
La circulation comme facteur d'intégration nationale et d'« hypo-insularité » : le cas des Antilles françaises

Thierry Nicolas



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/com/2307>

DOI : 10.4000/com.2307

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2001

Pagination : 397-416

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Thierry Nicolas, « La circulation comme facteur d'intégration nationale et d'« hypo-insularité » : le cas des Antilles françaises », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 216 | Octobre-Décembre 2001, mis en ligne le 13 février 2008, consulté le 14 mars 2023. URL : <http://journals.openedition.org/com/2307> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.2307>

Ce document a été généré automatiquement le 14 mars 2023.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International
- CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

La circulation comme facteur d'intégration nationale et d'« hypo-insularité » : le cas des Antilles françaises

Thierry Nicolas

« La notion de frontière maritime est un élément essentiel pour comprendre les rapports qui unissent une île à un ensemble national ».

- 1 Depuis une décennie environ, l'intensification de la circulation¹, liée au progrès des techniques, est une réalité planétaire à laquelle bien peu de territoires peuvent se vanter d'échapper. Les Antilles françaises, domaines insulaires modestes n'ont pas été épargnées par un phénomène qui ailleurs, s'est manifesté par ses effets déterritorialisants et un impact profond sur les identités spatiales. Cette constante nous invite par conséquent à nous interroger sur les rapports qu'une circulation accrue peut entretenir avec les conditions insulaires guadeloupéenne et martiniquaise caractérisées par le cloisonnement physique et des identités spatiales fixes, mais également par l'appartenance institutionnelle à un ensemble géographique située sur l'autre rive de l'Atlantique. Contribue-t-elle, en instituant une autonomie par rapport au territoire, à l'intégration de ces départements d'outre-mer à la France continentale ? Pour ces entités géographiques, est-elle un vecteur d'ouverture sur le monde, entourées d'eau de tous les côtés ? Dans quelle mesure enfin, cette circulation, en faisant intervenir de nouvelles échelles dans le quotidien antillais, conditionne-t-elle l'apparition d'une nouvelle conscience insulaire ?
- 2 Très peu d'études se sont encore attachées à étudier la portée du développement des flux déplaçant des hommes, des idées, de l'argent ou des objets aux Antilles françaises. Et pourtant, l'avion, la télévision, le téléphone, le tourisme, l'existence de métropolitains et de « négropolitains », sont autant de manifestations d'un phénomène qui s'inscrit dans la réalité quotidienne insulaire et qu'on ne peut plus ignorer ou

traiter de manière isolée. On peut distinguer quatre grands types de flux qui marquent profondément le territoire et les sociétés antillaises : les flux aériens ; les flux humains ; les flux issus des Technologies d'Information et de Communication (T.I.C) ; les flux financiers.

- 3 Nous essaierons à partir de là de faire ressortir les relations entre circulation et départementalisation de même que les changements intervenus dans la conception antillaise de l'insularité.

Les flux aériens comme bases de la déterritorialisation

- 4 Vecteurs de marchandises et de personnes et acteurs privilégiés de la négation de l'obstacle maritime, les transports aériens sont venus renforcer le désenclavement des îles initié par le bateau durant la période coloniale et les débuts de la départementalisation. Davantage encore que les transports maritimes aujourd'hui spécialisés dans l'acheminement de marchandises, ils ont par leur ampleur et leur permanence contribué à jeter un véritable pont entre les Antilles françaises et l'Hexagone.

La forte croissance du trafic aérien

- 5 Touchés tardivement par l'introduction du « jet » (aux alentours des années 1960) et demeurés jusqu'aux années 1970 en marge du développement mondial du trafic, comme simples escales dans les relations avec l'Amérique latine, les Départements Français d'Amérique (DFA) de Guadeloupe et Martinique sont devenus en deux décennies des destinations de premier plan. L'importance aujourd'hui du trafic aérien est telle que les aéroports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France se situent régulièrement parmi les dix plus grands aéroports français pour le trafic de passagers. En l'an 2000, près de 3,5 millions de personnes sont passés par les deux aéroports du Raizet (Guadeloupe) et du Lamentin (Martinique) dont plus de 2 millions en provenance ou à destination de la « mère-patrie ». Par rapport à 1985, le nombre de candidats à une traversée transatlantique a ainsi connu une augmentation supérieure à 200% alors que la progression du trafic global de passagers n'était que de 50 %. Ce segment France-Antilles, parmi les plus denses de l'Atlantique au départ de la France, capte près de 3% du trafic des aéroports de Paris soit autant que l'ensemble des flux de la capitale vers l'Amérique du Sud.

Provenance/Destination	Nombre de Passagers
France continentale	1 141 669
Guadeloupe	347 612
Guyane française	68 455
Sainte-Lucie	56 288
Barbade	20 259
Saint-Martin	16 889
Antigua	13 486

Tableau I : Intensité des principales liaisons aériennes avec la Martinique.

Source : Chambre de commerce et d'industrie de la Martinique

- 6 La raison de cette forte augmentation réside en grande partie dans la perte du monopole de la compagnie nationale, Air France, en vertu de la loi programme de 1986 autorisant les compagnies charters à opérer sur ces lignes. Cette libéralisation du trafic aérien engendra rapidement une vive concurrence qui eut pour conséquence majeure

l'ouverture sociale de ce mode de transport, grâce à une baisse substantielle des prix. A cela, il faut ajouter le fait que les échanges ne se limitent plus aux seuls aéroports parisiens. On assiste en effet, depuis le début des années 1990, à une diversification des points de départs et d'arrivées des vols en France continentale. Aux lignes traditionnelles Paris-Pointe-à-Pitre et Paris-Fort-de-France, se sont adjointes des lignes directes avec des villes de province, Toulouse, Nantes, Lyon ou Bordeaux vers Pointe-à-Pitre ou Fort-de-France (Fig. 1).

- 7 La spécificité de ce système de transport confère désormais aux aéroports antillais, pourtant parmi les premiers de la Caraïbe par le trafic, un caractère fortement provincial. Cette impression ne cesse d'ailleurs de se renforcer avec les retraits progressifs de compagnies étrangères telles que Eastern Airlines, American Eagle (une filiale d'American Airlines) ou Liat. Une telle configuration, qui révèle la faiblesse des relations intracaribéennes et la prééminence des relations entre deux fractions d'un même territoire national, tend ainsi depuis quelques années à instituer de nouvelles relations à la distance topographique des sociétés guadeloupéenne et martiniquaise. La déterritorialisation comme décalage entre la distance topographique et la distance mentale

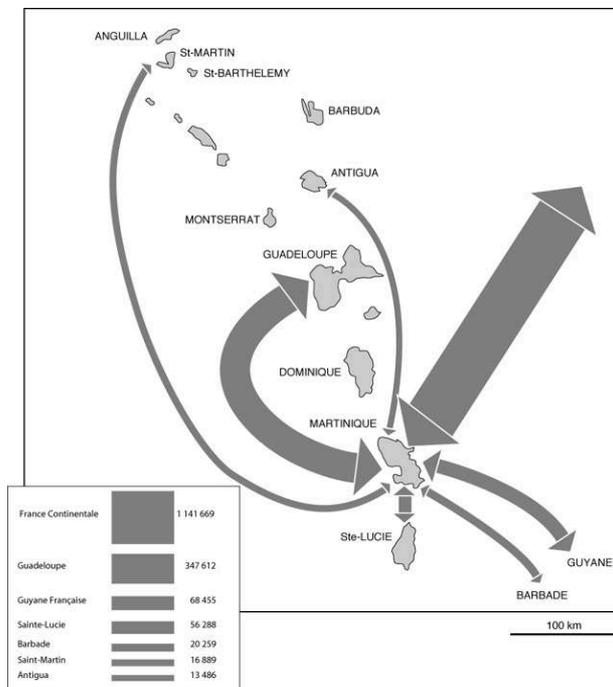


Figure 1 - Les principales liaisons aériennes avec la Martinique (2000).

- 8 Le développement rapide du trafic aérien entre la France continentale et les DFA n'a pas laissé indifférentes les populations insulaires. La démocratisation des liaisons aériennes transatlantiques en raison de la diminution constante de la distance-coût a relativisé les implications de la distance topographique qu'avaient à peine levé les échanges maritimes. Très vite, prendre l'avion est apparu pour les insulaires comme ce moyen unique de dépasser les limites fixées par la réalité insulaire, de transgresser les contraintes imposées par l'horizon maritime. A travers l'exemple d'une chanson écrite en créole dès 1947, à une époque où la traversée durait une journée et le trafic se limitait à quatre rotations par mois, Jean-Pierre Chardon relève parfaitement les

bouleversements engendrés dans la mentalité insulaire par l'arrivée des premiers avions :

“Pa ni longtemps du ça
 Il n'y a pas longtemps de cela
 Faut té trois mois voyage
 Il fallait trois mois de voyage
 Jodi grache à “Air France”
 Aujourd'hui grâce à Air France
 En un jour ou à Paris
 En un jour vous êtes à Paris
 Et un bel oiseau géant
 Dans un bel oiseau géant
 Qui ni six gros moteurs
 Qui a six gros moteurs
 Traversé l'Océan
 Vous traversez l'Océan
 Kon ou Ka valé en gombo
 Comme vous avalez un gombo
 Traversé l'Atlantique
 Vous traversez l'Atlantique
 Kon ou Kavalé en vè d'leau”
 Comme vous avalez un verre d'eau”²

- 9 On imagine aisément les effets de l'intensification des échanges : maintenant près de 300 mouvements d'avion par mois sont enregistrés entre les deux versants de l'Atlantique et 8 heures de vol suffisent à relier l'Hexagone et les départements antillais. Ainsi, sous l'impulsion du transport aérien, l'ancien « lointain » paraît plus proche même si la distance topographique n'a pas diminué, ceci a contrario des îles voisines de l'arc Caraïbe, comme Grenade ou Saint-Thomas, plus proches mais beaucoup moins facile d'accès à partir de la Guadeloupe ou de la Martinique que d'effectuer un voyage vers Toulouse. Cette orientation des flux aériens constitue un facteur de discrimination spatiale vis-à-vis de destinations proches dans la Caraïbe et agit sur les individus. Parler de déterritorialisation dans ces deux DFA, c'est donc concevoir l'existence d'un décalage entre la réalité géographique où ces îles se situent à environ 7 000 km de l'Hexagone et l'appréciation d'une proximité par les insulaires.

La naissance d'un espace humain transatlantique

- 10 Le phénomène de déterritorialisation issu du décalage progressif entre la distance topographique réelle et la distance mentale sous l'impulsion du transport arien, commande aujourd'hui de nouveaux comportements migratoires. Il participe notamment à l'établissement d'un véritable espace humain transatlantique constitué par des mouvements saisonniers, des re-migrations ou des migrations alternantes³ d'insulaires ou de continentaux, qui amenuise le décalage entre îles et continent.

Les Antillais de France

- 11 L'une des catégories pratiquant le plus souvent l'intervalle océanique est composée des Guadeloupéens et les Martiniquais nés dans les deux départements et ayant migré vers la France continentale. Estimés en 1990 à 210 000 individus, ces expatriés ont vu leur nombre multiplié par 13 en l'espace de 30 ans, formant avec leurs enfants nés dans l'Hexagone une communauté près de 350 000 personnes. Equivalent à la population de la Martinique à la même date (359 000), cette « troisième île »⁴ conserve des liens affectifs et des contacts privilégiés avec leurs îles d'origine qui motivent leurs déplacements. En effet, l'attachement à la terre natale et l'affirmation d'une proximité

non pas géographique, mais mentale, déterminent de plus en plus la fréquence des « va-et-vient » entre leurs lieux de résidence et leurs lieux d'origine. Une enquête réalisée par l'Insee en 1991, reprise par S. Condon⁵, sur un échantillon d'Antillais vivant en métropole, révèle ainsi que 87% des interrogés retournent au moins une fois aux Antilles depuis leurs migrations et que parmi eux, les deux-tiers affirment s'y rendre assez souvent. Dans le détail, on note que 16% des enquêtés rentrent chaque année, que 30% rentrent tous les deux ans, 32% tous les 3 ou 4 ans et que 9% d'entre eux retournent au-delà de quatre ans⁶. De tels contacts doivent être soulignés, car ces « expatriés » et leurs enfants, vecteurs d'idées et de comportements, ont fini par adopter des référents culturels hexagonaux, par s'acculturer si bien qu'en retournant dans leurs familles (pour 91% des interrogés), ils les sensibilisent à certains comportements et à certaines tendances culturelles du continent. L'existence d'une telle communauté vivant dans l'Hexagone et revenant ponctuellement réduit donc la coupure des insulaires à l'égard du vieux continent, d'autant qu'à ces migrations sont venus s'ajouter celles d'insulaires se rendant périodiquement vers l'Hexagone.

Les insulaires de passage en France

- 12 Les données statistiques de cette catégorie de migrants sont inexistantes, car il s'agit d'un type de déplacement nouveau lié au phénomène de la déterritorialisation. La migration vers le nouveau proche, qui se confond de plus en plus avec la France continentale -l'antique lointain- se banalisant, un contexte nouveau tel un bouillon de culture fait germer les situations les plus novatrices. Ainsi, l'appréciation ou la conception d'une migration temporaire, transitoire voire fugace, l'emporte désormais sur celle d'une migration consi-dérée auparavant comme définitive. De plus en plus, les insulaires se rendent à Paris pour 3 jours, pour 2 jours, presque pour 24 heures »⁷. Ils n'hésitent plus à se déplacer pour une multitude de motifs, qu'il s'agisse de se faire soigner, de suivre une cure thermale, de régler une affaire urgente, de participer à un stage, de visiter la capitale, d'effectuer des achats pendant les soldes d'été ou même d'accoucher ! D'autres vivent entre ces deux espaces, notamment les retraités qui ont réussi à réaliser le rêve du retour sur l'île. Ils restent, à cheval entre l'Hexagone et l'île d'origine, écartelés 6 mois ici et 6 mois là-bas. Ainsi, bien que la France soit devenue moins attractive en vue d'une installation définitive, la migration demeure pour une part de plus en plus importante de la population partie intégrante du vécu insulaire. Rares sont ceux qui échappent à ces formes de déplacement et qui ne se sont jamais imprégnés de l'atmosphère parisienne.

Les métropolitains installés aux Antilles françaises

- 13 Les personnes, nées en métropole, vivant ou de passage en Guadeloupe ou en Martinique constituent un autre aspect de cet espace humain transocéanique. On les estimait, d'après les derniers chiffres disponibles du recensement de 1990, à 56 000 individus, soit 7,5% de la population totale des deux départements. Par rapport à 1982, cela représente une augmentation de 65% des effectifs d'origine continentale et par rapport à 1967, un gain de plus de 300%, alors que la croissance de la population des deux îles n'a été en moyenne que de 18%. Ce groupe humain a autant d'importance que celle constituée par les Antillais vivant de façon permanente en France, car ces personnes gardent leurs habitudes de vie, réclament des produits qu'ils avaient l'habitude d'utiliser en France et qui de la sorte se retrouvent dans les commerces insulaires. Ce sont principalement des fonctionnaires nommés pour une période plus

ou moins longue (Gendarmerie, Police, Education Nationale, etc.) et des personnes en quête d'un emploi ou de dépaysement.

Les touristes métropolitains

- 14 A ces déplacements de métropolitains de longue durée voire permanents s'ajoutent les déplacements temporaires pour motifs touristiques. Ils sont près d'un million à parcourir cet espace en direction de l'un ou l'autre des départements, généralement entre les mois de novembre et d'avril, pour les vacances contre un peu plus de 100 000 à la fin des années 1970.
- 15 Ce contact fréquent et répété tout au long de l'année entre le touriste et son hôte a évidemment des impacts sociologique et culturel. Correspondant à une densité journalière d'environ 6 touristes par km² pour chacun des deux départements, la présence d'une telle population, relativement homogène, finit selon Jean-Pierre Chardon, « par constituer une norme de référence à laquelle la population locale se mesure »⁸. Car, certains services fournis aux touristes, certaines activités qu'ils réalisent, certains produits qu'ils consomment induisent des effets d'imitation dans les populations locales, qui demandent elles aussi à essayer ces « nouveautés ». En fait, avec un touriste ce n'est pas seulement un être physique ou une source de revenus qui arrive, mais ce sont également des comportements, un mode de pensée, un style de vie, un système de consommation, en somme tout un modèle socio-culturel qui rentrent et agissent continuellement sur les sociétés antillaises.

Origine	Guadeloupe		Martinique	
	1978	1998	1978	1998
France	62 600	577 300	50 500	486 700
Etats-Unis	31 300	23 600	37 800	16 800
Europe (<i>hors France</i>)	22 100	74 800	9 800	27 500
Canada	11 800	10 400	8 900	4 000
Autre pays	3 600	7 000	5 500	13 700

Tableau II : Evolution et origine des touristes aux Antilles françaises

source : ARDTM et Office du tourisme de la Guadeloupe

L'influence des technologies d'information et de communication

- 16 Les déplacements des hommes, vecteurs d'un modèle socio-culturel, ne sont toutefois pas les seuls à provoquer des fissures dans les édifices insulaires guadeloupéen et martiniquais. La communication et l'information, véhicules d'idées et du langage, ont aujourd'hui quitté leurs supports traditionnels (livres, microfilms, etc.) pour s'inscrire dans l'espace et dans le temps. Les Technologies d'Information et de Communication (T.I.C) à distance qui font désormais partie intégrante de l'univers quotidien du Guadeloupéen et du Martiniquais influent profondément sur leur conception du territoire en contractant l'obstacle physique et en introduisant la notion d'instantanéité des échanges. Elles déterminent ainsi par leurs aspects interindividuels, institutionnels ou médiatiques, une forme originale de continuité territoriale.

Les autoroutes de la communication

- 17 L'extension des moyens modernes de communication dans le cadre du rattrapage du niveau de développement moyen français, a révolutionné la conception insulaire des

deux départements. Ce que nous considérons comme des « autoroutes de la communication » se révèlent être des fenêtres ouvertes sur l'extérieur, offrant une alternative très forte à l'isolement et à l'enclavement longtemps induit par l'insularité. Le téléphone en est le principal support. Il est devenu depuis peu l'élément privilégié des relations extra-insulaires, même si son apparition dans ces îles remonte aux années 1920. Il a fallu attendre en premier lieu, les progrès en matière de communication par satellite, puis les efforts d'équipement de l'administration des Postes et Télécommunication au cours des années 1980, qui ont permis le passage du taux d'équipement des ménages de 30% en 1980 à plus de 90% actuellement et enfin, l'abaissement du coût des communications à la suite de la perte de monopole de France Télécom pour que le téléphone s'affirme réellement. Désormais, par son intermédiaire, les Antillais peuvent aisément conjurer les distances. Pour un coût relativement réduit, « il leur est facile d'avoir Paris au bout du fil, comme s'ils appelaient d'Orléans »⁹. Aussi, ce n'est pas un hasard si le téléphone est devenu l'outil d'échange favori entre les Antillais expatriés et ceux restés dans les îles. L'enquête Insee nous apprend que pour les Antillais de l'Hexagone, les contacts avec les parents ou amis restés dans les îles sont maintenus à 85% par des appels téléphoniques, tandis que l'envoi de courrier concerne à peine la moitié des migrants¹⁰. Ce faisant, le téléphone crée un modèle relationnel où malgré une absence physique, la présence de l'autre, d'un frère, d'une mère est bien là, perceptible. Cette forme de communication permet ainsi de rompre l'étanchéité de l'espace en établissant une sorte de « fil immatériel » entre les deux rives de l'Atlantique.

- 18 L'extension de l'équipement en minitel (avec aujourd'hui 13 postes pour 1000 habitants) a de même renforcé les relations entre les Antilles françaises et l'Hexagone. Mais le minitel étant une exclusivité française et la quasi-totalité des sites du minitel étant basée en France continentale, il est évident que les connexions se font essentiellement entre les îles et le continent.
- 19 Jouent également les progrès de la vente par correspondance (VPC) pour les ménages. « Les 3 Suisses » ou « La Redoute », deux grands groupes de VPC basés dans le nord de la France (Roubaix), font désormais partie intégrante de l'univers quotidien antillais. Qui ne connaît pas quelqu'un dans sa famille élargie en Guadeloupe ou en Martinique, ayant commandé un article à l'un ou l'autre de ces groupes ?
- 20 Plus récemment, la percée d'Internet matérialise pleinement la pénétration des autoroutes de la communication dans les deux départements d'outre-mer. Avec la diffusion progressive des PC et des modems dans les foyers insulaires, un nouvel horizon s'ouvre. En effet, ce n'est plus seulement l'espace national français qui est accessible mais le monde entier et les foyers émetteurs majeurs anglo-saxons, même si les internautes antillais naviguent de préférence sur des sites francophones pour des raisons de commodité linguistique. Ainsi, la cohabitation de moyens de télécommunications variées relativise l'étroitesse et l'éloignement de ces territoires insulaires à l'égard de l'Hexagone. On le voit encore plus avec le développement des moyens de communication de masse.

	Lignes téléphoniques	Minitel	Télécopieurs
1989	114 660	2 965	650
1990	122 041	3 635	1 070
1991	132 351	4 252	1 623
1992	140 752	4 913	2 128
1993	149 624	4 999	2 733
1994	155 212	4 848	3 373
1995	160 889	4 976	3 859
1996	163 308	4 776	4 315
% de variation	+42,40%	+61%	+560%

Tableau III : Evolution de l'équipement en lignes téléphoniques, minitels et télécopieurs à la Martinique entre 1989 et 1996 (nombre d'unités).

Source : INSEE

L'impact des mass média

- 21 Les émissions de radio et de télévision aux Antilles françaises, par le flux ininterrompu d'informations qu'elles canalisent, participent de façon remarquable à ce mouvement. Le cas de la télévision est le plus manifeste. Dès son apparition, la production télévisuelle aux Antilles a été conçue dans l'extériorité, faute d'une capacité de production décentralisée. Il est vrai que le modèle de télévision développé dans le cadre du service public ne favorisait guère les émissions de proximité. Aujourd'hui, malgré l'émergence de la télévision locale à la suite au rapport Bredin qui a posé les principes « d'une diversification des programmes épousant une représentation sociale selon laquelle l'identité des individus est multiple et fragmentaire »¹¹, la logique n'a pas beaucoup changé. La majeure partie des émissions diffusées par la chaîne publique pour l'outre-mer (RFO), par l'intermédiaire de 2 canaux, est constituée par la rediffusion d'émissions projetées peu auparavant dans l'Hexagone ou de directs télévisuels provenant des chaînes du service public. Ainsi, sur le premier canal dénommé paradoxalement « télé pays », la part du programme local dépasse rarement le quart du volume de diffusion annuel¹².

	Programme local	Reprise d'émissions	Total	Part du programme local
Martinique	1 505h	5 366h	6 871h	21,90%
Guadeloupe	1 662h	5 188h	6 850h	24,26%
Ensemble	3 167h	10 554h	13 721h	23,08%

Tableau IV : Volume horaire annuel de diffusion du premier canal de RFO (1999)

Source : RFO/CSA

- 22 Sur le deuxième canal de RFO appelé aussi Tempo, la production locale est tout simplement inexistante. Ce canal qui présente la particularité exceptionnelle d'être diffusé en direct de Paris, offre au téléspectateur antillais une grille de programmation

composée uniquement à partir d'émissions métropolitaines provenant de TF1, La 5e, France 2, France 3 et Arte. Cette extériorité de la production télévisuelle n'est toutefois pas propre à RFO. Les chaînes secondaires comme la Une (A1) en Guadeloupe ou ATV en Martinique ne font, elles aussi, qu'une faible place aux productions locales, voire aucune comme dans le cas de Canal + Antilles. Cette situation s'est encore renforcée avec l'apparition, à partir de 1995, d'opérateurs du câble et du satellite qui diffusent en continu des chaînes nationales hertziennes comme M6 et TF1, mais également près d'une vingtaine de chaînes en langue française à l'instar de Série club, RTL 9, Canal J, Festival, TV5, LCI, Téva, Télétoon, 13ème rue, etc.

- 23 En diffusant chaque année plusieurs centaines de milliers d'heures de programmes provenant de l'Hexagone, les conséquences de ces flux télévisuels et radiophoniques ne sont pas négligeables. Le cas du journal télévisé national dont la fréquence de diffusion est élevée témoigne de l'impact de la télévision sur l'inconscient collectif. Si l'on s'attarde sur un programme télévisé guadeloupéen, on s'aperçoit que le flux journalistique national s'ouvre le matin à 7 heures locales par la diffusion en direct sur le 1er canal de RFO du journal télévisé de la mi-journée de France 3, qu'il est suivi à 8 heures en direct sur le 2ème canal de RFO du journal de 13 heures de France 2, et qu'à 13 heures, c'est au tour du journal de 13 heures de TF1 d'être retransmis en différé sur La UNE. Dès 15 heures, les Guadeloupéens peuvent regarder en direct le journal de 20 heures de France 2 sur le 2ème canal de RFO et sa rediffusion à 19 heures le soir. A 13 heures 15, ils peuvent également voir le journal du soir de France 3 sur le 1er canal de RFO ; à 20 heures c'est le Journal de 20 heures de TF1 qui est diffusé sur La UNE avant que le journal de minuit de France 2 ne clôture sur le deuxième canal de RFO, la journée du téléspectateur guadeloupéen. Quotidiennement, ce sont pas moins de 8 journaux télévisés nationaux qui sont diffusés par les chaînes hertziennes, ce qui donne à ces programmes, de nombreuses études le montrent, un rôle essentiel dans l'intégration des téléspectateurs à la nation française « en leur offrant des éléments d'information qui leur sont nécessaires pour participer à une certaine forme de citoyenneté »¹⁴. C'est à une logique similaire que font appel certains événements médiatiques ponctuels et multiples tels la Coupe du monde de football, la Coupe Davis, l'élection de Miss France, le Téléthon ou le Sidaction qui invitent les Antillais à être des membres de la communauté nationale. De ce fait les référents socio-culturels nationaux ne sont plus localisés à l'intérieur d'une spatialité et d'une temporalité spécifiquement continentales, mais sont accessibles aux territoires insulaires français de la Caraïbe en temps réel.
- 24 La radio, autre mass média, quoique que plus ancrée dans le local que la télévision, n'échappe pas à ce processus d'extraversion. La connexion sur la France continentale est visible à travers de nombreux éléments. Un premier élément réside dans l'existence de canaux diffusant dans leur intégralité les programmes de France Inter ou de Radio France International. En témoigne également la reprise, par la plupart des grandes radios telles que RFO radio, Radio Caraïbes International (RCI) ou Sun FM, des grands journaux d'information et des flashs d'information horaires nationaux de RTL, Europe 1 et de France Inter de même que le décrochage entre minuit et cinq heures du matin des programmes vers ceux des stations métropolitaines ci-dessus évoquées. Enfin, à cette énumération vient s'ajouter depuis quelques années, l'apparition de franchises de stations métropolitaines comme NRJ et Europe 2 ou de stations abonnées à un réseau national telle que Radio Nostalgie.

- 25 D'une façon générale, les TIC génèrent, par différents canaux, un flux ininterrompu d'idées, de sons et d'images qui pénètre aujourd'hui ces sociétés insulaires distantes de 7 000 km de leur capitale et introduit de façon remarquable la donnée nationale au côté de la donnée locale. Une masse importante d'informations est désormais disponible pour les Antillais au même moment que leurs compatriotes hexagonaux, dans n'importe quelle partie de leur île, dans une salle de séjour, dans une automobile, à leur travail, alors qu'auparavant elles étaient différées et limitées à des lieux bien précis (cinémas, bureaux de poste et télécommunication, ...). Comme l'affirme F. Jauréguiberry, « pour peu que l'on soit branché sur le bon réseau, l'éloignement n'est plus ipso facto un facteur pénalisant »¹⁵. Les Guadeloupéens et les Martiniquais vivent ainsi pleinement dans une logique d'un espace transatlantique aux dimensions variables où interviennent de plus en plus d'éléments immatériels qui renforcent un lien ancien à la France continentale.

L'action financière de l'Etat et de l'Union Européenne

- 26 L'étude du quatrième flux marquant le territoire et les sociétés antillaises confirme cette tendance. L'intensification de l'intervention financière de l'Etat central et de l'Europe depuis la fin des années 1980, mais également les impôts, la TVA ou les cotisations sociales payées par les insulaires ont aujourd'hui créé un espace financier transatlantique dont l'impact est primordial dans le processus d'intégration des îles au vieux continent.

L'espace financier français

- 27 L'intégration institutionnelle à la nation française a fait naître entre les Antilles françaises et l'Hexagone des flux financiers variés. Les principaux flux qui ont progressivement constitué un espace financier transatlantique par leur teneur et leur importance concernent les mouvements de fonds publics. Ils ont littéralement explosé et représentent annuellement plus de 6 milliards d'euro (€). Le montant des transferts publics en Martinique par exemple, a été multiplié par 200 entre 1950 et 1996, passant de près de 6 millions € à environ 1,2 milliard € par an. Le déséquilibre entre dépenses et recettes de l'Etat répond notamment à la nécessité, depuis la départementalisation, de combler le retard économique et social qui caractérise ces îles, mais également d'accroître « significativement le niveau de vie dans des délais et des conditions qui désamorcent les tensions inhérentes aux sociétés coloniales et leur tendance ou volonté séparatiste »¹⁶. Ces flux en constante augmentation agissent donc comme des acteurs de l'intégration économique et sociale. Par exemple, le volume des prestations sociales tout en étant inférieur de moitié à celui versé aux ménages hexagonaux, met sous la dépendance de l'Etat la frange la plus démunie des populations insulaires vivant de l'octroi d'allocations familiales, de pensions ou du RMI. De même, par l'intermédiaire des rémunérations des fonctionnaires, supérieures pour la plupart de 40% à celles de l'Hexagone, c'est une autre partie de ces populations représentant près de 30 % des effectifs salariés guadeloupéens et martiniquais qui se place sous la tutelle de l'Etat, dans des services aussi divers que l'Education Nationale, la DDE, la Poste, la Police, les Douanes, le Trésor Public, l'Armée, etc. Les flux financiers issus de l'Etat ont donc des implications économique et sociale lourdes en permettant de « solvabiliser » de nombreux ménages, si bien qu'à beaucoup d'égards, ils sont dans les mentalités un facteur d'unité.

L'intervention de l'Union européenne

- 28 Dans cet espace financier transatlantique, un second flux vient renforcer l'action financière unificatrice de l'Etat. Institué par l'Union Européenne du fait de l'intégration de ces départements d'outre-mer à la France, ce flux trouve son origine dans la volonté des Etats membres de la Communauté, à la fin des années 1980, d'accentuer leurs efforts en faveur des régions faisant face à des difficultés économiques et sociales dans la perspective du marché intérieur européen, puis de l'Union Economique Monétaire (UEM). Les régions insulaires européennes, particulièrement touchées par ces difficultés, bénéficient à ce titre d'une politique se voulant adaptée à leurs spécificités, à travers un cadre conceptuel, l'ultrapériphéricité, institutionnalisé par la déclaration annexe n°26 du traité de Maastricht : « La conférence reconnaît que les régions ultrapériphériques de la communauté (départements français d'outre-mer, Açores et Madère, et les îles Canaries) subissent un retard structurel important aggravé par plusieurs phénomènes (grand éloignement, insularité, faible superficie, relief et climat difficile, dépendance économique vis-à-vis de quelques produits) dont la constance et le cumul portent lourdement préjudice à leur développement économique et social. ¹⁷
- 29 Ce concept voudrait que la Guadeloupe et la Martinique en raison des obstacles physiques, incombant en grande partie à leur condition insulaire, se situent économiquement au-delà de la périphérie méridionale de la Communauté. La priorité de l'Union est donc de limiter la portée de ces obstacles en créant un espace transatlantique où les distances économique, sociale et de communication seraient relativisées et où les contraintes de la distance géographique seraient reléguées au second plan : « [Afin] de permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, [...], l'action de la communauté vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. Elle tient compte en particulier de la nécessité de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de la communauté » ¹⁸
- 30 Cette volonté de relativiser les effets de l'insularité afin de permettre une circulation sans entrave des personnes, des biens et de l'information se traduit principalement par une aide financière sans cesse croissante depuis une décennie. L'Union européenne intervient par l'intermédiaire de quatre fonds (le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), le Fonds Social Européen, le Fonds Européen d'Orientation et de Garantie Agricole et l'Instrument Financier d'Orientation de la Pêche) dont le total est passé de 330 millions € en 1989-1993 pour les deux départements à 734 millions € pour 1994-1999, soit une intervention qui se chiffre à plus de d'un milliard € sur la décennie 1989-1999 (tableau 5).

Période	Martinique	Guadeloupe	Total pour les deux régions
1989-1993	113,4	217,4	330,8
1994-1999	327	407,1	734,1
Total	440,4	624,5	1064,9

Tableau V : Les dotations de fonds structurels en millions € (1989-1999)

source : La Martinique / La Guadeloupe dans l'Union Européenne, Brochures régionales, OPOCE, Luxembourg, 1999.

31 Afin de renforcer la continuité territoriale, le FEDER, représentant près de la moitié des dotations, s'attache prioritairement aux actions qui facilitent le désenclavement et le déplacement des personnes. Il a permis à ces îles de se doter d'infrastructures de transports qui sont parmi les plus modernes de la Caraïbe. D'une capacité de 2 millions de passagers chacun, les nouveaux aéroports du Raizet et du Lamentin ont vu l'Union européenne intervenir à hauteur de 33 millions € pour le premier et de 21 millions pour le second. Les ports ont également été agrandis et rénovés, et un effort particulier a été mis sur les liaisons routières notamment entre port et aéroport. Toutes ces aides visant à améliorer le désenclavement concourent véritablement à la transformation des deux territoires en annexes de l'Union européenne et participent à la modification de la conscience insulaire antillaise. Si avant 1989, l'Europe paraissait lointaine, aujourd'hui elle commence à faire réellement partie de la vie quotidienne des Guadeloupéens et des Martiniquais. L'inscription sur les panneaux de construction des interventions financières réalisées par l'Union ou l'instauration par la Préfecture de plaques d'immatriculation estampillées du drapeau européen ou l'acceptation de la transition vers l'Euro en sont les meilleurs témoins. Ce courant financier récent en provenance de l'Europe conjugué à l'intervention financière plus ancienne de l'Etat, en devenant une des données incontournables de l'idéation collective antillaise, participe de plus en plus, avec l'ensemble des flux répertoriés précédemment, à l'émergence d'une nouvelle conception insulaire.

Vers une nouvelle conception insulaire : l'hypo-insularité

32 Devant ces mutations touchant les îles françaises de la Caraïbe sous l'effet de la circulation depuis une décennie, nous sommes amenés à nous demander si l'on ne doit pas faire intervenir une nouvelle échelle dans l'analyse de l'insularité. En effet, en effaçant progressivement la distance ma-ritime et en touchant localement chaque Guadeloupéen ou Martiniquais par des chemins nombreux, directs et indirects, la circulation relativise l'acceptation de l'insularité aux Antilles françaises, longtemps définie par l'éloignement et l'isolement. Car, si l'avion a rendu les déplacements plus rapides, il faut remarquer que les nouvelles techniques tendent à établir une relation en temps réel avec en plus, dans le cas d'Internet, la possibilité d'une relation individualisée, interactive et immédiate entre les deux versants de l'Atlantique. L'imbrication devenue possible du fait local et du fait national en n'importe quel point de ces îles se place au cœur de la profonde modification de l'espace perçu. Aujourd'hui, pour l'homme antillais, la France continentale ne se trouve nullement à 7 000 km de lui si bien qu'il peut aisément se projeter vers ce nouveau proche. Par conséquent, à travers la notion d'hypo-insularité, j'entends les effets de correction introduits par l'intensification récente des modes d'échanges et de communication qui contribuent à atténuer très sensiblement le sentiment qu'a un insulaire de son isolement géographique mesuré à l'aune des échanges traditionnels, essentiellement maritimes. Alors que l'hyper-insularité isole un peu plus l'individu, l'hypo-insularité, par sa dimension distributionnaliste, le place en situation de « continuité mentale » qui conduit à l'abolition relative des servitudes classiques de l'île : distance et temps d'accès, déphasage augmenté par la faiblesse des médias traditionnels.

33 Cependant, l'hypo-insularité antillaise n'est pas le seul produit d'une dizaine d'années de forte circulation, mais est plutôt le résultat de plusieurs siècles de colonisation et de décennies de départementalisation. Elle est en effet inconcevable sans la prise en compte de l'histoire de la colonisation marquée par le concept d'assimilation et de la

départementalisation qui a harmonisé les cadres institutionnel, administratif et juridique des anciennes colonies sur le modèle de la « mère-patrie ». La circulation l'a simplement approfondie et révélée en supplantant, voire en remplaçant, les grandes instances ou institutions traditionnellement chargées de diffuser l'idée de nation que sont l'Etat, le Droit, l'Ecole ou l'Eglise.

- 34 En traitant ainsi de l'émergence d'une hypo-insularité sous l'effet de la circulation, c'est tout un champ de réponses à des changements et à des problèmes fondamentaux de ces îles qui s'ouvre, tant elle détermine par un jeu subtil d'interactions l'évolution des comportements des populations et la façon qu'elles ont d'interpréter certains aspects de la réalité quotidienne. Ce développement d'une conscience hypo-insulaire a notamment facilité la transition entre un paysage urbain hérité de la période coloniale et un paysage urbain modernisé qui provoque un choc chez les individus ayant quitté l'une ou l'autre de ces îles et revenant par la suite, comme le prouve ce témoignage de Maryse Condé après un long séjour en Afrique : « Au bout du petit matin, elle m'attendait, mon île. Elle n'avait pas bougé. Toujours amarrée au beau mitan de la mer, la tête dressée hors de l'eau. Je ne la reconnaissais pas. Des aéroports flambants neufs, des échangeurs à jambages, des cités de HLM, des ponts enjambant les rivières. Le béton armé avait remplacé le bois des persiennes et le fer forgé des balcons. Le troupeau des automobiles rutilait en dévalant les autoroutes.»
- 35 L'hypo-insularité permet également d'expliquer les raisons pour lesquelles le souci des Pouvoirs publics de réinsérer les îles dans leur environnement régional a du mal à se concrétiser. Construction élitiste et intellectuelle, cette volonté de « re-caribéanisation » ne concerne pas la majorité de la population antillaise plus tournée et concernée par les problèmes de la France continentale ou de l'Europe, que ceux de la Caraïbe. De ce fait, tous les efforts entrepris à la fois par les collectivités territoriales et les préfetures ne dépassent pas encore le cadre d'actions ponctuelles de coopération technique et d'assistance humanitaire. De même, cette polarisation qui s'exerce davantage sur l'espace des représentations insulaires montre les limites des revendications autonomistes voire indépendantistes. Souvent oubliée dans le débat sur un changement de statut, l'analyse de l'état de la circulation et de ses conséquences permet pourtant de comprendre où sont les véritables obstacles. Toute autonomie ou indépendance passe en effet par la rupture progressive ou radicale de ces liens qui se sont développés récemment, ce qui irait à l'encontre de toutes les tendances récentes. Car la situation n'est, ni en Guadeloupe ni en Martinique, à la stabilisation des échanges avec l'Hexagone, ou à leur diminution, mais plutôt à leur renforcement.
- 36 En conclusion, il est donc nécessaire de revoir ici le contenu de la notion d'insularité. A notre avis, la seule définition physique de l'insularité ne suffit plus à l'heure actuelle à caractériser la réalité quotidienne de certaines îles par la masse des terres émergées qu'elles représentent ou un quelconque indice côtier et de les concevoir en termes d'isolement, d'éloignement ou d'enclavement. Il semble primordial, face à la multiplicité des situations qui sont apparues en liaison avec l'augmentation différenciée des flux matériels, immatériels et humains selon les îles, de compléter la définition de l'insularité. Intégrer de nouvelles variables, tels les progrès de la communication, la distance-temps, la distance-coût, la distance économique, la distance sociale et la distance culturelle à l'égard des ensembles de taille continentale nous paraît indispensable afin de mieux apprécier la diversité des situations insulaires. Entre la sur-insularité japonaise étudiée par Philippe Pelletier et l'hypo-insularité qui

caractérise les Antilles françaises, il existe toute la latitude pour établir des échelles décrivant de façon plus précise la situation exacte des îles.

BIBLIOGRAPHIE

- ANSELIN A., 1990 - L'émigration antillaise en France, la troisième île. Karthala, Paris.
- BAILLY A., 1985 - Distances et espaces : 20 ans de géographie des représentations. L'Espace Géographique, n°3.
- BAKIS H., 1984 - Télécommunication, espace et temps. in : Colloque fil du temps et tissu urbain. Université Paris VIII, Saint-Denis, 22-23 novembre. 1984
- CHARDON J.-P., 1986 - L'avion dans les Antilles. CRET, Bordeaux, (Collection îles et archipels, n° 7)
- CHEVALIER Y., 1992 - Flux télévisuel, identité et atomisation. In : Société française des sciences de l'information et de la communication. Actes du congrès, 21-22-23 mai, Lille, 1992.
- CONDE Maryse, 1998 - Où commence et où finit la Caraïbe ? Magazine Littéraire, n°369..
- CONDON S., 1996 - Les migrants antillais en métropole : un espace de vie transatlantique. Espace, Population, Société, Lille, n°2-3.
- CSA, 2001 - Bilan de la société nationale de programmes radio-télévision française de l'outre-mer (RFO). Année 1999. Les Bilans du CSA, Paris.
- DOMENACH H. et PICOUET M., 1992 - La dimension migratoire aux Antilles. Economica, Paris.
- GOTTMANN J., 1952 - La politique des Etats et leur géographie. A. Colin, Paris.
- HACHE J.-D., dir., 2000 - Quel statut pour les îles d'Europe ? L'Harmattan, Paris.
- JAUREGUIBERRY F., 1999 - Le local, rempart à l'ubiquité médiatique. Pouvoirs locaux, n° 41, pp. 44-50.
- JODELET D., 1989 - Les représentations sociales. PUF, Paris.
- KELLERMAN A., 1993 - Telecommunications and Geography. Bethaven Press, London.
- LUCRECE A., 1994 - Société et modernité. L'autre mer éditions, Case-Pilote (Martinique).
- MERLIN P., 1991 - Géographie, économie et planification des transports. PUF, Paris.
- MIEGE B., dir., 1986 - Le JT, Mise en scène de l'actualité à la télévision. INA/ La documentation française, Paris.
- MIRAS C. de, 1987 - L'économie martiniquaise : développement sans croissance. in : Iles, insularité, insularisme. CRET, Talence, pp 399-420. (Collection Iles et Archipels, n°8)
- MOLES A. et ROHMER E., 1982 - Labyrinthes du vécu. Librairie des Méridiens, Paris.
- NICOLAS T., 1998 - De l'archipel à l'appendice continental ou la logique d'intégration de la Guadeloupe à la France continentale. Pouvoirs dans la Caraïbe, n° spécial, Fort-de-France.
- NICOLAS T., 2000 - Les Antilles françaises entre insularité et continentalité. Géographie et Cultures, Paris, n° 30.

NOTES

- 1.- Hache J-D. , dir., 2000.
 - 2.- Pour Jean Gottmann, la circulation couvre toutes les formes de mobilités possibles : « Dans l'ordre politique, elle déplace les hommes, les armées et les idées ; dans l'ordre économique, elle déplace les marchandises, les techniques, les capitaux et les marchés ; dans l'ordre culturel, elle déplace les idées, brasse les hommes », Gottmann J., 1952.
 - 3.- Chanson écrite en 1947 pour célébrer la première liaison transocéanique Europe-Martinique effectuée par hydravion : paru dans un article de Roger Coroli cité par Chardon J-P., 1986.
 - 4.- Domenach Hervé et Picouet Michel, 1992.
 - 5.- Expression d'A. Anselin, 1990.
 - 6.- Condon Stéphanie, 1996.
 - 7.- idem.
 8. Lucrèce A., 1994.
 - 9.- Chardon J.-P., 1986.
 - 10.- Payet S., 1996.
 - 11.- Condon S., 1996.
 - 12.- Chevalier Y., 1992.
 - 13.- Maryse Condé, 1998.
 - 14.- CSA, 2001.
 - 15.- Miège B., dir., 1986.
 - 16.- Jauréguiberry F., 1999.
 - 17.- Miras C. de, 1987.
 - 18.- Déclaration n°26 annexée au Traité de Maastricht relative aux régions ultrapériphériques de la Communauté.
-

RÉSUMÉS

Bien que séparées par un océan de leur espace d'appartenance institutionnel, les sociétés insulaires de la Guadeloupe et de la Martinique ne vivent nullement en marge de la Nation française. Depuis quelques années en effet, les données continentales sont devenues des réalités tangibles du quotidien insulaire sous l'impulsion de la circulation, venant ainsi renforcer les rapprochements initiés par la loi de départementalisation.

Communication Networks as a Factor in National Integration and Water Separation. Although separated by an ocean from their institutional adherence space, the island societies of Guadeloupe and Martinique do not at all live on the periphery of the french nation. Indeed, for some years now the continental realities have become tangible ones of daily island life thanks to the various communication networks that have been created, thus reinforcing ties initiated by the departmental law.

INDEX

Mots-clés : Antilles françaises, circulation, déterritorialisation, flux, hypo-insularité