



HAL
open science

Rupture et décloisonnement dans les transports maritimes et aériens : De La Réunion, depuis l'ouverture du canal de Suez

Marie-Annick Lamy-Giner

► **To cite this version:**

Marie-Annick Lamy-Giner. Rupture et décloisonnement dans les transports maritimes et aériens : De La Réunion, depuis l'ouverture du canal de Suez. *Revue historique de l'océan Indien*, 2016, Les ruptures dans l'histoire de La Réunion, 13, pp.102-117. hal-03271020

HAL Id: hal-03271020

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03271020v1>

Submitted on 25 Jun 2021

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.

Rupture et décloisonnement dans les transports maritimes et aériens De La Réunion, depuis l'ouverture du canal de Suez

Marie-Annick Lamy-Giner
Maître de conférences en Géographie
CREGUR – OIES
Université de La Réunion

Dans le domaine des transports, la rupture a longtemps caractérisé les relations extérieures de La Réunion. Depuis l'ouverture du canal de Suez, la distance « maritime » qui sépare La Réunion de la métropole est restée la même. Pour autant, les évolutions technique et technologique ont considérablement réduit les temps de parcours et paradoxalement, ne serait-ce par le truchement du coût et de la durée du trajet, la distance n'a pas non plus été complètement annihilée. L'avion, quant à lui, a réduit le temps mais n'a pas effacé la distance. Assurément, l'éloignement ne confine pas forcément à l'isolement, à la condition de disposer d'outils modernes permettant les échanges. Quoi qu'il en soit, « l'insularité caractérise une forme géographique résultant d'une discontinuité physique majeure qui entraîne l'isolement par rapport aux grandes terres ou aux continents »¹⁴⁵. Ainsi, l'île est « fille de la rupture du lien »¹⁴⁶. Pourtant, bien que relativement isolée et éloignée des cœurs métropolitains, La Réunion n'est plus en marge de la mondialisation, bien au contraire, elle est reliée à l'extérieur par un faisceau de liaisons maritimes et aériennes. Ces liens sont particulièrement forts avec la métropole, plus ténus, mais en cours de consolidation, avec les pays de la région. Cet ancrage régional se fait notamment jour par le biais de sa compagnie aérienne, Air Austral.

La distance a donc été en partie « gommée », même si elle reste perceptible à bien des niveaux. L'objectif ici est de voir, avec l'angle de vue du géographe, comment, depuis l'ouverture du canal de Suez, La Réunion a œuvré, non sans difficultés, pour son accessibilité. Ainsi, les liaisons maritimes et aériennes se sont établies par à-coup. L'absence de site portuaire favorable, l'indigence de la colonie, l'éloignement par rapport à une métropole pas toujours encline à apporter les subsides nécessaires, ont été autant de freins au développement des transports maritimes et aériens. La liaison aérienne, quant à elle, support de la départementalisation, instrument d'intégration à la République française, a été à l'exemple des Antilles, comme l'a démontré Chardon¹⁴⁷, marquée par le monopole d'Air France. Cet héritage historique se traduit par une extraversion qui privilégie le long cours

¹⁴⁵ Joël Bonnemaison, « Vivre dans l'île, une approche de l'iléité océanienne ». *L'Espace Géographique*, n° 2, 1991, p. 120.

¹⁴⁶ *Ibidem*.

¹⁴⁷ Jean-Pierre Chardon, « L'avion et les îles : l'exemple des Antilles françaises », in *Quels transports dans les petites espaces insulaires ?* Paris : Karthala, Géode Caraïbe, p. 54-56.

au voisinage, les liaisons nées de la centralité au détriment des liens au sein de l'environnement régional.

Bon an mal an, les infrastructures de transports que sont les ports et aéroports ont néanmoins contribué, non seulement à rompre l'isolement, mais à assurer la viabilité de ce petit territoire insulaire du Sud-Ouest de l'océan Indien. Quelles ont été les grandes évolutions des liaisons maritimes et aériennes ? Comment se sont-elles inscrites dans le paysage ? Comment a-t-on œuvré pour limiter les effets de la rupture ? Avec une question en filigrane, quel est son degré d'ouverture au niveau régional ?

Pour répondre à ces questions nous aborderons dans un premier temps le lent décloisonnement des transports et dans un second temps la révolution de l'accessibilité au tournant des années 80.

I – Mise en place et évolution des liaisons et des équipements maritimes et aériens (1869-1980)

L'île hérita de premières infrastructures portuaires en 1886, édifiées dans la commune du Port, et aéroportuaires en 1946, à Sainte-Marie. Les premières véritables liaisons aériennes débutèrent, quant à elles, dans les années 1960. L'île est alors surtout reliée à sa métropole. Que ce soit dans le domaine maritime ou aérien, l'île n'a de cesse, par le biais de vastes programmes d'agrandissement de ses infrastructures, d'améliorer sa desserte, souvent sur fond de rivalité avec Maurice.

A. Point de bons ancrages

Entre l'ouverture de la route des Indes par Vasco de Gama et l'ouverture du canal de Suez, la route du Cap était, au départ de l'Europe, la principale voie maritime menant à l'océan Indien. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le trajet en frégate, entre la métropole et Bourbon, nécessitait un peu plus de trois mois¹⁴⁸. Les Mascareignes étaient alors des escales fort prisées sur la route des épices. « Stations maritimes dès l'origine, colonisées au XVII^e et au XVIII^e siècle pour remplir dans l'océan le rôle d'échelle de l'Orient, toutes ces îles sont véritablement nées de la mer et pour la mer »¹⁴⁹. A la veille de l'ouverture du Canal de Suez, le temps de parcours est ramené à 25 jours. La traversée de l'isthme de Suez se déroulait alors en chemin de fer. Son inauguration, le 17 novembre 1869, permit enfin une réduction de la distance entre la France et sa colonie. Le canal, long de 164 km, avait 8 m de tirant d'eau. Le parcours entre le Havre et La Réunion couvrait dorénavant 14 450 km, contre 17 780 par la route du Cap.

¹⁴⁸ Marie-Claude Grimaud, « Lettres d'un marin à sa famille ou l'évolution des conditions de voyage entre la France et La Réunion de 1846 à 1866 », in *Les transports et les échanges dans l'ouest de l'océan Indien de l'Antiquité à nos jours*. Saint-Denis : CNDP, 1980, p. 123-133.

¹⁴⁹ Auguste Toussaint, *Histoire de l'Océan Indien*. Paris : Presses Universitaires de France, 1961, p. 5.

1869 fut une année clé dans l'histoire des Mascareignes et un événement majeur pour celle de l'océan Indien. Paradoxalement, les îles se rapprochèrent de leur métropole mais perdirent leur rôle d'escale. Certes, la route du Cap continua d'être empruntée par des gros navires, mais désormais l'essentiel du trafic maritime se fit par le canal de Suez à destination de l'Australie, de l'Inde et de l'Extrême-Orient. Pendant encore une vingtaine d'années, La Réunion fut une relâche sur la ligne au long cours Marseille-Australie¹⁵⁰. Les vapeurs, dont l'utilisation se généralisa à la fin du XIX^e siècle, coupaient au plus court. L'ouverture du canal de Suez conduisit ainsi à une diminution de la fréquentation dans le Sud-Ouest de l'océan Indien. Il en résulta que les Mascareignes s'en trouvèrent isolées.

En cette fin du XIX^e siècle, l'île qui était une escale majeure sur la route des épices devint donc une relâche secondaire, dans une région devenue périphérique pour le commerce maritime mondial¹⁵¹. Cette mise à l'écart fut d'autant plus durement ressentie que Madagascar, colonie depuis 1896, devint la pièce majeure de la France dans l'océan Indien, au détriment de sa petite voisine. Cette île, au centre des convoitises coloniales françaises depuis la fin du XVII^e siècle, recèle il est vrai 4828 km de côtes, potentiellement riches en baies ou lagunes propices à l'aménagement d'un port. Petit à petit émergea donc l'idée d'un port de substitution à Bourbon¹⁵². Les sites de Sainte-Marie, de Fort Dauphin ou Diego Suarez, eurent les faveurs françaises, mais au cours du XIX^e siècle, l'aboutissement des projets portuaires malgaches, sur fond de conquête, ne semblait relever que de l'utopie coloniale.

Avant la livraison de son premier bassin portuaire, en 1886, nul bateau ne pouvait aborder l'île de La Réunion. Pour pallier ce manque, des appontements ou jetées furent implantés dans des sites jugés parmi les moins dangereux. Ce système, connu sous le nom de marine ou de batelage, nécessitait la mise en place de rotation, par chaloupe, entre les débarcadères et les navires mouillant au large. Les navires des Messageries Impériales, devenus Messageries Maritimes en 1871, jetaient par exemple l'ancre au large de Saint-Denis, à bonne distance pour ne pas être drossés à la côte par les alizées. Marchandises et passagers devaient donc être transbordés, caractérisant une double rupture de charge : du navire à la chaloupe, de la chaloupe au débarcadère. Selon les estimations de Squarzoni¹⁵³, le nombre de

¹⁵⁰ Jean Delumeau, Jean Richard. « Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien ». *Annales. Economie, Sociétés Civilisations*, n° 4, 1968, p. 835.

¹⁵¹ Marie-Claude Grimaud, « L'évolution des transports maritimes du milieu du XIX^e siècle à la veille de la Première Guerre Mondiale », in *Les transports et les échanges dans l'ouest de l'océan Indien de l'Antiquité à nos jours, op. cit.*, p. 143.

¹⁵² Jean-François Géraud, « Dans le Sud-Ouest de l'océan Indien : Madagascar, Nossi-Bé, Mayotte, la recherche d'un port de substitution à Bourbon (fin du XVIII^e-1850) », *Revue Historique des Mascareignes*, n° 5, 2004, p. 35-53.

¹⁵³ Angèle Squarzoni, « Avant le port de la Pointe des Galets, le batelage de 1850 à 1860 : une durable solution de fortune », in *Des marines au port de la Pointe des Galets*. SI : Comité du Centenaire de la Ville du Port, 1987, p. 39.

points de batelage se montait à 24, au summum de l'activité dans les années 1860, répartis sur 14 sites. Les alizées pouvaient contraindre l'activité de batelage coupant, plusieurs jours par an, toute communication avec l'extérieur. Même si certaines marines restèrent en activité jusqu'au tournant du XX^e siècle, la construction d'un port devait marquer la fin de cette industrie.

B. Une difficile mise en valeur portuaire

L'édification d'un port, fenêtre maritime par excellence, ne fut pas chose aisée. La question fut où l'implanter puisque l'île ne renferme pas de sites naturels favorables. Les rares baies y sont ainsi particulièrement soumises aux influences de l'océan.

Parmi les principales rades servant de mouillage depuis le début de la colonisation, certaines furent rapidement déclassées en raison de leur exigüité et orientation (Saint-Benoit), d'autres pouvaient être utilisées par des voiliers de faibles tonnages mais n'en demeuraient pas moins des sites médiocres (Sainte-Rose, Sainte-Suzanne). Les sites potentiellement exploitables furent pendant longtemps Saint-Paul, Saint-Denis et Saint-Pierre¹⁵⁴. Quoique vent, houle, barre de sable aient été des freins à leur mise en valeur. J.-F. Géraud rappelle que « dans la mythologie coloniale qui toujours a doublé la colonisation, le port ne doit pas être construit, il doit être donné par la Nature »¹⁵⁵. Plusieurs études furent conduites comme par exemple à Saint-Paul, l'archétype du site marqué par une floraison de projets non aboutis¹⁵⁶. Saint-Pierre, qui hérita de deux jetées en 1854, aménagées pour protéger la rade, ne fut néanmoins pas le site escompté. Certes, à force d'acharnement, un port, dont le coût devait grever durablement les finances municipales, y fut livré en 1882¹⁵⁷. Mais l'heure de gloire était déjà passée pour Saint-Pierre, le port de la Pointe des Galets, inauguré quatre années plus tard, devait lui voler la vedette. Sans la Pointe des Galets, le destin portuaire de Saint-Pierre aurait sans doute été tout autre. L'exigüité de la rade devait pourtant « museler » sa vocation portuaire. Quant à Saint-Denis, a priori abrité par le Cap Bernard et le Pointe des Jardins, le site est entravé par une barre rocheuse et l'influence des vents de Nord-Est. Des barchois y furent aménagés, en 1738 et 1828, que des cyclones balayèrent. En somme, toutes les tentatives menées dans la première moitié du XIX^e siècle devaient finalement avorter, tant par la lourdeur des contraintes techniques que budgétaires.

Sans site naturel, il fallut bien forcer la nature. Le site de la pointe des Galets fut retenu. L'idée d'un site artificiel fut émise par Morlière, un

¹⁵⁴ Paul Caubet, « Rades et ports de la Réunion », *Annales de Géographie*, t. 45, 1936, p. 175.

¹⁵⁵ Jean-François Géraud, art. cit., p. 35.

¹⁵⁶ Prosper Eve, « De projet portuaire en projet portuaire : l'exemple de Saint-Paul », *Revue Historique des Mascareignes*, n° 5, 2004, p. 27-34.

¹⁵⁷ Serge Bouchet, « Saint-Pierre et son port : la réalité et les mots d'un enjeu politique et économique (XVIII^e-XX^e siècles) », *Tsingy*, 2008, p. 31-43.

technicien envoyé de métropole et missionné pour étudier les potentialités locales¹⁵⁸. Après avoir écarté les sites de Saint-Denis, Saint-Gilles et Saint-Paul, Morlière porta son choix sur le Nord-Ouest de la plaine de la Pointe des Galets, un site à privilégier selon lui tant par sa situation géographique « à égale distance des deux grandes régions agricoles (Saint-Denis, Saint-Benoît, Saint-Louis, Saint-Joseph) » que par ses avantages intrinsèques (invariabilité des plages de galets, faible exposition aux vents). L'ingénieur Pallu de La Barrière fut chargé de la réalisation de ce projet. Le port fut ainsi implanté dans les alluvions du cône de déjection de la rivière des Galets.

Livré en 1886, le port de la pointe des Galets ne fut accessible qu'aux navires de moyen tonnage (4000 tonnes), ceux opérant sur la ligne Australie des Messageries Maritimes (MM) étaient trop grands pour pénétrer dans la passe. Les travaux pour la réalisation d'un avant-port et l'achèvement du bassin intérieur se poursuivirent entre 1886 et 1914. En réalité, ce port artificiel se révéla vite d'accès incommode. Une partie de l'année, en fonction de l'obstruction de la passe, le déchargement des bateaux de fort tirant d'eau se faisait donc au large, à l'aide de chalands¹⁵⁹. A terre, il était desservi par chemin de fer pour l'acheminement du sucre essentiellement. Ses fonctions premières étaient alors d'exporter les sous-produits issus du traitement de la canne à sucre et d'assurer le transport de passagers.

Toute la première moitié du XX^e siècle, les conditions nautiques et infrastructures portuaires se révélèrent de piètre qualité. Une liaison commerciale maritime régulière avec la métropole fut néanmoins établie. Le trafic crût, passant de 30 000 tonnes en 1888 à 130 000 tonnes en 1912. Deux protagonistes, les Messageries Maritimes et la Compagnie Havraise Péninsulaire (CHP), avaient alors le monopole du commerce maritime de La Réunion¹⁶⁰. Plus rarement l'armateur scandinave, Scandinavian East Africa Line, faisait quelques touchées dans l'île. Toutefois, les MM et la CHP, liées par un accord de fret, avaient réussi à verrouiller le marché réunionnais. Pourtant, les raz de marées successifs rendirent le port souvent impraticable. Chaque nouvelle vague d'agrandissement de navires effectuée par les compagnies maritimes, au premier rang desquelles les Messageries Maritimes, faisait rejaillir les insuffisances du port (petitesse, coût élevé d'entretien de la jetée, du dragage). La liaison tissée avec la métropole était donc composée de fils ténus.

Ainsi, au lendemain de la Première Guerre mondiale et durant toute la décennie suivante, le port fut impraticable. La faible longueur des appontements et l'absence de dragage à l'intérieur des darses contraignaient à des opérations de déchargement à l'extérieur du port¹⁶¹. La mise en service

¹⁵⁸ Paul Caubet, art. cit., p. 177-178.

¹⁵⁹ Paul Caubet, art. cit., p. 180-182.

¹⁶⁰ Pierre Portet, « Cargos », in *L'île de La Réunion et les activités maritimes XIX^e et XX^e siècle*, Conseil Général de La Réunion, Archives départementales, p. 87-98.

¹⁶¹ Benoît Jullien, « Ports et rades », in *L'île de La Réunion et les activités maritimes XIX^e et XX^e siècle*, op. cit., p. 77-86.

d'un nouveau dragueur en 1928 permit la relance de l'activité portuaire, et des opérations de réhabilitation furent menées (nouvelle jetée, nouveaux magasins). Néanmoins, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, tout était à reconstruire. Tant et si bien qu'un projet de construction portuaire ressurgit fugacement à Saint-Denis. Au final des opérations de dragage remirent, en dépit de la vétusté de ses installations et de son exigüité, le port de la Pointe des Galets à flot. Il fallut attendre une dizaine d'années après la départementalisation, pour que des travaux soient menés pour permettre l'agrandissement du chenal d'entrée et la modernisation des installations. Ce vaste chantier, mené tout au long de la décennie 60, métamorphosa le port dont la productivité et les conditions d'accès se trouvèrent améliorées¹⁶². Au terme de ces travaux d'agrandissement, le port changea de visage, avec notamment l'aménagement d'un nouveau bassin de commerce de 15 ha, dans la partie méridionale du port¹⁶³.

Ces travaux auraient pu positionner La Réunion comme un carrefour maritime dans la zone. En réalité, il s'agissait surtout de rattraper les retards accumulés. Manifestement, les conditions nautiques restaient, dans les années 70, insuffisantes. Dans ce contexte, La Réunion ne put profiter de la fermeture du canal de Suez (de 1967, suite à la guerre des Six jours, à 1975) pour renouer avec son passé d'escale de la mer des Indes. Elle restait en marge de la course au gigantisme¹⁶⁴ amorcée dans les années 50 et qui avait pour objectif une augmentation de la capacité de charge des navires. Pour répondre à cet accroissement, La Réunion n'avait que deux alternatives, creuser les darses existantes ou ouvrir un nouveau complexe. Cette deuxième solution fut retenue.

¹⁶² *Atlas des Départements Français d'Outre-mer*. Paris : IGN, vol. 1, planche 26, p. 3.

¹⁶³ *Ibid.* planche 26, p. 3.

¹⁶⁴ L'origine de la construction de navires géants est à rechercher dans une logique économique et dans l'histoire politique. Jusqu'en 1956, les pétroliers passaient le canal de Suez en laissant des bénéfices confortables à la société qui gérait le canal. Sa nationalisation par le colonel Nasser et les conflits régionaux (entre Israël et les pays arabes voisins) conduisirent à rechercher, notamment lors de la guerre des Six jours (1967), de nouvelles routes entre les pays du Golfe et les pays occidentaux. La réponse économique à cet allongement des routes ne pouvait résider que dans une augmentation de la capacité de charge des navires qui abaisserait le coût de la tonne transportée.



Figure 1 – L'évolution des paysages portuaires de 1950 à 1973

C. Quand l'avion entre en scène

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il fallait trois semaines de mer pour rejoindre les Mascareignes, au départ de la métropole. Les premières liaisons aériennes régulières, quelque peu balbutiantes, sont établies à ce moment-là.

L'histoire de l'aviation à La Réunion commença en 1929¹⁶⁵. Le premier vol fut effectué par Goulette, le propriétaire de l'avion, Marchesseau, le pilote et Bourgeois, le mécanicien. La traversée fut établie en dix jours et 14

¹⁶⁵ Alain Hoarau, *L'aviation à La Réunion, un page de notre histoire*. Saint-Denis : Librairie Cazal, 1984, 308 p.

heures à bord d'un monomoteur Farman. L'avion se posa avec succès sur un terrain de 300x350 mètres, à Sainte-Marie.

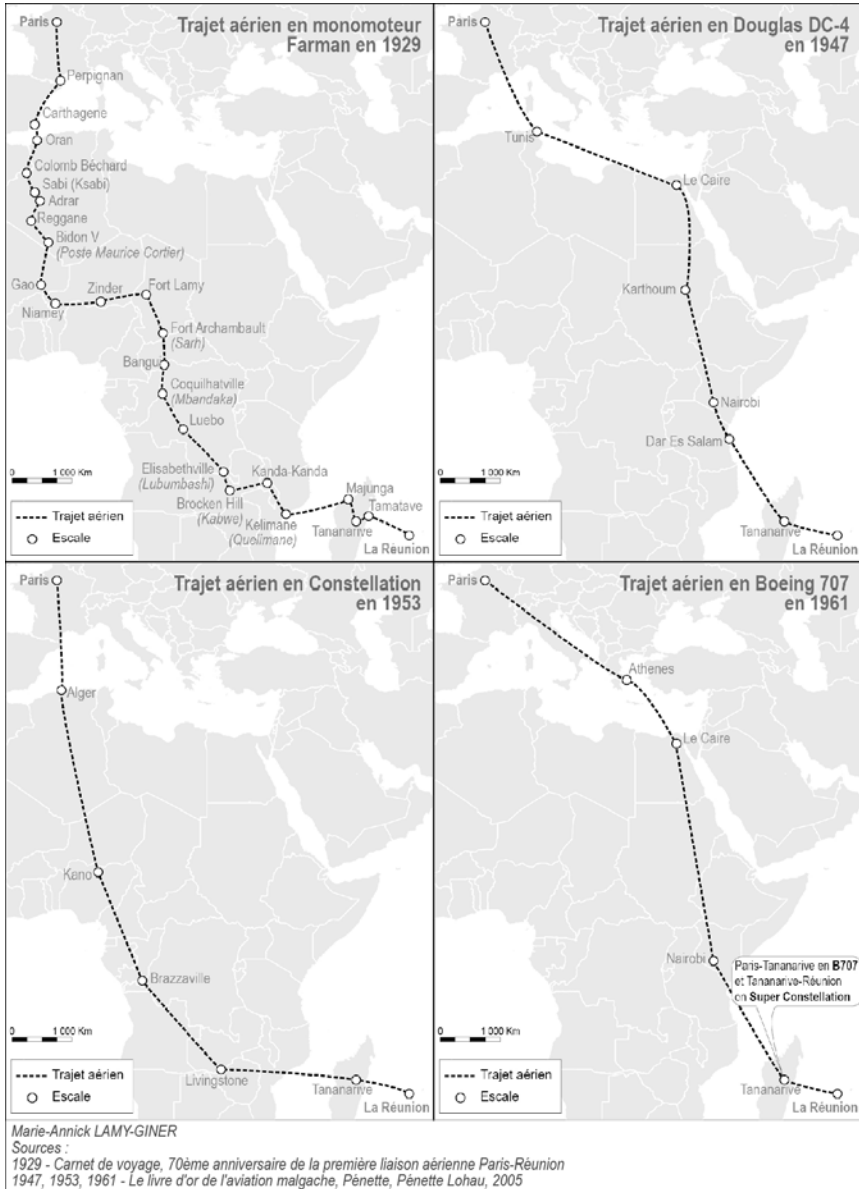


Figure 2 : Exemples de trajets aériens vers La Réunion entre 1929 et 1961

Les années qui suivirent virent quelques tentatives, menées avec réussite par René Lefèvre, de liaison aérienne, se mettre en place entre la France et Madagascar, La Réunion quant à elle tombant dans l'oubli. Samat l'en ressortit en acquérant le premier avion de La Réunion et en effectuant la liaison Réunion-Maurice en 1933. Entre temps, La Réunion se dota d'un champ d'aviation à la Ravine à Marquet (terrain de 500 m sur 300). Parallèlement, à l'initiative de Samat, l'aéroclub Roland Garros, basé à Gillot, où un champ d'atterrissage fut aménagé, ouvrit ses portes. L'année 1936 marqua une autre date dans l'histoire aérienne de La Réunion, un second équipage (composé de Laurent, Touge et Lénier) rallia, au départ de Paris, l'île, au long d'une traversée de neuf jours¹⁶⁶. Le premier vol commercial fut entrepris en 1938. La petitesse de Gillot fit que l'on privilégia le champ d'aviation de La Possession. Pendant la guerre, fut instaurée une liaison régulière entre la Grande Ile et La Réunion, autorisant alors le transport de sacs postaux et de fret.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et de la départementalisation, s'ouvrit une nouvelle ère pour l'aviation réunionnaise. A partir de 1945, Air France décida de prolonger sa première ligne Paris-Madagascar vers les Mascareignes par des *Lockheed C-60* (5 jours étaient nécessaires pour rallier La Réunion)¹⁶⁷. L'île, bientôt dotée d'une piste bitumée longue de 1850 m, fut desservie par les premiers véritables long-courriers (*Douglas DC-4*). Ainsi à partir de 1947, pour atteindre La Réunion, le nombre d'escales ne s'élevait plus qu'à six, et le trajet était ramené à 49 heures. Au début des années 50, l'île était reliée deux fois par semaine à sa métropole. Le *Constellation* assura pendant 5 années ce trajet avant de laisser la place en 1956 au *Super Constellation*, lequel mit Orly à 27 heures de La Réunion. Dès lors le nombre de passagers crût rapidement passant de 11 000 en 1958 à 33 000 en 1964. Le *Super Starliner*, en 1959, et le *B707*, en 1961, entrèrent en activité sur la ligne Paris-Antananarivo¹⁶⁸. Le trajet vers La Réunion se poursuivait, au seuil des années 60, en *Super Constellation*, l'île n'ayant pas les infrastructures adéquates pour recevoir des plus gros porteurs.

L'avènement du transport à réaction en Europe et le choix d'Air France de positionner des quadiréacteurs sur ses lignes long-courriers remirent sur le tapis l'épineuse question d'un site aéroportuaire potable. Les arguments (possibilité d'allongement de la piste, aérologie) penchèrent en faveur de Gillot. Au cours des années 60, la piste fut donc allongée à 2670 mètres sur un remblai construit dans le lit de la rivière des Pluies. Le trafic de passagers atteignit 46 000 passagers, en 1966, 70 000 en 1969. Cette augmentation s'expliqua certes par la capacité accrue des avions, mais aussi par l'arrêt du transport maritime de passagers, après le retrait des derniers paquebots mixtes

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 116.

¹⁶⁷ Jean-Pierre Pénette, Christine Pénette-Lohau, *Le livre d'or de l'aviation malgache*, s.l. s. éd. 2005, 240 p.

¹⁶⁸ *Ibid.* p. 42-45.

des Messageries Maritimes (1970). Ce fut le *Pierre Loti* qui effectua le dernier voyage.

Au début des années 70, Air France assurait, en *B707*, quatre rotations hebdomadaires, via Djibouti. A partir de 1975, les gros porteurs (entre 430 et 500 places), type *B747* succédèrent progressivement au *B707*. Pour permettre les travaux d'agrandissement à Gillot, une nouvelle piste (1500 m) fut ouverte à Pierrefonds en 1975. Elle pouvait alors accueillir des *B737*. En 1986, Air France reliait quotidiennement La Réunion à Paris. Le transport aérien à La Réunion fut par ailleurs révolutionné par la mise en service d'une piste longue (3200 m), inaugurée en novembre 1994, laquelle permettait enfin de rallier Paris sans escale. Orientée Sud-Sud-Ouest/Nord-Nord-Est, son extension a été en partie gagnée sur la mer et a nécessité le déplacement de 200 familles (conduisant à la destruction du quartier de Mapérine). Quatre années plus tard, l'aéroport de Pierrefonds entra à son tour en activité. Il devait permettre le décloisonnement du sud de l'île. La piste créée en 1975 fut, après réaménagement, ouverte au trafic commercial. En dépit de plusieurs vagues d'agrandissement au cours des années 2000, et d'un pic de fréquentation à 140 000 passagers en 2008, l'aéroport de Pierrefonds, placé dans l'orbite de Gillot, n'a pas connu le développement escompté.

Ainsi, pour les îles, la révolution de l'accessibilité, pour le transport de passagers, passe par l'importance prise par l'avion au détriment du bateau¹⁶⁹. Pour cette île distante de plusieurs milliers de kilomètres de sa métropole, l'avion devint incontestablement le moyen idéal de sortir de l'isolement. Aujourd'hui, il faut 11 heures, sans escale, pour relier Saint-Denis de La Réunion à Paris. Ainsi l'avion, en premier lieu par sa rapidité, joue un rôle clé dans l'ouverture des îles. Il est, par exemple, le lien matériel entre les îles sous tutelle extérieure et leur métropole¹⁷⁰.

II – Le tournant des années 80, la révolution de l'accessibilité

A. La fin d'un monopole ou l'évolution du paysage aérien réunionnais ?

Le paysage aérien réunionnais a connu, depuis la fin du monopole d'Air France survenue au cours des années 80, de nombreux changements. Le secteur aérien apparaît, il est vrai, comme le souligne Pierre Biplan, comme un « monde (...) en perpétuel changement : des compagnies agonisent ou meurent, d'autres naissent pleines de promesses ; certaines fusionnent »¹⁷¹.

¹⁶⁹ Louis Marrou, « L'ode à l'île » in *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires, de l'île-relais aux réseaux insulaires*. Paris : Karthala, 2005, p. 431.

¹⁷⁰ Colette Ranély Vergé-Depré, « Transport aérien et territoires insulaires : l'exemple des Petites Antilles », *Annales de géographie*, n° 659, 2008, p. 97-109.

¹⁷¹ Pierre Biplan, « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote*, 2004, n. 114, p. 56-70.

Depuis 1946, en dépit de petites incursions sur la route Paris-Madagascar par les compagnies Aigle Azur et plus tard Transports aériens Internationaux, Air France ne souffrait quasiment d’aucune forme de concurrence sur la ligne Réunion-Paris. Les prix élevés des billets s’expliquaient par les nécessités du service public. En d’autres termes, la compagnie avait obligation de transporter les passagers toute l’année, même en période creuse.

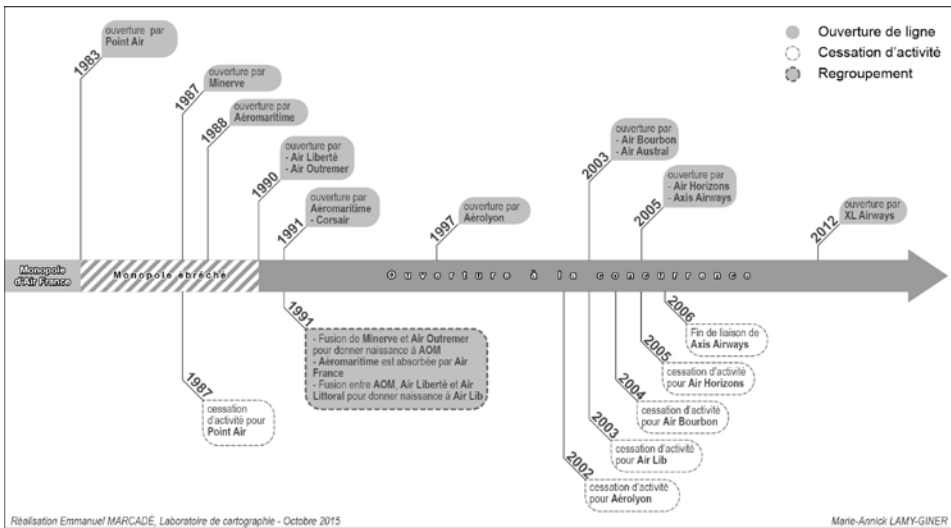


Figure 3 – Les étapes de la mise en place du paysage aérien réunionnais

La position monopolistique d’Air France prit fin au début des années 80 (Autier et al, 2001). Une première étape fut franchie, avec l’arrivée d’un nouveau transporteur, Point Air, en 1983. Il opérait, grâce à l’aide de la Région Réunion, des vols charters entre Bâle-Mulhouse et La Réunion, renforcés par des vols Nice-La Réunion à partir de 1986, avant son dépôt de bilan en 1987. Toutefois il fallut attendre 1986, et l’application de « l’Arrêt Nouvelles Frontières », adopté par la cour de Justice du Luxembourg, pour que les règles de la concurrence soient appliquées dans le secteur des transports aériens européens. Dorénavant, à partir de n’importe quel aéroport métropolitain, les vols charters pouvaient décoller en direction des DOM.

Dès lors, au cours d’une seconde étape, d’autres transporteurs se positionnèrent à leur tour sur le segment Paris-Réunion, tels Minerve en 1987, Aéromaritime¹⁷² en 1988 (absorbé par Air France en 1991), Air Liberté

¹⁷² Filiale à cette époque du groupe UTA. La compagnie commença à desservir les Antilles en 1987, puis l’année suivante La Réunion, pour le compte de Nouvelles Frontières. Puis à partir de 89, UTA fit le choix de desservir elle-même La Réunion, à raison de deux rotations par semaine. Air France devint l’actionnaire majoritaire d’UTA en 90 et par voie de conséquence d’Aéromaritime.

et Air Outremer en 1990¹⁷³. Ces nouvelles compagnies, fragiles financièrement, n'ont parfois qu'une espérance de vie limitée. Par exemple, Minerve fusionne avec Air Outremer en 1991 pour donner naissance à AOM. Or cette compagnie, qui dessert en particulier les DOM-TOM, jonglait avec les déficits. Mal en point, elle fusionna avec Air Liberté et Air littoral, en 2001, à l'initiative de Swiss Air dont elle faisait partie depuis 2000. Rebaptisée Air Lib, la nouvelle compagnie vivota avant de disparaître, deux ans plus tard, corps et biens. D'autres connurent le même sort à l'instar d'Air Bourbon (2003-2004). D'autres encore, comme Corsair International, présente dans l'île depuis 1991, ont connu plusieurs épisodes de restructuration¹⁷⁴ et continuent de grignoter des parts de marché.

L'ouverture du ciel réunionnais modifia en profondeur la grille tarifaire proposée par Air France, dont l'offre était jusque-là fixe. Elle se lança dans la technique du *revenue management* (ou *yield management*), système qui permet à la compagnie d'ajuster en permanence le tarif en confrontant l'offre et la demande. Le jeu de la concurrence permit, au cours des années 90, une baisse significative du prix du billet d'avion. Entre 1990 et 1998, les tarifs baissent d'environ 39 %. La rupture avec Paris semblait dorénavant colmatée. Toutefois, c'était sans compter la disparition d'Air Lib qui provoqua une dérégulation du marché (situation de sous-capacité). L'augmentation des coûts fixes (assurance, mise en place d'une taxe de sûreté...) est également mise en avant pour expliquer que les prix soient repartis à la hausse au début des années 2000. Et cela en dépit de l'arrivée d'Air Austral sur ce segment.

B. Le renforcement de l'ancrage régional : l'entrée en piste d'Air Austral

A dire vrai, l'histoire de l'aviation commerciale à La Réunion est indissociable de celle d'Air Austral dont les premiers jalons furent posés au cours des années 70. Effectivement en 1974, à l'initiative de G. Ethève, PDG d'Air Austral de 1990 à 2012, fut créée Réunion Air Services, une compagnie en charge de la desserte des îles Eparses¹⁷⁵. Parallèlement elle proposait également des vols à la demande vers Maurice, les Seychelles et les Comores. Son activité allait néanmoins prendre une nouvelle dimension en 1977 avec la desserte de Mayotte, devenue collectivité territoriale. La première année d'exploitation, 4500 passagers furent transportés sur le vol Réunion-Pamandzi.

¹⁷³ Minerve commença par opérer des vols charters Bruxelles-Antilles, puis Paris-Antilles ainsi que Paris-Papeete en 1986 et Paris-La Réunion à partir de 1987.

¹⁷⁴ Par des changements d'actionnaires notamment (dont Nouvelles Frontières, puis le groupe TUI).

¹⁷⁵ Depuis 1964 G. Ethève assurait, à bord d'un *Cessna*, des rotations bi-hebdomadaires vers les îles météo, en particulier Tromelin.

A cette époque, toutes les îles de la zone s’étaient dotées, au moment de l’indépendance, d’une compagnie nationale. La Réunion n’était desservie que par Air France, la South African Airways et Air Madagascar. Pendant longtemps, RAS dut se contenter d’exploiter la ligne Réunion-Pamandzi dont le nombre de passagers annuels oscillait entre 9 et 10 000 par an jusqu’en 1985. A cette époque, la compagnie change de propriétaires et est rebaptisée Réunion Air Services en 1986.

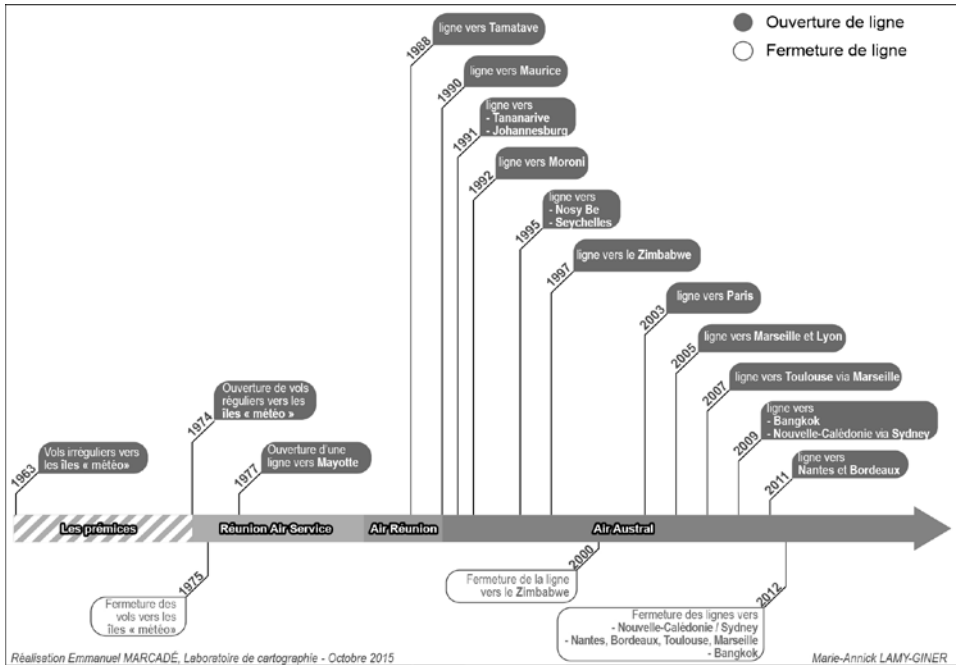


Figure 4 – Les étapes de la constitution du réseau d’Air Austral

La compagnie acquiert alors un nouvel avion (un *Fokker 28*) mais que la seule ligne Réunion-Mayotte ne put rentabiliser. Un bras de fer s’engagea avec Air France pour l’obtention de nouveaux droits de trafic dans la zone. Une entente fut finalement trouvée : la nouvelle compagnie obtint l’autorisation d’assurer les vols régionaux, en échange de quoi Air France entra, non sans polémiques, dans le capital de Réunion Air Services. Suite à ce mariage de raison, Réunion Air Services fut rebaptisée Air Austral en 1990.

La Réunion héritait enfin de sa première véritable compagnie aérienne. Elle était détenue par la SEMATRA, compagnie d’économie mixte composée entre autres par la Région, le Département, la CCIR et la Chambre professionnelle de Mayotte. La Sematra apporta 34 % du capital de la nouvelle compagnie, à égalité avec Air France ; le reste fut fourni par la Caisse de retraite de La Réunion et des établissements financiers de la place.

Le vol inaugural eut lieu, vers Maurice, le 27 décembre 1990, à bord d'un B737. Dès sa création, la compagnie réunionnaise afficha sa vocation régionale. Une seconde ligne fut ouverte vers Madagascar. Des liaisons furent également mises en place vers l'Afrique du Sud, les Comores et les Seychelles.

Le destin de la compagnie réunionnaise devait prendre un nouveau virage au début des années 2000¹⁷⁶. Avec la disparition d'Air Lib du paysage aérien réunionnais, les édiles locaux poussèrent la compagnie régionale à se lancer sur la route Réunion-Paris. En juin 2003, la petite réunionnaise entama donc sa conquête métropolitaine qui la conduisit jusqu'en 2012 à ouvrir 6 lignes vers Paris et les villes de province. L'envolée du cours du pétrole, à partir de 2008, les erreurs de gestion, obligèrent la compagnie à recentrer son réseau et à revenir dans les cieux indiens, son bassin originel.

En somme, Air Austral est devenue un acteur aérien incontournable dans le Sud-Ouest de l'océan Indien. En dépit de l'ouverture de routes vers la métropole, elle n'a rien perdu de sa vocation de départ, à savoir permettre la mobilité des Réunionnais dans le Sud-Ouest de l'océan Indien et en ses marges. La compagnie a le mérite d'avoir réussi, en dépit de flux quasi-unidirectionnels, à rapprocher La Réunion des îles voisines. Elle participe au décloisonnement régional. Dans le domaine portuaire, les évolutions aussi allaient bon train.

C. Les nouvelles donnes portuaires

Ainsi, dans les années 70, l'évolution rapide du trafic commercial et le gigantisme des navires dévoilèrent les limites du port de la Pointe des Galets. La construction d'un nouveau complexe, baptisé Port Est, fut achevée en 1986. Distant de 3 km à vol d'oiseau de l'ancien port, il fut creusé en baie de la Possession. Il permit un regain d'activité du port, mais se révéla assez rapidement inadapté à la nouvelle flotte de navires qui sortaient des chantiers navals. Or pour être une porte océane compétitive, il faut être en mesure de s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale. Le nouveau port, composé de deux quais (10 et 11) et creusé à 12,8 mètres, était capable d'accueillir lors de sa livraison en 1986 des navires de 12 m de tirant d'eau. Quatre nouveaux quais livrés en 1993 triplèrent la capacité du port Est, notamment pour la réception des vraquiers et porte-conteneurs. Progressivement, on assista à un basculement des activités du Port Ouest vers le Port Est. L'essentiel des vracs liquides (hydrocarbures), des vracs solides (clinkers, charbon), des néo-vracs (voitures) et des marchandises conteneurisées était traité dans le nouveau complexe portuaire. Ce dernier accaparait en 1994 77 % du trafic portuaire total.

Dans ces années 90, La Réunion était touchée par une dizaine de compagnies maritimes. Le trafic Nord-Sud était en partie assuré par le consortium Capricorne, né en 1980 du regroupement des armateurs de la

¹⁷⁶ Gérard Ethève, *Ailes australes, une histoire réunionnaise*. Saint-André : Epica, 2015, 258 p.

Conférence¹⁷⁷ Internationale Madagascar, Comores, La Réunion, Maurice (CIMACOREM). Cette dernière avait, depuis les années 60, le monopole sur la liaison Europe-Sud-Ouest de l'océan Indien. Le consortium Capricorne, qui était composé des armements français CGM (Compagnie Générale Maritime) et Maritime Delmas-Vieljeux, de l'armement allemand Hapag-Llyod et de la Société Malgache de Transports Maritimes, reliait l'Europe à l'océan Indien par Suez. Ce service Capricorne, qui proposait un service conventionnel et conteneurisé, réalisait 45 % du total des tonnages transportés vers La Réunion. Un navire partait de Marseille tous les douze jours approximativement pour rallier l'océan Indien au cours d'une boucle incluant Djibouti, Tamatave, Port Réunion, Port-Louis et Dzaoudzi. Sur ce segment, le service Capricorne était concurrencé par la compagnie maritime helvétique MSC (35 % du trafic portuaire total de Port Réunion) et l'armement indépendant allemand Deutsche Afrika Linien. Au cours des années 80, des lignes régulières, opérées notamment par le japonais Mitsui en provenance de l'Asie, ont également intégré La Réunion sur leur route. Le trafic avec l'Asie ne constituait alors que 6 % du trafic portuaire.

Jusque dans les années 90, La Réunion et Maurice n'étaient que des petits centres régionaux de transbordement. Nonobstant, sur fond de rivalité, chacune ambitionnait de devenir le *hub* portuaire de la région, gage d'une meilleure insertion dans l'économie de la région¹⁷⁸. En se métamorphosant en *hub*, l'objectif était aussi de tisser des liens avec les ports secondaires de la zone (le port des Seychelles, ports malgaches, port mahorais...), peu ou prou desservis par les grandes lignes transocéaniques. Force est de constater que Maurice a supplanté La Réunion en s'imposant comme la plaque tournante du transbordement régional pour les îles environnantes. En somme, Port-Louis joue le rôle de nœud portuaire insulaire régional, tandis que La Réunion n'est qu'un port feedérisé¹⁷⁹. En d'autres termes, il est touché par des lignes secondaires au départ des *hubs* de Salalah, Djibouti ou Durban.

Même si l'accessibilité est sélective et inégale, les dessertes aérienne et maritime permettent à la majorité des îles de participer, à des degrés divers, au concert de la globalisation¹⁸⁰. Pour une île comme La Réunion, qui constitue avec Maurice, parmi les principales îles-relais du bassin occidental de l'océan Indien, la maîtrise de la rupture passe par des outils portuaires et

¹⁷⁷ Une conférence est une série d'accords passés entre plusieurs exploitants de navires de ligne. Il vise à une harmonisation des tarifs entre les membres (entente sur le prix des transports de marchandises).

¹⁷⁸ Mary-Annick Lamy-Giner, « *Accessiblity challenges for Mauritius and La Réunion* », *SHIMA*, vol. 5, 2011, p. 86-105.

¹⁷⁹ La donne risque néanmoins de changer. L'armateur CMA-CGM, troisième groupe mondial pour le transport de conteneurs, vient de signer un protocole avec le Grand Port Maritime pour faire de La Réunion, sa plate-forme d'éclatement dans l'océan Indien. L'objectif est de redistribuer, vers Madagascar et l'Afrique de l'Est, les marchandises en provenance d'Europe et d'Asie transitant par La Réunion. Il deviendrait ainsi un *hub* « indien » au carrefour des lignes maritimes issues d'Europe, d'Asie et d'Afrique.

¹⁸⁰ Marrou, *op. cit.*, p. 431.

aéroportuaires modernes. La modernisation des moyens de transport a donc facilité la connexion entre les îles et le reste du monde. Ce qui ne signifie pas que l'accessibilité ne s'est pas faite sans embûches ni à-coups.

Bien au contraire, les transports à La Réunion sont encore marqués aujourd'hui, comme tout au long de leur histoire, par des pénuries et des coûts élevés. Les prix, souvent excessifs, des billets d'avions et des marchandises importées, sont là pour rappeler que la distance par rapport à une métropole ou aux grands pôles économiques mondiaux a un coût. Ainsi la réduction de la distance-temps n'a pas eu pour corollaire une réduction de la distance-coût. L'accessibilité s'est même parfois trouvée réduite ou limitée, au gré des modifications des routes maritimes, de la disparition d'une compagnie aérienne. Une grève de dockers, pour le moins récurrente, rappelle à quel point les fils tissés avec l'extérieur sont ténus et peuvent être aisément rompus. Pour autant, La Réunion a connu une révolution de son accessibilité et grâce aux outils portuaires et aéroportuaires, elle est interconnectée et ouverte sur le monde. Après avoir pendant longtemps été marquée par une relation quasi-exclusive avec la métropole, La Réunion se tourne vers la région en tissant des « ponts » aériens avec toutes les îles voisines et quelques pays bordiers de l'océan Indien

En somme, l'insularité ne doit pas seulement être considérée en termes d'isolement, de cloisonnement, elle implique aussi l'échange, la circulation¹⁸¹. Dans le cas de La Réunion, il apparaît que les transports maritimes et aériens ont réussi à gommer, en grande partie, les discontinuités physiques et historiques, à décroiser une île aussi éloignée soit-elle.

¹⁸¹ Colette Ranély Vergé-Depré, *op. cit.*, p. 98.