

Transports et développement durable : quels enjeux pour les petits États et territoires insulaires ?

Transport and sustainable development :
what stakes for small insular states and territories ?

Colette RANELY VERGE-DEPRE

Maître de conférences

AIHP-GÉODE Caraïbe (EA 929)

IUFM de Martinique, Université des Antilles et de la Guyane¹

colette.ranely@iufm-martinique.fr

Résumé

La référence au développement durable est incontournable dans les discours et les actions menées aux niveaux international, national ou local. Souhaitant concilier préservation de l'environnement, équité sociale et efficacité économique, ce concept s'est inévitablement étendu au domaine des transports. L'objectif est de chercher à réduire les effets négatifs de cette activité, tant sur l'environnement que les sociétés.

Les petits États et territoires insulaires offrent un cadre de réflexion et d'action privilégié car les systèmes de transport et de communication constituent ici un lien vital avec le monde extérieur. Malgré la diversité des réalités insulaires, ces espaces partagent des points communs : le sous-développement pour nombre d'entre eux, l'isolement, l'exiguïté de leur territoire, la fragmentation spatiale pour les archipels, la vulnérabilité des milieux. Ces spécificités sont autant de défis à relever pour les politiques de transport et, plus généralement, de développement.

Mots-clés : développement durable, environnement, île, insularité, transport.

Abstract

The reference to sustainable development is inescapable in the speeches given and the actions led at an international, national or local level. Wishing to reconcile environmental protection, social equity and economic efficiency, this concept has inevitably spread to the field of transport. The objective is to try to reduce the negative effects of this activity, both on the environment and on societies.

Small insular states and territories offer a privileged space of reflection and action because their transport and communication systems constitute a vital link with the outside world. No matter how different the islands are, these spaces share a number of realities : underdevelopment for the majority of them, isolation, crampedness, spatial fragmentation in the case of archipelagoes and a vulnerable environment. These specificities constitute challenges as far as the policies of transport and, more generally, development are concerned.

Keywords : sustainable development, environment, island, insularity, transport.

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

INTRODUCTION

La Commission du développement durable, qui émane du Conseil économique et social des Nations unies, a reconnu en mai 2010 - à l'issue d'une journée de travail consacrée aux petits États insulaires en développement - que ces derniers étaient « prisonniers de la mer ». Par conséquent, ce groupe revendique un classement dans une catégorie spéciale qui lui permettrait d'obtenir un soutien spécifique de la communauté internationale, soutien qu'il estime nécessaire pour sortir d'une situation de mal développement. La question de l'accessibilité de ces territoires se pose en effet ici avec encore plus d'acuité que dans d'autres pays du Sud en raison de leur forte dépendance vis-à-vis des modes de transports maritime et aérien et de la configuration de leurs réseaux de dessertes, souvent héritée d'un passé colonial.

L'île petite et isolée serait-elle une figure universelle ? L'île est en effet souvent étudiée sous l'angle d'un rapport centre/périphérie mais les réalités insulaires sont très diverses. Si certaines, à l'exemple de Singapour, ont fait de leur situation un atout et sont devenues des carrefours internationaux, d'autres apparaissent encore comme des bouts du monde. L'insularité, qui nourrit bon nombre de mythes et représentations, ne se limite donc pas au cloisonnement et implique également l'échange, la circulation des biens et des personnes. Les transports, indispensables pour s'affranchir de la fragmentation territoriale ou s'insérer dans l'économie-monde occupent donc un rôle clé dans la réflexion sur le désenclavement et le développement de ces territoires.

Présenté comme une mission mondiale depuis la Conférence des Nations unies pour l'environnement et le développement qui s'est tenue à Rio de Janeiro en 1992, le développement durable est défini dans son acception la plus courante comme « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* » (rapport Brundtland, 1987). Ce référentiel, appliqué au domaine des transports, amène à s'interroger et à proposer des stratégies pour lutter contre les effets négatifs de cette activité, tant sur l'environnement que sur les sociétés ou l'économie. Quelle place les petits États et territoires insulaires accordent-ils aux transports durables dans leur réflexion sur le développement ? Confrontées à de multiples défis, ces îles ont-elles les moyens d'établir de telles politiques ? À quelles difficultés sont-elles confrontées pour les mettre en œuvre ?

I – LE CADRE THEORIQUE ET D'ACTION

Les petites îles sont un cadre de réflexion et d'action privilégié pour toute approche sur les relations entre transports et développement. Mais il n'est pourtant guère aisé d'identifier, au préalable, cette catégorie de territoires.

1- Une définition des petits États et territoires insulaires

Si la définition de l'île comme terre entourée d'eau de toutes parts est communément admise par tous, l'un des problèmes récurrents de cet objet géographique est de proposer une limite à l'étendue de sa surface car, comme le rappelle R. Brunet, une île a « une taille intermédiaire entre l'îlot et le continent »². Pour de nombreux auteurs, on ne peut parler d'îles que des petites îles car c'est ici que se posent avec le plus d'acuité les problèmes insulaires. La superficie et la population sont les critères généralement retenus pour différencier les espaces insulaires, sans pour autant aboutir à une classification reconnue par tous. En 1983, la Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement a adopté le concept de « petit État insulaire » sur la base d'une population inférieure à un million d'habitants et

² Brunet R., Ferras R., Théry H., 1992, *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, RECLUS, La Documentation Française, p. 246.

d'une superficie rarement supérieure à 4 000 km². Le recours à des seuils de superficie et de population différents par les organisations internationales montre toutefois la difficulté de délimiter ces espaces sans une part d'arbitraire. Pour F. Taglioni, les petits espaces insulaires sont « des terres entourées d'eau de tous côtés, d'un seul tenant, dont la superficie est inférieure à 11 000 km² et la population inférieure à 1,5 million d'habitants » (Taglioni, 2006), ce qui correspond à plusieurs centaines d'îles réparties essentiellement dans le Bassin caraïbe, la Méditerranée, le sud-ouest de l'océan Indien et l'Océanie insulaire. La CNUCED a été l'une des premières à reconnaître les problèmes particuliers des petites économies insulaires en développement, liés notamment à leur vulnérabilité économique et environnementale. Par leur statut politique, ces petits espaces insulaires sont soit des micro-États souverains, soit des micro-territoires rattachés à des métropoles, souvent lointaines. Plusieurs listes de pays désignés comme « petits États insulaires en développement », ou *Small island developing States*, sont ainsi utilisées par les instances de l'ONU et incluent un nombre variable de pays, s'échelonnant entre une trentaine et une cinquantaine en fonction des critères retenus. La plus large n'hésite d'ailleurs pas à intégrer également quelques États continentaux et des territoires non autonomes (Tab.1).

PEID membres de l'ONU	
<p>Afrique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cap Vert 2. Comores 3. Guinée-Bissau 4. Maurice 5. Sao Tomé-et-Principe 6. Seychelles 	<p>Amérique du Sud et Bassin caraïbe</p> <ol style="list-style-type: none"> 22. Antigua-et-Barbuda 23. Bahamas 24. Barbade 25. Belize 26. Cuba 27. Dominique 28. Grenade 29. Guyana 30. Haïti 31. Jamaïque 32. République Dominicaine 33. Sainte-Lucie 34. Saint-Kitts-et-Nevis 35. Saint-Vincent-et-les-Grenadines 36. Suriname 37. Trinidad-et-Tobago
<p>Asie et Pacifique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Fidji 8. Îles Marshall 9. Îles Salomon 10. Kiribati 11. Maldives 12. Micronésie (États fédérés de) 13. Nauru 14. Palau 15. Papouasie-Nouvelle-Guinée 16. Samoa 17. Singapour 18. Tonga 19. Tuvalu 20. Vanuatu 21. Timor-Lesté 	
PEID non membres de l'ONU (territoires sous tutelle)	
<p>Asie et Pacifique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 38. Commonwealth des Mariannes du Nord 39. Guam 40. Îles Cook 41. Niue 42. Nouvelle-Calédonie 43. Polynésie française 44. Samoa américaines 	<p>Bassin caraïbe :</p> <ol style="list-style-type: none"> 45. Anguilla 46. Antilles néerlandaises 47. Aruba 48. Îles Vierges américaines 49. Îles Vierges britanniques 50. Montserrat 51. Puerto Rico

Source : ONU, <http://www.un.org>.

Tab.1 : Liste des petits États insulaires en développement (PEID) établie par l'ONU

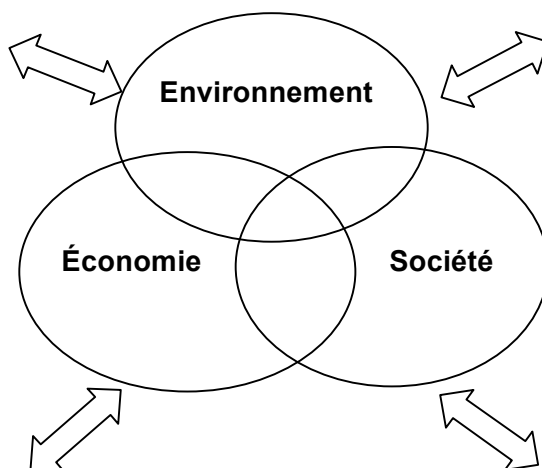
2- Les composantes de la durabilité des transports

Les définitions des transports durables sont aussi variables que celles du développement durable. De même que certaines perceptions de cette notion privilégient soit la dimension

environnementale, soit celle de l'économie ou du social, la durabilité des transports est envisagée différemment selon que l'on donne la priorité à l'une ou à l'autre sphère.

Il est ainsi significatif de noter que l'une des premières analyses sur ce thème, réalisée en 1996 par l'OCDE, donne une définition de ce qu'elle appelle le « transport écologiquement viable », basée surtout sur des critères environnementaux³. La conférence internationale « Vers des transports durables » qui a eu lieu à Vancouver en 1996 sous l'égide de la même OCDE, a retenu une approche plus systémique en s'alignant sur les trois piliers du développement durable : « *il s'agit maintenant de répondre à nos besoins en transports de façon écologiquement rationnelle, socialement équitable et économiquement viable. L'enjeu est l'accessibilité, non la mobilité* » (OCDE, 1997, p. 70). Telle est également l'approche de la Banque mondiale ou de la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Les transports durables doivent donc à la fois réduire au maximum les nuisances sur la santé et l'environnement, permettre l'efficacité et la croissance économique, contribuer à la qualité de vie et au bien-être social (Fig.1).

Limiter les émissions de gaz à effet de serre
Limiter la consommation d'énergies fossiles ; promouvoir celle des énergies renouvelables



Limiter le bruit et la quantité d'émission de polluants
Limiter l'impact sur l'utilisation des sols et les écosystèmes

Soutenir une croissance économique durable et profitable à l'ensemble du territoire
Garantir la rentabilité des services et des installations

Fournir aux populations une offre de services de transport équitable, variée, abordable, fiable, efficace et rapide
Ne présenter aucun danger pour les personnes (en matière de sécurité et de santé) et leurs biens

Fig.1 - Les composantes de la durabilité des transports

3- La place des transports durables dans les réflexions sur le développement des petits États et territoires insulaires

À l'issue du Sommet de la Terre de Rio de 1992, la communauté internationale avait reconnu que les petits États insulaires constituent « un cas spécial en matière d'environnement et de développement ». Sur recommandation de l'Assemblée générale de

³ « Transport qui ne met pas en danger la santé publique ni les écosystèmes et comble les besoins de mobilité tout en respectant les principes selon lesquels a) les ressources renouvelables sont utilisées en quantités inférieures à leur taux de régénération et b) les ressources non renouvelables sont utilisées en quantités inférieures au taux de mise au point de substituts renouvelables ». OCDE. (1996), Environmental criteria for sustainable transport, Doc. OECD/GD/(96)/136.

l'ONU, la première Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement s'est tenue à la Barbade du 26 avril au 6 mai 1994. 111 gouvernements ont ainsi adopté une déclaration et un programme d'action qui définissent les domaines d'action prioritaires et établissent les principes et les stratégies pour le développement de ces petits pays. Alors que l'approche privilégiée de leurs problèmes, notamment par la CNUCED, était jusqu'ici surtout économique, le Programme d'action de la Barbade tente d'embrasser toutes les dimensions du développement durable. Divisé en quinze chapitres, le texte insiste cependant largement sur les problématiques environnementales : changements climatiques et élévation du niveau de la mer, catastrophes naturelles et écologiques, gestion des déchets, ressources côtières et marines, ressources en eau douce, en énergie, diversité biologique. La question des transports et communications n'est abordée que dans le chapitre XII. Il y est toutefois rappelé que « les systèmes de transport et de communication constituent un lien vital entre les petits États insulaires en développement et le monde extérieur, entre ces différents États et à l'intérieur de ces États, et sont un moyen important d'assurer un développement durable » (ONU, 1994, point 53, Chapitre XII). La Déclaration de Maurice, adoptée le 14 janvier 2005 à l'issue d'une réunion internationale consacrée au bilan des actions menées dans ces pays au cours des dix dernières années, a réaffirmé la validité du Programme d'action de la Barbade comme cadre fondamental pour le développement durable des petits États insulaires en développement. Mais aucune référence précise au rôle des transports n'est mentionnée dans ce texte. Les débats précédant l'adoption de la Déclaration de Maurice avaient toutefois rappelé l'impact de leur coût élevé sur les prix des biens et des services dans ces territoires.

Cette non-visibilité de la question des transports dans la réflexion internationale sur le développement des petites îles n'est qu'apparente ; ce secteur est ici, en effet, porteur d'enjeux fondamentaux, à toutes les échelles.

II – LES TRANSPORTS DURABLES : GRANDS ENJEUX POUR PETITS ÉTATS INSULAIRES

Les systèmes de transport actuels dans les petites îles ne remplissent généralement pas les conditions de la durabilité. Ces territoires auraient donc tout à gagner en intégrant les principes du développement durable dans leurs choix politiques.

1- Les enjeux pour le développement économique

L'activité de transport participe au développement économique de multiples façons. Ce secteur produit des richesses et permet la mobilité nécessaire à toute activité économique. Pendant longtemps, la recherche de l'accessibilité des territoires a été considérée comme un facteur décisif de développement économique, ce qui a conduit les États à investir massivement dans les réseaux et équipements de transport. Dans le cas des petites îles, la mise en place d'un système de transport moderne, en réduisant les distances-temps et les distances-coûts, est un facteur essentiel pour leur insertion dans l'économie-monde et pour s'affranchir de l'isolement (réel et/ou vécu) lié à la rupture géographique que représente la mer ou l'océan. L'exiguïté de ces territoires, leur fragmentation géographique dans le cas des archipels, la faiblesse de leurs revenus sont pourtant autant de freins à la construction d'infrastructures. Or, celles-ci conditionnent souvent leur orientation économique : le tourisme de masse, par exemple, est tributaire de l'existence d'un aéroport pouvant accueillir les gros-porteurs, ce que de nombreuses îles ne peuvent s'offrir pour des raisons physiques ou financières. Dans l'archipel des Maldives par exemple, composé de plus d'un millier d'îles dont 200 habitées pour une superficie totale émergée de seulement 227 km², le développement touristique est lié à l'aménagement, en 1981, de l'aéroport international de Malé ; celui-ci a été construit sur l'île-aéroport d'Hulhulé, située à un kilomètre de l'île-capitale (que l'on rejoint par navette maritime), sur des terrains en grande partie gagnés sur la mer.

La dispersion des îles dans le cas des archipels, l'éloignement, les discontinuités modales et la faiblesse des trafics constituent ainsi des handicaps économiques certains. Cela oblige à une multiplication des infrastructures et se traduit par des coûts de transport et de distribution plus élevés qu'ailleurs. En février 2010, l'ONU estimait à 4 700 US\$ le coût du transport d'un conteneur standard de vingt pieds entre Nagoya (Japon) et Port Vila (Vanuatu) alors qu'un même volume transporté à Brisbane (Australie), soit sur une distance équivalente, ne revenait qu'à 1 100 US\$ (ONU, 2010, p.3). Cette situation pénalise le développement des activités industrielles et renchérit les prix des produits venant de l'extérieur. Même si les volumes de trafics ont globalement augmenté dans ces territoires, leurs niveaux restent généralement trop faibles pour assurer la rentabilité financière des équipements et leur bon fonctionnement. Mais les coûts des transports ne sont pas les seuls à déterminer la compétitivité des territoires, il faut également tenir compte, par exemple, de la fiabilité et de la qualité des services. La Banque mondiale a ainsi récemment mis au point un indice de performance logistique qui évalue et classe les pays en fonction de la compétitivité et de la fiabilité de leur chaîne d'approvisionnement dans le commerce mondial (compétence des courtiers en douane, respect des délais de dédouanement et d'expédition de marchandises, etc.). Or, si Singapour apparaît, en 2010, au deuxième rang mondial dans ce classement, des îles comme Cuba, les Fidji, les îles Salomon, les Maldives ou la Jamaïque, se retrouvent parmi les 30 derniers sur les 155 pays pour lesquels un tel indice a été calculé⁴.

L'étroitesse des marchés, la dépendance vis-à-vis de l'extérieur et la spécialisation dans une gamme d'activités extrêmement limitée, accroissent donc la vulnérabilité de ces territoires à la conjoncture internationale et aux chocs économiques extérieurs.

2- Les enjeux pour les sociétés insulaires

Les transports sont indispensables à toute société humaine. Dans de nombreux archipels, des exemples du passé montrent, par exemple, le rôle fondamental joué par la pirogue pour la cohésion sociale et territoriale des amérindiens ou certains peuples du Pacifique (Bonnemaison, 1996). Les progrès techniques, la relative démocratisation des transports et le contexte de la mondialisation encouragent une augmentation générale de la mobilité. Un certain nombre de faiblesses peuvent cependant être relevées dans les systèmes de transports actuels des petites îles.

Tout d'abord, celles-ci n'offrent pas une grande variété dans l'offre des modes de transport : les îles sont fortement dépendantes des liaisons maritimes et/ou aériennes pour leurs relations avec l'extérieur ; les réseaux ferroviaires sont à peu près inexistantes et les réseaux routiers peu denses et souvent saturés. Le modèle de l'île tropicale de R. Brunet, qui met en évidence les dissymétries opposant des littoraux densément occupés et bien équipés en infrastructures à un intérieur délaissé et peu accessible, se vérifie aussi bien à la Martinique, à la Basse-Terre (Guadeloupe) ou à la Réunion. La saturation des réseaux routiers contribue à la dégradation des conditions de vie dans les principales agglomérations : les embouteillages autour de Fort-de-France (Martinique) sont redoutés par les populations qui les subissent au quotidien. La croissance du taux de motorisation individuelle, les insuffisances des transports en commun, la concentration des activités socio-économiques sur une partie du territoire, le développement du phénomène de périurbanisation sont autant de facteurs qui amplifient ces problèmes. À l'opposé, certaines îles, du fait de leur très petite taille, ignorent encore ces difficultés : à Terre-de-Haut (Les Saintes, archipel de la Guadeloupe), à Canouan ou à Union (archipel des Grenadines), la voiture individuelle est remplacée par les deux-roues, généralement à moteur, et le parc automobile est extrêmement restreint.

⁴ World Bank., 2010, Connecting to Compete 2010 - Trade logistics in the Global economy.

Si l'insularité peut être un frein à l'accessibilité, l'isolement se vit différemment selon les îles. Dans le cas des archipels, les îles secondaires sont en situation périphérique, ou de « double-insularité », par rapport à une île-centre, mieux reliée avec l'extérieur. À « l'hypo-insularité » (Nicolas, 2001 ; Taglioni, 2006) qui caractérise les îles-États développées ou les îles-territoires bien intégrées à une métropole continentale (Puerto Rico, Barbade, Chypre, Martinique, etc.) grâce à une desserte aérienne et maritime de qualité, s'oppose la « surinsularité » (Pelletier, 1997 ; Taglioni, 2006) que connaissent certaines îles d'accessibilité malaisée et en situation périphérique par rapport à leurs voisins et le reste du monde (Anjouan, Rodrigues, etc.). La figure 2 montre par exemple la diversité de l'offre de desserte aérienne directe au départ de l'aéroport de Saint-Domingue (Las Americas international airport), en République Dominicaine. Mais cette desserte directe ignore pourtant bien des pays de l'espace américain et matérialise les liens privilégiés établis avec les continents européen et nord-américain.

Figure 2 - La desserte aérienne (vols directs) au départ de Saint-Domingue (République Dominicaine) en 2010

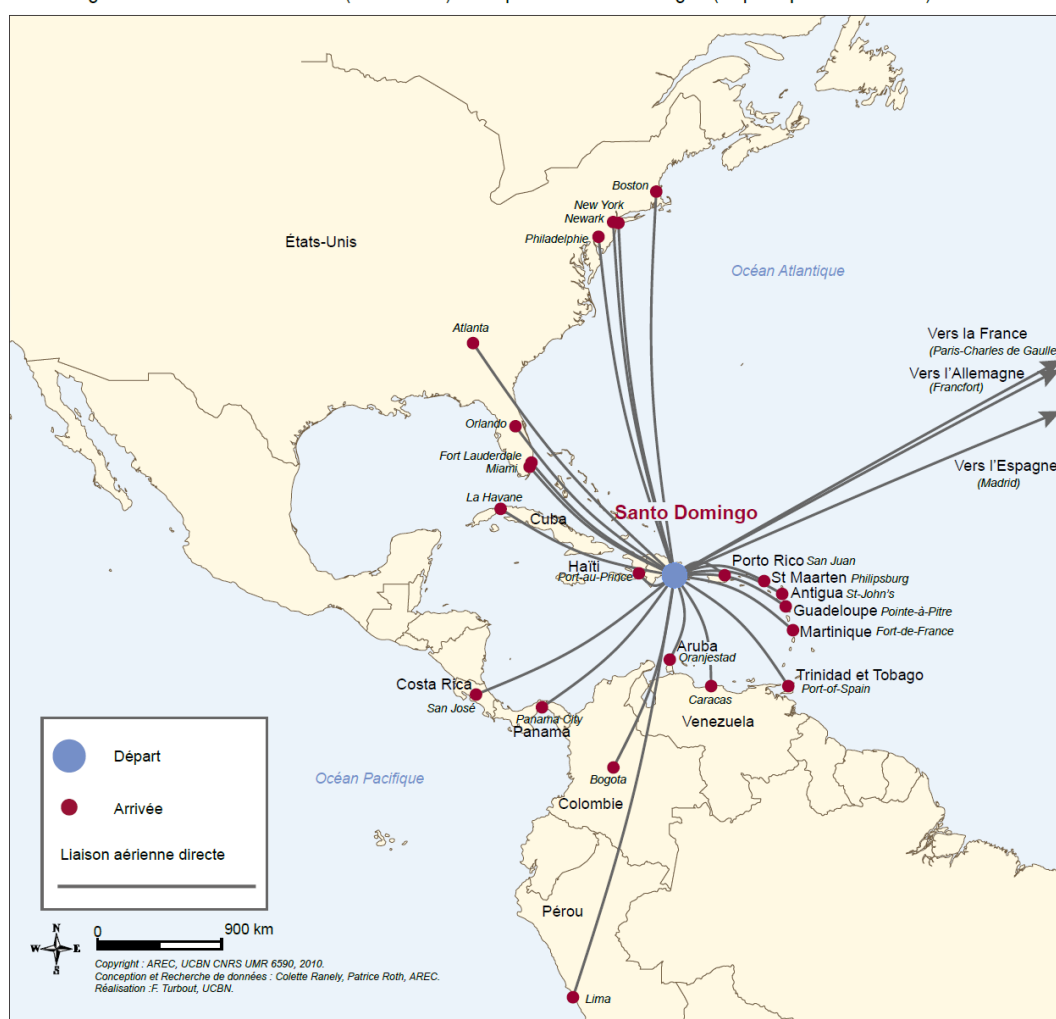


Fig.2 – La desserte aérienne (vols directs) au départ de Saint-Domingue (République Dominicaine) en 2010.

Les coûts généralement élevés des transports maritimes et aériens dans les petits espaces insulaires ne parviennent pas à assurer une situation d'équité garantissant l'accès à toutes les catégories sociales à ces services. L'application concrète du concept de « continuité territoriale » est ainsi régulièrement réclamée par les populations de l'outre-mer français. Outre les tarifs pratiqués, c'est la fréquence des dessertes qui influe sur la vie quotidienne des insulaires. Enfin, les questions liées à la sécurité dans les transports et à la

piraterie internationale se posent avec acuité dans certaines îles du Bassin caraïbe, de l'océan Indien et de l'océan Pacifique.

3- Les enjeux environnementaux

Le développement des transports et de la mobilité est à l'origine de nombreuses nuisances environnementales dont les incidences sur des territoires insulaires exigus et densément peuplés peuvent être exacerbées. Ces nuisances sont particulièrement concentrées autour des infrastructures de transport qui génèrent diverses pollutions et sont de gros consommateurs d'espace. La circulation routière et aérienne est source de bruit et génère souvent localement une pollution de l'air, des sols ou des espaces maritimes limitrophes par le déversement de résidus d'essence, de solvants et autres produits toxiques. Ces nuisances sont particulièrement présentes en milieu urbain et augmentent avec l'accroissement démographique et l'élévation des niveaux de vie, qui se traduisent par une augmentation de la mobilité et du taux de motorisation des populations. La modernisation des flottes aérienne et automobile permet de diminuer le bruit des moteurs, mais les bénéfices tirés sont limités par l'accroissement des trafics. Dans les nombreuses îles où les aéroports sont en situation côtière, le survol de la mer en phase d'atterrissage et de décollage est privilégié afin de réduire les nuisances sonores sur les espaces urbanisés. L'aménagement des infrastructures de transport peut également porter atteinte à la biodiversité par la destruction des milieux de vie des espèces animales et végétales. L'emprise spatiale croissante des infrastructures aéroportuaires réduit les espaces naturels et agricoles, provoquant parfois des conflits d'usages avec les riverains et les associations de défense de l'environnement.

De plus, certains modes de transports génèrent des volumes considérables de déchets : c'est le cas, par exemple, de la plaisance et de la croisière qui se développent de plus en plus dans les espaces insulaires. On estime qu'en une semaine, un paquebot avec 3 000 passagers et membres d'équipage produit en moyenne 50 tonnes d'ordures, 4,5 millions de litres d'eau de vidange (provenant des douches, des cuisines, du lavage du linge), 950 000 litres d'eau d'égouts et 110 000 litres d'eau contaminée aux hydrocarbures⁵. La majeure partie de ces déchets, souvent non traités, est rejetée directement dans l'océan ; ils représentent ainsi une menace potentielle pour la santé humaine et l'environnement.

À l'échelle mondiale, les transports contribuent à l'effet de serre et à l'appauvrissement de la couche d'ozone. Certaines compagnies aériennes tentent de limiter leurs émissions de gaz à effet de serre en modernisant leur flotte et en promouvant la recherche aéronautique : par exemple, à partir de 2006, Air France a remplacé sur ses liaisons avec les Antilles les B747 par des B777, réduisant ainsi de 21% les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) par passager⁶. Enfin, en privilégiant des sources d'énergie fossiles (pétrole essentiellement), les moyens de transports participent à l'épuisement de ressources non renouvelables et accentuent la dépendance de ces territoires vis-à-vis des ravitaillements extérieurs.

III – BILAN DES ACTIONS ET OBSTACLES A UNE PLUS GRANDE DURABILITE DES TRANSPORTS

Face aux défis à relever et à la diversité des situations insulaires, les solutions envisagées sont nombreuses. Elles tentent de répondre aux besoins spécifiques des îles mais, comme ailleurs, leur mise en œuvre se heurte à de nombreux obstacles.

1- Pour une approche intégrée...

Quel que soit le domaine d'action, se référer au développement durable implique une vision globale et systémique des faits de développement. Ce concept met en évidence la complexité et l'interdépendance des relations entre les différentes composantes du monde

⁵ Source : Friends of the Earth, www.foe.org/cruiseships.

⁶ Source : Air France magazine, juillet 2007, p. 165.

d'aujourd'hui. La mobilité augmente généralement avec la croissance, répondant ainsi aux attentes de personnes sans cesse plus nombreuses, mais en générant des impacts environnementaux de plus en plus sensibles. Il ne s'agit pourtant ni de dénoncer la mobilité des populations, ni de limiter la croissance économique pour tenter de parvenir à une situation plus acceptable pour les sociétés humaines. Vouloir diminuer les échanges pour réduire les effets négatifs de cette activité n'est pas une solution envisageable, ne serait-ce qu'en raison de l'importance de ce secteur sur le désenclavement spatial et l'activité économique des territoires. Les handicaps dont souffrent la plupart des petits États et territoires insulaires se répercutent sur leur développement et, par conséquent, sur leur politique de transport.

La complexité des défis en question rend toutefois difficile une solution unique et applicable à tous les territoires. La recherche de la durabilité implique ainsi la mise en œuvre d'une politique globale et cohérente s'inscrivant dans la durée. Elle amène à anticiper et à évaluer les effets potentiels de toute décision (selon les principes de responsabilité, de prévention et de précaution) car, bien souvent, les situations actuelles en matière de mobilités et de transports sont le fruit de décisions antérieures dont les effets se ressentent à moyen et à long termes. Le développement durable suppose donc un changement total des habitudes de vie et de gouvernance puisqu'il s'agit de penser, d'agir sur le long terme et d'élargir notre horizon en envisageant les phénomènes à toutes les échelles spatiales et temporelles.

2- ... et multiscale des politiques de transports

Selon la célèbre formule « penser globalement, agir localement », les actions en faveur des transports durables peuvent s'analyser à des niveaux d'échelles différents. Aux échelons local et national, il s'agit d'améliorer l'offre et les systèmes de transport en s'efforçant de concilier les paramètres de la « durabilité » par la mise en place de formules novatrices peu coûteuses, fiables, sûres et respectueuses de l'environnement. Face aux problèmes de saturation des réseaux routiers dans les principales agglomérations, certaines îles ont amorcé une politique de transports urbains collectifs modernes. À Puerto Rico, a été construite en 2004 une ligne de métro (le « Tren urbano ») longue de 17,2 km qui permet de traverser la partie sud de la capitale, San Juan. À la Martinique, l'agglomération de Fort-de-France a entamé la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) sur un axe est-ouest d'une longueur totale de 13,9 km, reliant les villes de Fort-de-France et Le Lamentin ; mais, par suite de problèmes financiers, techniques et politiques, le projet initial de tramway a été abandonné au profit d'un bus à haut niveau de service. Il en est de même à la Réunion où le projet de tram-train entre Saint-Paul et Saint-Benoît (40 km) a été remplacé par un BHNS. En raison de la forte vulnérabilité de ces territoires vis-à-vis des risques majeurs (cyclones, montée des eaux, séismes, éruptions volcaniques, transport de produits dangereux), il est nécessaire de tenir compte des normes existantes lors de la construction des infrastructures. Enfin, certains pays édictent des mesures de quarantaine et exigent que les avions soient désinsectisés pour empêcher la propagation d'agents pathogènes (notamment les moustiques, vecteurs de la fièvre jaune ou du paludisme).

À l'échelle régionale, le Programme d'action de la Barbade porte l'accent sur la nécessité de favoriser une plus grande coopération dans les domaines de l'aviation civile, de la navigation et des communications. L'objectif est de faciliter les déplacements au sein des organisations d'intégration régionale et de parvenir à une meilleure rentabilité économique. Cette coopération doit se mettre en place au niveau tant des gouvernements que des sociétés de transport. Elle peut être technique ou commerciale pour aboutir, notamment, à la fusion de services nationaux. Dans le Bassin caraïbe, par exemple, la faible connexité des réseaux aériens traduit bien le fonctionnement de cet espace extraverti où les déplacements avec les anciennes ou actuelles métropoles européennes et avec les États-Unis sont beaucoup plus aisés qu'entre ces États et territoires : l'absence de liaisons directes entre sous-ensembles géopolitiques régionaux se traduit souvent, pour le passager, par des surcoûts et des pertes de temps en transit. L'activité des transports donne donc lieu à une

réflexion au sein de l'Association des États de la Caraïbe, créée en 1994, qui souhaite promouvoir la coopération régionale entre tous les pays et territoires baignés par la mer des Caraïbes. L'objectif visé est d'arriver à « unir la Caraïbe par voie aérienne et maritime », ce qui implique la recherche d'une meilleure collaboration entre les différents acteurs politiques et économiques régionaux. Le rachat, en mai 2010, d'Air Jamaica par la Caribbean Airlines (compagnie nationale de Trinidad-et-Tobago) a, par exemple donné naissance au premier groupe aérien régional dans le Bassin caraïbe. Les réseaux des deux compagnies sont complémentaires : si celui d'Air Jamaica est essentiellement orienté vers la desserte de l'Amérique du Nord, celui de la Caribbean Airlines est davantage ancré sur la Caraïbe insulaire orientale. Dans l'aire Pacifique, le Forum des Îles du Pacifique travaille à une meilleure sécurité et offre de services de transports maritimes et aériens. Ainsi, en 2005, a été créé un Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique. Parmi les autres réalisations, on peut également citer l'adoption et la mise en œuvre de l'Accord sur les services aériens dans les îles du Pacifique ainsi que la Stratégie régionale de numérisation du Pacifique.

Mais une politique de transports durables ne peut pleinement s'envisager sans une réflexion à l'échelle internationale. Certaines mesures peuvent être promues telle la mise en place, pour les véhicules de transport, de normes techniques environnementales plus strictes, relativement au bruit et aux émissions de polluants ou de gaz à effet de serre. D'autres actions peuvent être menées en matière de sécurité maritime et aérienne, de recherche, d'aides financières et techniques en faveur des petits États et territoires insulaires.

3- Des obstacles encore nombreux

En dépit des efforts réalisés pour promouvoir un développement durable des petits espaces insulaires, ces derniers sont encore confrontés à de nombreuses difficultés. La stratégie de Maurice, adoptée en 2005 et qui est un outil de la mise en œuvre du Programme d'action de la Barbade de 1994, fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation régulière. Mais les conclusions des différents rapports insistent sur les contraintes auxquelles se heurte l'application de ce programme. Les obstacles sont en partie liés aux compétences techniques et ressources financières limitées de ces États. La mise en place récente de nouvelles normes internationales en matière de sécurité maritime et aérienne (portiques électromagnétiques, appareils radioscopiques, équipements de vidéosurveillance dans les aéroports, etc.) se traduit par un surcoût que ces pays et territoires peuvent difficilement assumer sans l'aide internationale. Or, bien que soit reconnue la vulnérabilité des petits États insulaires en développement, celle-ci n'est pas jugée suffisamment probante pour justifier un traitement spécial par la communauté internationale dans le cadre de la coopération Nord-Sud. Certains pays s'appuient, en effet, sur les progrès socio-économiques réalisés par de petites nations insulaires pour leur refuser une aide structurelle visant à réduire leur vulnérabilité face aux catastrophes naturelles ou leur marginalisation accrue dans l'économie mondiale suite à la libéralisation des échanges. De plus, malgré une meilleure reconnaissance internationale, la dénomination de « petits États insulaires en développement » ne constitue pas une catégorie admise par tous, faute de critères communs pour les identifier. Au sein de l'Organisation Mondiale du Commerce, les îles font par exemple partie de la catégorie « économies petites et vulnérables » mais ne font pas l'objet d'un réel traitement spécifique.

La régionalisation des transports, nous l'avons vu, est un moyen de faire face aux défis que rencontrent les petits États et territoires insulaires. Mais les coûts et avantages occasionnés varient d'une région à l'autre, voire d'une initiative à l'autre. La stratégie du *hub* accentue la hiérarchisation des espaces et la concurrence entre les ports et les aéroports. De plus, les transports sont un secteur où les États tiennent à exercer leur souveraineté, même s'ils ont dû s'adapter aux nouvelles orientations qui tendent à la privatisation et la libéralisation de cette activité. Les réalisations concrètes de coopération régionale ont encore bien du mal à voir le jour, au détriment d'une meilleure cohésion spatiale et culturelle des espaces régionaux.

Les petits États et territoires insulaires sont également confrontés à des obstacles que connaissent tous les pays qui souhaitent agir en faveur de la réalisation de transports durables. La prise de décision dans ce secteur est particulièrement paralysée par des mentalités et des pratiques qui sont lentes à faire évoluer, et ce à tous les niveaux (gouvernements, entreprises, individus). La voiture individuelle reste encore, pour de nombreuses personnes, synonyme de liberté et de réussite sociale. Certaines pratiques comme le covoiturage peuvent être davantage promues, mais le report modal vers les transports en commun est généralement tributaire de la mise en place de services plus fiables en matière de dessertes ou de capacité de transport. L'usage de modes « doux » moins polluants, comme le vélo, est limité par le relief souvent accidenté de certains territoires et par le climat chaud et humide dans le cas des îles tropicales. De plus, la mise en œuvre de transports plus durables est souvent considérée comme onéreuse et difficile à réaliser. Le « découplage » entre croissance économique et croissance des trafics proposé par certains experts, remet en cause des habitudes et se heurte à un plus grand désir de mobilité. L'approche des transports durables dans ces territoires est donc différente de celle des pays industrialisés, de même qu'elle varie d'une île à l'autre, en fonction du degré de satisfaction des populations vis-à-vis de la mobilité.

CONCLUSION

L'image de paradis que véhicule généralement l'île est un facteur d'attraction qui semble universel. Mais au-delà de ce stéréotype, les réalités insulaires sont plurielles et les nombreux défis auxquels ces espaces sont aujourd'hui confrontés justifient amplement les efforts réalisés pour la promotion d'un développement durable. La réflexion et les actions engagées impliquent nécessairement une vision systémique des problèmes. Le secteur des transports est l'une des clés essentielles de cette réflexion. Dans le contexte de la mondialisation, la libéralisation progressive des échanges et des services de transport contribue à accentuer les inégalités entre les situations insulaires : l'écart se creuse entre les îles qui parviennent à participer à l'économie-monde et celles qui sont de plus en plus marginalisées. Certaines ont fait de leurs politiques de transport un véritable levier de développement mais nombreuses sont celles où l'offre de transport est en retard par rapport aux besoins des sociétés et des territoires. Comme ailleurs, ou peut-être plus qu'ailleurs - en raison de leurs spécificités physiques et socio-économiques, la difficulté majeure des petites îles est d'arriver à concilier et à trouver un équilibre entre les trois principales sphères de la durabilité. L'importance de ces enjeux appelle cependant à poursuivre les efforts menés à l'échelle planétaire, mais il appartient également aux États et territoires insulaires de montrer leur volonté et leur engagement en faveur du développement durable.

Bibliographie

- Bonnemaison J., 1996, *Gens de pirogue et gens de la terre*, Paris, ORSTOM.
- Brocard M. (dir.), 2009, *Transports et territoires – Enjeux et débats*, Paris, Ellipses.
- Maillard J.-C., 2006, Economie maritime et insularité : le cas des îles tropicales, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°234, pp. 167-198, Talence.
- Meunier C., Zeroual T., 2006, Transport durable et développement économique, *Revue Développement Durable et Territoires*, 11 p.
- Nicolas T., 2001, La circulation comme facteur d'intégration nationale et d'hypo-insularité, *Les Cahiers d'Outre-mer*, n°216, pp. 397-416, Talence.
- OCDE., 1997, Vers des transports durables. La conférence de Vancouver, 24-27 mars 1996.
- ONU, Conseil économique et social., 1999, Développement durable du transport aérien des petits États insulaires en développement, 8 p.

ONU, Conseil économique et social., 1999, Les transports maritimes dans les petits États insulaires en développement, 13 p.

ONU, Conseil économique et social., 2006, Politique et évaluation intégrées pour le développement de transports durables, 25 p.

ONU, Conseil économique et social, 2010, Examen intégré du module thématique portant sur l'extraction minière, les produits chimiques, la gestion des déchets, les transports et les modes de consommation et la production durables dans les petits États insulaires en développement, Rapport du Secrétaire général, 22 p.

ONU, Programme d'action pour les petits Etats insulaires, 1994, Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement, Bridgetown, Barbade, 26 avril-6 mai 1994.

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

Pelletier P., 2005, L'île, un bon objet géographique, in Bernadi N., Taglioni F. (dir.). *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires*, pp. 7-17, Paris, Karthala.

Ranély Vergé-Dépré C., 2008, Développement durable et transports : l'exemple des petits États et territoires insulaires, in WACKERMANN G. (dir.), *Le développement durable*, p. 483-493, Paris, Ellipses.

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

Taglioni F., 2006, Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique, *Annales de Géographie*, n°652, p. 664-687, Paris, A. Colin.