignement des grands ports de base septentrionaux.

Largement soumis à une influence états-unienne dominante sinon exclusive, le Bassin peut donc se définir dans ce domaine comme une véritable « mare americanum ».

3. Une méditerranée américaine

Dans le Bassin caraïbe, les dissymétries entre les rives, singularité des méditerranées, se creusent de plus en plus. Cette ligne de fracture socio-économique Nord-Sud, qui n'entraîne pas pour autant l'homogénéité des situations dans les pays du Sud, s'exprime à l'échelon des territoires par des niveaux de développement contrastés (fig. 2). Qu'il s'agisse des indicateurs démographiques, sociaux ou économiques,

le rapport entre les valeurs relevées aux États-Unis et celles qui sont enregistrées dans les pays de la rive méridionale du Bassin est souvent compris entre 1 et 10.

Ce constat n'exclut nullement une approche dynamique; ainsi, l'évolution du trafic aérien dans l'ensemble du Bassin caraïbe montre que les configurations ne sont pas figées et permet de faire deux observations complémentaires. D'une part, un même espace peut se comporter simultanément comme un lac et une méditerranée, selon l'échelle d'analyse retenue. D'autre part, le facteur temps doit également être pris en compte pour expliquer l'évolution des situations: si un lac peut devenir une méditerranée, l'inverse est rarement vérifié.

Jusqu'aux années 1950, en effet, la desserte aérienne internationale du Bassin caraïbe a été presque exclusivement assurée par la Panam (fig. 3). Créée en 1927 à Key West, la Pan American Airways a tissé son réseau à partir de Miami. Encerclant la mer des Antilles, les îles ont assuré un rôle d'escales indispensables, lui ont permis de traverser cette vaste étendue marine et d'atteindre l'Amérique du Sud. Bloquant (il était, par exemple, interdit à la KLM d'atterrir à Miami) ou absorbant les compagnies rivales nationales et internationales, la Panam fit du Bassin caraïbe un lac états-unien. En revanche, pour les transporteurs assurant la desserte régionale, le Bassin demeurait une méditerranée. En effet, la Panam considérait les Antilles comme des points d'appui, de simples escales n'ayant pas d'attrait singulier; il fallut attendre les années 1960 pour que le transport aérien se démocratise et que touristes et migrants constituent deux clientèles différentes, mais toujours croissantes.

À l'aube du XXI^e siècle, Miami a conforté son rôle d'aéroport principal du Bassin caraïbe (2). Cependant, si American Airlines domine la desserte de la Méditerranée américaine, l'offre s'est diversifiée (fig. 4). En 2003, en effet, 40 compagnies étrangères régulières de transport de passagers, dont 16 ont leur siège social dans le Bassin caraïbe, et 10 pour le fret, dont 8 du Bassin, opèrent à Miami. À cette offre, s'ajoute celle des 16 compagnies états-uniennes régulières et des 34 opérateurs charters nationaux et internationaux transportant des passagers. Relié à 41 villes des États-Unis et du Canada sans escale, dont 6 dans l'État de Floride, et 18 avec une escale, l'aéroport de Miami confirme son rôle international, principalement latino-américain. Il dessert directement ou avec une escale 86 villes dans le monde, dont 41 (soit près de la

moitié) dans le Bassin caraïbe, 32 d'entre elles par American Airlines (3).

«Les méditerranées sont moins des données de la nature, des matrices dans lesquelles se seraient coulés les hommes, les sociétés, que des constructions humaines.» (Sevin, p. 9). Relativement en marge des océans Atlantique et, *a fortiori*, Pacifique, le Bassin caraïbe n'est pas seulement une aire de transit à l'interface de l'Amérique anglo-saxonne et de l'Amérique latine. Certes, son isolement partiel contribue à forger une certaine communauté d'identité et d'intérêts; mais, au-delà de l'«américanisation» du Bassin, l'ouverture sur l'océan Pacifique par le canal de Panama autorise non seulement les échanges entre les trois rivages des États-Unis, mais permet aussi au Bassin caraïbe de se positionner avantageusement, dans toute sa diversité, à l'interface des deux océans-monde.

(1) Nous avons choisi d'employer le terme «caraïbe» (substantif et adjectif) plutôt que «caribéen», simple anglicisme (*Caribbean*).

(2) L'aéroport de Miami est le 19^e du monde pour les passagers et le 6^e pour le fret. Il a traité 31,7 millions de passagers en 2001 (48% de passagers internationaux) et 1,8 million de tonnes de marchandises (74% de fret international).

(3) Ces données ont été recueillies sur le site internet de l'aéroport de Miami (<http://www.miami-airport.com/html/home.html>).

Références bibliographiques

- AUDEBERT C. (2001). «Miami, porte d'entrée de la Caraïbe aux États-Unis». *Terres d'Amérique*, Paris: Karthala-GÉODE Caraïbe, n° 3, p. 375-418.
- CHARDON J.-P. (1987). *L'Avion dans les Antilles*. Talence: Centre de recherches sur les espaces tropicaux (CRET) de l'université de Bordeaux III, coll. «Îles et archipels», n° 7, 177 p.
- DEPREST F. (2002). «L'invention géographique de la Méditerranée: éléments de réflexion», *L'Espace géographique*, n° 1, p. 73-92.
- Hérodote*, 1982, *Méditerranée américaine*, n° 27, p. 3-40.
- L'Espace géographique* (1995). «Dossier consacré aux Méditerranées», n° 3, p. 193-225.
- SANGUIN A., dir. (2001). *Mare Nostrum. Dynamiques et mutations géopolitiques de la Méditerranée*. Paris: L'Harmattan, 320 p.
- SEVIN O., dir. (1999). *Les Méditerranées dans le monde*. Arras: Artois Presses Université, coll. «Cahiers scientifiques», 166 p.
- TAGLIONI F. (2001). «Les Méditerranées eurafrique et américaine. Essai de comparaison», in *Mare Nostrum. Dynamiques et mutations géopolitiques de la Méditerranée*. Paris: L'Harmattan, p. 73-87.