



**HAL**  
open science

# Aéroports de Guerre Froide. Les escales atlantiques du réseau aérien international cubain dans les années 1960 et 1970

Etienne Morales

► **To cite this version:**

Etienne Morales. Aéroports de Guerre Froide. Les escales atlantiques du réseau aérien international cubain dans les années 1960 et 1970. Dominique Faria; Alan P. Dobson; Luis Nuno Rodrigues. L'aviation et son impact sur le temps et l'espace, Éditions le Manuscrit, 2019, Exotopies, 978-2-304-04756-1. halshs-02290050

**HAL Id: halshs-02290050**

**<https://shs.hal.science/halshs-02290050>**

Submitted on 24 Mar 2023

**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.

**Aéroports de Guerre froide.  
Les escales atlantiques du réseau aérien  
international cubain dans les années  
1960 et 1970**

Étienne MORALES  
Université Sorbonne Nouvelle-Paris 3  
IHEAL-CREDA (UMR 7227)

Cet article propose un regard historique sur un type d'espace de transit, les aéroports d'escale transatlantiques. Point intermédiaire d'un trajet aérien où un avion se ravitaille en carburant et où la compagnie ne dispose pas, généralement, de droits commerciaux, l'aéroport d'escale n'a guère attiré l'attention des historiens et géographes hors des études locales comme celle que Jacques Verrière consacra à l'aéroport irlandais de Shannon (Verrière, 1966). Afin de mieux comprendre les enjeux spécifiques de ces espaces, je prends pour cadre d'étude une situation extrême, en me focalisant sur les escales techniques reliant Cuba à l'Europe

de l'Est dans les années 1960 et 1970. Paradoxalement, alors que l'essor de l'avion à réaction permettait, en augmentant l'autonomie de vol, de se dispenser des « pierres de gué » (Grelier, 1970 : 130) de Shannon (Irlande), Gander (Terre-Neuve) Santa Maria (Açores) et Hamilton (Bermudes) pour traverser l'Atlantique Nord, les compagnies cubaine, tchécoslovaque puis d'URSS et de la RDA utilisèrent ces îles afin de relier La Havane à Prague, Moscou et Berlin. Dans un contexte de dévalorisation de leurs rentes de positionnement au milieu de l'Atlantique, ces aéroports devinrent un maillon important dans la connexion entre le cœur est-européen et l'avant-poste caribéen du « bloc » soviétique.

A partir d'une perspective d'histoire des relations internationales entendue dans un sens large, je vais aborder ces escales à la fois dans leurs aspects stratégiques, d'infrastructures et imaginaires. La situation interstitielle de ces aéroports entre les deux « blocs » de Guerre froide les transforma de fait en enclaves capitalistes dans le réseau aérien entre « pays frères ». Les aéroports d'escale devinrent des lieux où s'incarna la Guerre froide à différentes échelles, à l'image d'autres frontières terrestres et maritimes. Ils furent l'objet de négociations diplomatiques à l'échelle internationale, accueillirent des dispositifs qui contraignaient ou libéraient les passagers à l'échelle locale et constituèrent des points de fixation négatifs dans l'imaginaire des voyageurs qui se rendaient à Cuba.

### *Géopolitique des escales cubaines*

#### **Relier La Havane à Prague (1961-1962)**

Ce fut l'ouverture d'une ligne de la *Cubana de aviación* vers Prague qui cristallisa les tensions géopolitiques autour du réseau aérien cubain à la fin de l'année 1960. Les premiers vols eurent lieu dans un contexte de rupture totale entre les États-Unis et Cuba et de menace d'invasion de l'île. Le

président du *Banco Nacional*, Ernesto « Che » Guevara et le vieux cadre communiste Víctor Pina furent les principaux artisans de l'ouverture de cette ligne dans l'optique de rompre l'isolement et de renforcer les nouvelles alliances avec les pays socialistes.

Comment relier La Havane à Prague ? La *Cubana* s'appuya sur des escales déjà fréquentées sur la route de Madrid (aux Bermudes et à Santa Maria), qui correspondaient aux pays avec lesquels Cuba avait signé des accords de transports aérien avant la révolution de 1959 : le Royaume-Uni en 1948 et le Portugal en 1951. Les deux premiers vols de novembre 1960 firent ainsi escale à Santa Maria et Londres. Dès les premières traversées exploratoires, le comité politique de l'OTAN se saisit de la question des escales atlantiques de la *Cubana* et de la compagnie tchécoslovaque *ČSA* afin de freiner l'expansion du communisme par voie aérienne de part et d'autre de l'Atlantique.

Pendant presque un an, les délégués du comité politique de l'OTAN discutèrent chaque semaine de l'opportunité d'accorder les droits d'escale technique entre La Havane et Prague en cherchant à définir une politique commune aux pays de l'alliance atlantique. La position conjointe recherchée ne put émerger face à des points de vue largement irréductibles. Une partie du débat porta sur l'interprétation de l'Accord général de Transit signé par tous les membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) lors de la conférence de Chicago du 7 décembre 1944. Celui-ci accordait de manière réciproque les droits non-commerciaux de « première liberté » (survol) et « deuxième liberté » (escale technique) à tous les membres. Mais certains Etats exprimèrent également lors de ces échanges de vue des positions particulières propres aux intérêts politiques de chacun sur la scène internationale.

Le représentant des États-Unis chercha à introduire des éléments politiques dans l'interprétation de l'accord de Chicago

en se fondant sur l'article 4 par lequel les États contractants s'engageaient à utiliser l'aviation civile en conformité avec les objectifs de la Convention de favoriser l'« amitié » et la « compréhension » entre les peuples et la « paix du monde ». Or, d'après lui, la « pénétration communiste » par voie aérienne n'était pas conforme à l'esprit de l'accord. Il défendait que la *Cubana*, ancienne filiale de la *Pan American World Airways*, désormais « propriété des forces armées cubaines » servait la guerre, ce qui justifiait de l'exclure du champ d'application de l'accord<sup>56</sup>. Les juristes canadiens soulignèrent la faiblesse de cette argumentation et la propension des États-Unis à « trouver des prétextes politiques comme moyens d'éviter leurs obligations légales internationales »<sup>57</sup>. Le gouvernement canadien fut donc le premier pays, en juillet 1961, à décider souverainement d'accorder des escales régulières à la *Cubana*. Néanmoins, le cabinet de Diefenbaker posa certaines limites : les escales auraient lieu à Gander plutôt qu'à Montréal, la *CSA* ne pourrait pas installer une équipe permanente de techniciens à Gander et le temps d'escale serait limité à deux heures.

D'autres gouvernements, comme ceux du Portugal ou de la France, prirent position au sujet de ces escales en fonction de leur politique coloniale du moment. Le gouvernement salazariste commença par autoriser les escales de la *Cubana* à Santa Maria en vertu de l'accord bilatéral de 1951 avant de revenir sur sa décision à l'été 1961, pour les mêmes motifs qui justifiaient de se garder de laisser les avions tchécoslovaques

---

56 Note de la délégation de la France au conseil de l'Atlantique Nord pour la direction générale des Affaires économiques et financières, 24 janvier 1961, Archives du Ministère Français des Affaires Etrangères (ci-devant AMAEF), 87QO/43.

57 Mémoire « Proposed Czech Air Service from Prague to Havana via Gander », Gilles Sicotte (Legal Division) à Economic Division, 12 janvier 1961, Library and Archives of Canada (ci-devant LAC), RG 25, Vol. 4986., file 72-AGS-40. *Les traductions de l'anglais, de l'espagnol et du portugais sont de l'auteur.*

passer aux Açores. Cuba, comme la Tchécoslovaquie, était considéré comme un pays « dont la politique menaçait ses intérêts en Afrique » alors que la guerre d'indépendance commençait en Angola<sup>58</sup>. Au comité politique de l'OTAN, le représentant du gouvernement gaulliste menait la fronde contre la mise en relation aérienne de Prague et La Havane aux côtés de son homologue états-unien. Le Quai d'Orsay estimait qu'il était regrettable de faciliter les vols cubains en autorisant ne serait-ce que le simple survol du territoire national. Alors que le ministère des Affaires étrangères français tentait à minima de généraliser les réponses dilatoires aux autorisation, l'incident finit par arriver dans le ciel français. Les 28 juin et 2 juillet 1961, des avions Britannia cubains en route depuis Prague furent interceptés par des avions de chasse dans l'espace aérien français et durent faire demi-tour<sup>59</sup>. Cette mesure de rétorsion intervint exactement le lendemain de la reconnaissance par Fidel Castro du Gouvernement Provisoire de la République Algérienne (GPRA) dirigé par Ferhat Abbas comme gouvernement légitime de l'Algérie.

#### **Aeroflot à Cuba : avec ou sans escale (1962-1969) ?**

La compagnie soviétique *Aeroflot* chercha à inaugurer une ligne vers La Havane à partir d'avril 1961, après le débarquement de la baie des Cochons et l'officialisation du tournant « socialiste » de la révolution cubaine. Après l'échec de la première option d'inclure La Havane dans une ligne Moscou-New York en négociation (Doty, 1961 : 41), deux itinéraires furent envisagés : une route africaine via Rabat et Conakry et une route septentrionale par la Norvège et Gander<sup>60</sup>. L'URSS n'étant pas membre de l'OACI, les avions

58 Télégramme Garnier (ambassade à Prague) à ministre, 9 janvier 1961, AMAEF, 87QO/42.

59 Télégramme Jordan (direction des Affaires économiques et financières) à ambassade à La Havane, 11 juillet 1961, AMAEF, 87QO/43.

60 «Convenio entre el Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas para el establecimiento de

d'*Aeroflot* s'exposaient à se voir refuser n'importe quelle demande d'escale technique ou de survol sur la route de Cuba. Le premier vol Moscou-La Havane par un Tu-114 arriva à Cuba en juillet 1962, après une escale à l'aéroport de Conakry. L'aéroport guinéen venait d'être agrandi et habilité pour recevoir des long-courriers soviétiques par des techniciens de Moscou. Mais le gouvernement de Sékou Touré balançait alors entre les deux superpuissances. Dans le domaine de l'aviation civile, cela s'était traduit par l'installation à l'aéroport de Conakry d'un réservoir de kérosène de l'USAID, l'agence de développement des Etats-Unis. Dans cette situation de double servitude entre Moscou et Washington, le département d'Etat menaçait Sékou Touré de couper les crédits d'aide au développement si l'autorisation était donnée aux avions d'*Aeroflot* de faire escale sur la route de La Havane. Avant la crise des missiles, en octobre 1962, il était presque acquis qu'aucun Etat africain n'accorderait de telles escales. Après l'annonce de la quarantaine autour de Cuba, le président Kennedy mobilisa tous ses ambassadeurs dans les pays qui pourraient servir d'escale : le roi du Maroc Hassan II, le président du conseil algérien Ahmed Ben Bella, le président de Guinée Sékou Touré, le président du Ghana Kwame Nkrumah, le président du Sénégal Léopold Sédar Senghor mais aussi le président brésilien João Goulart et le Premier ministre canadien John Diefenbaker, entre autres, reçurent un message spécial de Kennedy remis par le représentant de Washington enjoignant à interdire tout survol ou escale soviétique. Tous coopèrent et aucun avion d'*Aeroflot* n'atteignit Cuba jusqu'à fin décembre 1962, tandis que l'ensemble du trafic international à l'aéroport José Martí était interrompu pendant une quinzaine de jours à partir du 23 octobre 1962.

---

Servicios Aéreos», 17 juillet 1962, República de Cuba, *Tratados bilaterales de Cuba 1902-1962*, Minrex, décembre 1963, f. 297 r-v et 298.r.

La ligne Moscou-La Havane fut inaugurée en janvier 1963 en grande pompe. Après une escale à Mourmansk, la ligne suivait une route entre l'Islande et le Groenland qui permettait, en survolant les eaux internationales, de s'affranchir des escales et des espaces aériens souverains. L'exploit technique unanimement salué comme tel dans la presse internationale en faisait la plus longue ligne sans escale du monde. En diminuant le nombre de passagers de 170 à 60, et en embarquant plusieurs réservoirs de fuel en plus, le Tu-114 parvenait à parcourir 10 800 km (pour 11 200 km de rayon maximal) en 14 h. C'est cet exploit géographique que représentait la *Pravda* le 8 janvier 1963 avec une carte de ce parcours à travers « 120 méridiens et 49 parallèles » qui matérialisait l'état d'avancement de la technologie aéronautique soviétique, sans souligner le choix politique de prendre des risques en termes de sécurité et de rentabilité pour aider Cuba coûte que coûte.



*Pravda*, 9 janvier 1963. Pan American World Airways, Inc. Records, Special Collections, University of Miami Libraries, Coral Gables, Florida.

A l'été 1963, les Soviétiques firent des aménagements à l'aéroport d'Alger pour préparer les escales du Tu-114 vers Cuba comme ils l'avaient fait à Conakry l'été précédent. *Bis repetita*, l'ambassadeur des Etats-Unis menaça un conseiller de Ben Bella de prendre des mesures de représailles si Alger octroyait une escale à *Aeroflot*<sup>61</sup>. Même si le gouvernement soviétique chercha par la suite à obtenir des escales sur la route de Cuba lors de négociations aériennes avec des pays occidentaux, comme ce fut le cas dans les négociations avec le Danemark pour l'utilisation de Sondestrom Fjord au Groenland<sup>62</sup>, la ligne de La Havane traversa l'Atlantique jusqu'en 1969 sans escale. Le gouvernement des Etats-Unis qui avait réussi à fermer les aéroports atlantiques à *Aeroflot* pendant les années 1960 ne pouvait désormais plus s'opposer à des escales à Alger et Rabat alors que la détente aérienne avait abouti à l'ouverture de lignes conjointes de la *Pan American World Airways* et de *Aeroflot* entre Moscou et New York en 1968. La présence ou l'absence d'escale « technique » sur les vols reliant Cuba au monde extérieur au temps de la Guerre froide s'explique *in fine* davantage par des rapports de force politiques que par des considérations de navigation aérienne.

#### *Aéroports d'escale : frontières de Guerre froide ?*

Descendre du niveau géopolitique au niveau de l'infrastructure aéroportuaire nous donne à voir les effets concrets sur les espaces et les personnes de la fonction de transit. L'hypothèse que les aéroports d'escale peuvent être considérés comme des frontières de Guerre froide, des appendices du rideau de fer au milieu de l'Atlantique, se fonde principalement sur deux critères : la place des dispositifs

---

61 Télégramme Gorse à secrétariat général Algérie, 7 juin 1963, AMAEF, 87QO/44.

62 Télégramme ambassade à Copenhague à External, 8 janvier 1964, LAC, RG 25, Vol. 10453, file 42-8-1-2.

de contrôle des flux d'humains et de non-humains qui s'y développèrent et le rôle des défections dans ces enclaves du « monde libre ».

### **Des lieux de contrôle généralisé des flux**

Dès le début des années 1960, les autorités canadiennes envoyaient mensuellement au département d'*État des États-Unis* la liste des avions cubains et tchécoslovaques qui faisaient escale à Gander, Halifax ou Goose Bay. La crise des missiles entraîna une rupture qualitative dans les contrôles aux escales. Pendant la crise des missiles, les gouvernements d'Irlande et du Canada s'engagèrent à fouiller les avions cubains et tchécoslovaques en conformité avec l'article 35 de la convention de Chicago qui autorisait des inspections pour vérifier la présence d'armes de guerre. La mesure fut mise en place avec le dernier avion qui arriva à Cuba avant la fermeture de l'espace aérien. Le 24 octobre, l'inspection de l'avion de la *Cubana* de passage à Goose Bay ne révéla rien d'autre que la présence de quelques techniciens militaires à bord. La majorité des 75 passagers étaient des jeunes Cubains qui rentraient d'une période de formation technique à Prague et Moscou. D'après des témoins présents l'aéroport, ils déclarèrent : « Fidel Castro, nous rentrons pour nous battre »<sup>63</sup>. Dès 1963, la concertation entre les autorités de Shannon et de Gander traitait de la pertinence de continuer à réaliser de telles inspections. Décharger tous les bagages et le fret à chaque escale était un travail très lourd et fastidieux pour les douaniers. Quelques mois après la crise, les douaniers canadiens qualifiaient ces pratiques de « *vestige inutile de la crise des missiles* »<sup>64</sup>. Les fouilles systématiques furent

---

63 Robertson (sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères) à Green (secrétaire d'État aux Affaires étrangères), 24 octobre 1962, in *Documents on Canadian External Relations, 1962-1963*, Ottawa, Public Works and Government Services, 2013, p. 1157.

64 Mémoire « Flight to Cuba of Soviet Bloc Aircraft », de N.A.R à ministre, 14 février 1963, LAC, RG 25, Vol. 4987, File72-AGS-40.

abandonnées et remplacées par des vérifications ponctuelles en cas de soupçon, censées être plus efficaces. Au moment de la conférence Tricontinentale de 1966, réunion qui vit tous les leaders anti-impérialistes du monde entier se rassembler à La Havane, les autorités de Gander reçurent des consignes de fouiller les avions cubains transportant les délégués des différents pays. Ils s'attardèrent en particulier sur un groupe de musiciens de Guinée pour vérifier le contenu de paquets étiquetés comme « de gros instruments de percussions africains »<sup>65</sup>.

Le problème fondamental ne concernait pas tant l'inspection des cargaisons et bagages que l'identification et la surveillance des personnes. Fin février 1961, quand un avion cubain qui passait par Santa Maria dut laisser ses 57 passagers dans l'île le temps de réparer un problème technique chez le constructeur au Royaume-Uni, la *Polícia Internacional e de Defesa do Estado* surveilla de près les allées et venues des 12 Vietnamiens, 34 Tchécoslovaques, 3 Polonais, 7 Cubains et de l'Espagnol bloqués dans l'île pendant quatre journées entières pour conclure qu'ils n'avaient eu « aucun contact suspect » à partir de l'hôtel Terra où ils étaient logés<sup>66</sup>. Le gouvernement du Canada, très respectueux des procédures de l'OACI, refusa de participer à l'identification, voire au fichage, sollicité par le département d'Etat des États-Unis. Au début de l'année 1963, un agent de la CIA se désolait que « les Canadiens ne répondent pas à nos efforts pour obtenir l'identification des passagers » (Brown, 2011 : 201). Le gouvernement des États-Unis souhaitait qu'on installe à Gander un dispositif pour photographier les passagers en transit vers ou depuis Cuba sur le modèle de ce qu'avait fait la CIA à l'aéroport de Mexico. Principale porte d'entrée

65 Latin American Division à Economic Division, 23 décembre 1965, LAC, RG 25, Vol. 10453, file 42-8-1-2.

66 Pide, Serviços de Segurança Secção Central GU, 28 février 1961, Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Oliveira Salazar (ci-devant ATT, AOE), PC-63A, cx. 637, pt. 3.

pour Cuba dans les Amériques à partir de 1963, Mexico fut un laboratoire dans la genèse des procédures de contrôle et d'identification des personnes dans les aéroports. On compte ainsi par dizaines les témoignages indignés de voyageurs relatant ce rituel infamant de la photographie individuelle à l'entrée puis à la sortie de Cuba. Néanmoins, force est de reconnaître que le « légalisme » canadien laissa le champ libre au gouvernement cubain pour mener à bien certaines de ses activités internationalistes en utilisant Gander comme point d'appui. Le 21 octobre 1963 au soir, deux vols spéciaux de la *Cubana* se succèdent à 1h30 d'affilée à Gander, avec en tout 177 passagers à bord. Après vérification, le seul fret présent était constitué de colis de la Croix-Rouge. Les avions ne poursuivirent pas leur chemin vers Prague ou Madrid mais se dirigèrent vers Alger. Il s'agissait en fait d'une partie du contingent militaire cubain qui était envoyé pour soutenir l'allié algérien dans la guerre des sables contre le Maroc. Alors que les armes étaient convoyées par voie maritime, une partie des troupes fut donc envoyée sous un prétexte et un accoutrement civil, profitant jusqu'à *la limite de la marge de manœuvre offerte par les rares aéroports d'escale ouverts aux avions cubains*.

### **Des points de défection**

Un des phénomènes typiques des aéroports d'escale pendant la Guerre froide fut celui des « défections » ou « désertions » qui avaient lieu dans ces interstices entre différentes capitales socialistes. On peut d'abord distinguer le départ des personnels de la *Cubana* de celui des passagers. Les désertions du personnel qualifié de l'aviation cubaine furent massives en 1960 et 1961. Dans un premier temps, les départs se faisaient au niveau des destinations finales des vols, comme Miami, qui était également le principal objectif de l'exil cubain. Pour donner un ordre de grandeur, en février 1961, « trois quarts du personnel d'équipage de vol avec de

l'expérience » de la *Cubana* avait fait défection<sup>67</sup>. Sur 23 pilotes habilités à faire les vols transatlantiques en 1959, seuls trois n'avaient pas déserté en 1961 (Martínez Menocal, 2009 : 120). Avec la fin des vols de *Cubana* à Miami en 1961, les employés de la *Cubana* commencèrent à fuir au niveau des escales. Entre septembre 1961 et avril 1962, 16 pilotes s'enfuirent « pour la plupart à Gander »<sup>68</sup>. On ne sait pas exactement comment cela se passait mais il est probable que le respect dû aux pilotes faisait qu'ils partaient sans incident avec le reste de l'équipage. A la différence des vols intérieurs de *Cubana*, il n'y avait vraisemblablement pas d'homme armé chargé d'éviter les détournements dans les vols internationaux. D'autres membres d'équipage d'avions de la *Cubana* s'échappèrent littéralement en s'extirpant des aéronefs et courant vers le terminal pendant les escales. Ce fut le cas, par exemple, d'un mécanicien de vol à Shannon en février 1962<sup>69</sup>.

En termes absolus, les simples passagers furent les plus nombreux à fuir le socialisme avec leurs pieds dans les aéroports. Dans des vols vers ou depuis La Havane, la majorité de ceux qui partaient étaient des Cubains même si cela concerna aussi des ressortissants des pays de l'Est. En mars 1962, un passager clandestin tchécoslovaque de 15 ans fut découvert dans le compartiment des bagages à Shannon. En octobre 1963, trois passagers tchécoslovaques demandèrent l'asile politique à Gander<sup>70</sup>. Parmi les Cubains, certains groupes, comme les artistes ou les sportifs, étaient surreprésentés. En octobre 1966, à Shannon, un jeune joueur de tennis de table cubain quitta l'avion qui le ramenait d'une compétition internationale en Europe et se rendit

---

67 Chargé d'affaires à La Havane à sous-secrétaire, 15 février 1961, LAC, RG 25, Vol. 4986., file 72-AGS-40.

68 « *Cubana adrift* », *Flight International*, 26 avril 1962, p. 643.

69 « *Irlanda niega asilo político a un cubano* », *ABC*, 14 février 1962, pp. 31-32.

70 « *Y tres checos en Terranova* », *La Vanguardia*, 5 octobre 1963, p. 18.

à l'ambassade des États-Unis à Dublin pour demander l'asile<sup>71</sup>. Mais le groupe le plus important était constitué par des Cubains qui étaient déjà en processus d'émigration et précipitaient leur exil au niveau des escales. Le cas le plus emblématique est celui d'un avion tchécoslovaque qui transportait en novembre 1964 quatre-vingt-dix Cubains vers Prague puis Madrid avant que la majorité d'entre eux gagnât les États-Unis, faute de moyen de transport plus direct. L'avion eut un problème technique et dut atterrir en urgence à Toronto au lieu de Gander. 45 passagers refusèrent de rembarquer après le repas et demandèrent l'asile aux autorités canadiennes<sup>72</sup>. Cette « défection de masse » fut exploitée aux États-Unis dans le cadre d'une propagande typique de Guerre froide à propos des habitants des pays socialistes qui votaient avec leurs pieds vers le monde libre. Le journal satirique *Zig-Zag libre* publié par des exilés cubains de Miami y consacra une caricature représentant les Cubains quittant dans la liesse l'avion communiste en escale au Canada, tandis qu'un observateur faisait remarquer ironiquement « Regarde, regarde, il y en a un qui reste »<sup>73</sup>. Cette campagne irrita autant Prague que La Havane qui prirent chacun des mesures pour trouver la parade à ces défections au Canada. *Cubana* et la ČSA commencèrent en 1965 à faire escale à Santa Maria plutôt qu'à Gander pour les vols spéciaux affrétés pour le départ de réfugiés cubains<sup>74</sup>. Santa Maria avait l'avantage pour le gouvernement cubain d'être l'escale la plus enclavée,

---

71 « Jugador cubano que escoge la libertad », *La Vanguardia*, 30 octobre 1966, p. 63.

72 « Toronto : cuarenta y cinco cubanos piden asilo político en el Canadá. Se negaron a continuar el viaje en el avión que los conducía a Praga », *La Vanguardia*, 4 novembre 1964, p. 16.

73 *Zig-Zag libre*, 7 novembre 1964, n°122, pp. 9-10.

74 “Escalas técnicas em território português de aviones cubanos e checoslovacos, transportando emigrantes cubanos, autorizadas durante o decurso do ano 1965”, Arquivo Histórico Diplomático, Negócios económicos EEA Proc 42/Cuba/324, Maço 261.

là où il serait le moins facile de quitter l'avion pour demander asile. Toutefois, ce transfert suscita également l'opposition de certains secteurs de l'exil cubain aux États-Unis. Le dirigeant du *Movimiento Unidad Revolucionaria*, Mario Seiglie Montoro, s'adressa par courrier à Salazar afin de l'avertir des risques que le « castro-communisme et les activités subversives contre le Portugal » faisaient peser aux Açores alors que les fonctionnaires de l'aéroport accueillaient et rendaient service à la *Cubana* sans broncher<sup>75</sup>.



*Zig-Zag libre*, 7 novembre 1964, n°122, pp. 9-10. Cuban Heritage Collection, University of Miami Libraries, Coral Gables, Florida.

Selon leur localisation, mais également en fonction de leur organisation interne, les escales n'avaient pas le même degré de porosité et n'offraient pas les mêmes possibilités de retrait. En 1970, ČSA obtint « pour des raisons de commodité et des raisons économiques »<sup>76</sup> d'utiliser Montréal plutôt que Gander. Dès que la nouvelle fut annoncée à Cuba par le quotidien officiel *Granma*, plusieurs Cubains demandèrent au consulat canadien de La Havane des visas de transit vers

75 Mario Seiglie Montoro (secretario general Movimiento Unidad Revolucionaria) à Antonio Oliveira Salazar, Miami, 24 Mai 1965, ATT, AOE, NE-27, cx. 407, pt. 13, 1965.

76 Note R. E Reynolds (Head, Transport, Communications and Energy Division), 23 novembre 1970, LAC, RG 25, Vol. 14846, File 42-8-1-1-2.

les États-Unis<sup>77</sup>. Montréal était en théorie une porte d'entrée mieux située que Gander pour gagner les États-Unis. Ceux qui voulaient quitter Cuba espéraient qu'il s'ouvrirait là une fenêtre d'opportunité. La police canadienne faisait une toute autre analyse en s'inquiétant de :

ce changement qui rend plus difficile aux citoyens tchécoslovaques de faire défection. A Gander, ils étaient autorisés à accéder à la salle d'attente alors qu'apparemment il n'y a aucune facilité à Montréal pour les passagers en transit d'entrer dans les principales salles d'attente où ils auraient accès aux officiels d'immigration<sup>78</sup>

Le degré d'ouverture ou de fermeture des infrastructures aéroportuaires fut donc une variable importante à l'heure de considérer la possibilité pour les passagers en transit de faire défection. Dans une certaine conjoncture, la question inverse, celle du passager clandestin qui s'introduit dans l'avion au moment de l'escale technique, se posa également. Le Canada connut une grave crise politique à l'automne 1970 du fait des actions violentes du Front de Libération du Québec, lequel revendiquait également une proximité avec le castrisme. Dans ce contexte, la police canadienne en vint à imaginer « qu'un membre du FLQ pourrait s'introduire subrepticement à bord (en se faisant passer pour un mécanicien de maintenance ou en se cachant dans un carton de nourriture, etc.) avec la connivence de la CSA »<sup>79</sup>, ce qui lui permettait d'argumenter contre le transfert des escales de Gander vers Montréal.

#### *Les « pierres de gué » et les géographies du voyage aérien à Cuba*

Les récits de voyage dans le Cuba révolutionnaire, plus d'une centaine en tout, écrits principalement dans les années 1960 et 1970, rédigés en espagnol, anglais, français, portugais,

<sup>77</sup> W.T Warren (ambassade à La Havane) à secrétaire d'État, 10 mars 1971, LAC, RG 25, Vol. 14846, File 42-8-1-1-2.

<sup>78</sup> Note R. E Reynolds (Head, Transport, Communications and Energy Division), 23 novembre 1970, LAC, RG 25, Vol. 14846, File 42-8-1-1-2.

<sup>79</sup> *Ibidem*.

suédois, italien, russe, polonais, roumain, bulgare, hongrois, tchèque, slovaque, letton, kazakh, etc sont une admirable source pour aborder conjointement la géopolitique des escales et la géographie culturelle du voyage aérien à Cuba. Une partie de ces écrits a été surutilisée par les travaux sur le rapport entre les intellectuels occidentaux et la révolution cubaine, le plus communément dans une perspective qui se résume peu ou prou à disqualifier a posteriori l'aveuglement et les errements de ces touristes politiques, *fellow travelers* et autres compagnons de route, dont le parangon est le Jean-Paul Sartre de *Ouragan sur le sucre*. Une constante dans ces récits de « retour de Cuba » est le passage (obligé) sur l'expérience du voyage en avion pour atteindre l'île, morceau de bravoure marqué par les péripéties liées au blocus de l'île. Il est juste, comme le fait François Hourmant, d'analyser cette insistance sur le « quotidien du voyageur » comme autant d'« alibis fournis au procès de vérité » (Hourmant, 2000 : 70). Dans l'économie générale du récit, l'hypperréalisme de l'itinéraire semé d'embûches renforce la crédibilité de l'écrivain-témoin vis-à-vis de son lecteur. Mais on peut envisager différemment les anecdotes de voyages qui traitent des escales. Mises en série, ces mentions font émerger une surpolitisation du voyage qui transforme les escales en anti-modèle de la société rêvée qu'on imagine sous les tropiques. A la fois si près et si loin de Cuba. Au moins deux prismes déformants se font jour à la lecture de ces documents. D'une part, la différence climatique entre l'escale de Shannon-Gander et La Havane fut mise en scène comme un gradient de chaleur politique entre la froideur des escales capitalistes et le brasier cubain. D'autre part, les escales furent appréhendées comme des étapes de confrontation avec des réalités capitalistes et impérialistes incongrues dans un cheminement vers un ailleurs socialiste et anti-impérialiste.

### **Le prisme politico-climatique**

Depuis les premières escales à Gander d'avions cubains sur la route de Prague en 1961, Gander devint « l'escale où les Cubains doivent se couvrir » comme le faisait remarquer un reportage de la revue cubaine *Bohemia*<sup>80</sup>. Dans une lettre adressée à Harold Gramatges, compositeur de musique en poste comme ambassadeur à Paris, le poète national cubain Nicolás Guillén décrivait ainsi l'effet des escales sur son corps et sa voix de poète :

Le voyage retour, ça va, mais que ce fut long ! Comme j'ai dû descendre à Gander et Shannon (de la neige, de la neige, de la pluie, de la pluie, du froid, du froid) [...] j'ai rattrapé un rhume et le mal de gorge. En réalité, j'ai eu une aphonie totale qui m'empêcha d'articuler la moindre syllabe (Guillén, 2004 : 79) 81

De très nombreuses références de ce type parsèment les témoignages d'Européens de l'Ouest et de Latinoaméricains qui voyagèrent à Cuba. L'Argentin Leopoldo Marechal évoqua l'« aéroport gelé » (Marechal, 1968 : 30) de Gander, où le Chilien Jorge Edwards avait vécu une « tempête de neige » (Edwards, 1973 : 33) et le Français Pierre Guyotat atterri au milieu des « sapins » et dans un « Roncevaux de nuages » (Guyotat, 2005 : 286). Cette dévalorisation du froid des escales n'a pas d'intérêt comme description objective d'ordre météorologique ou climatique. Elle ne prend du sens que par rapport à la chaleur de La Havane, anticipée et consacrée comme chaleur politique. Dans les premières années de la révolution, plus ou moins jusqu'au milieu des années 1960, ce fut l'image de la révolution romantique, jeune, dansante, musicale, originale, improvisée de la « fête cubaine » (Francos, 1962) qui se diffusa majoritairement dans les récits de voyage. Le journaliste et militant communiste anti-colonialiste Henri Alleg nous montrait bien dans *Victorieuse Cuba* que ces

80 «Habana-Praga», *Bohemia*, 55/36, 6 septembre 1963, pp. 28-31 et 74.

81 Lettre de Nicolás Guillén à Harold Gramatges, 24 avril 1963 reproduit in Castellón Sánchez, Maza Gonzáles (2004: 79).

considérations de température s'inscrivaient dans le double processus de la vitesse du voyage en avion et du contraste politico-climatique entre les lieux traversés : « Le steward qui paraissait frigorifié et verdâtre aux escales neigeuses d'Irlande et du Canada s'active joyeusement comme si, à la chaleur du pays natal il retrouvait énergie et joie de vivre » (Alleg, 1963 : 13). Pour que La Havane fût fidèle au portrait qu'on lui avait dressé, brûlante et colorée, il fallait que les étapes d'approche, pauses aériennes non souhaitées, soient davantage froides et ternes.

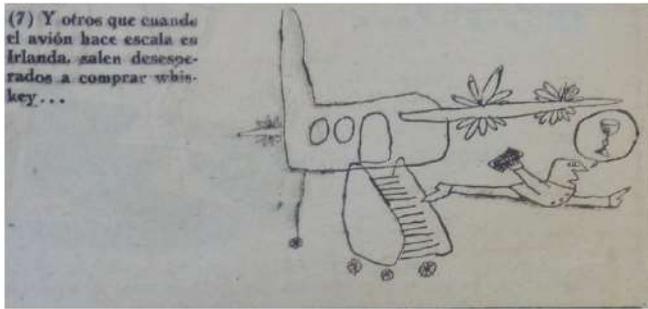
### **Le prisme anticapitaliste et anti-impérialiste**

Pour les voyageurs qui venaient de pays socialistes ou qui en rêvaient depuis les sociétés de consommation occidentales, l'escale aérienne fut une expérience de contact avec le capitalisme avant ou après le contact avec la révolution cubaine. C'est bien ce qu'illustre le passage de *hispanosoviético* José Fernández Sánchez à Santa Maria dans un vol de *Cubana* en août 1961. Communiste espagnol réfugié en 1939 en URSS, il n'était pas sorti de ce pays depuis vingt ans et faisait partie des cadres du PCE en exil en URSS qui furent envoyés à Cuba dès 1960 comme traducteurs, techniciens et militaires. Il racontait :

J'ai parcouru l'aéroport minuscule. C'était la première fois, de manière consciente, disons, que je me trouvais dans un pays capitaliste. J'observais tout à travers ce prisme. Dans la boutique de souvenirs il y avait un homme malingre et laid et une jolie fille ; immédiatement j'ai imaginé une histoire de « mésalliance », d'un mariage inégal entre un riche et une fille pauvre, comme c'était typique dans la société capitaliste. (Fernández Sánchez, 1991 : 7-8)

Les éléments caractéristiques de la société de consommation qu'on trouvait dans les aéroports occidentaux attiraient ou repoussaient les voyageurs en transit mais ne les laissait pas indifférents. La boutique de souvenirs, le kiosque de presse, *étaient des endroits où on faisait l'expérience*

des différences entre Cuba, l'Europe de l'Est et le reste du monde. Après neuf mois de séjour à Cuba, la Française Ania Francos était révoltée par son premier contact avec l'extérieur à Gander : « J'achète *Time* et j'y lis que Cuba est devenue un immense camp de concentration ; que personne ne peut dormir à cause des cris des gens que l'on torture... Je suis à nouveau, je suppose, dans le monde libre » (Francos, 1962 : 304). Mais la tentation était grande pour les citoyens de pays socialistes qui avaient le privilège de prendre l'avion, de dépenser les quelques devises dont ils disposaient en tant que voyageurs officiels. L'aéroport de Shannon avait inauguré le premier magasin *duty-free* en 1951 et avait vite gagné le surnom de *whiskey airport*. Pour ceux qui ne désertaient pas, l'envie était forte d'y acheter des produits introuvables dans leurs pays à un prix modique. C'est dans ce sens qu'on peut interpréter la remarque de Sidroc Ramos, recteur de l'université de Las Villas, qui, de passage à Shannon en 1966, déplorait la hausse des prix depuis sa dernière escale (Ramos, 1967 : 51). Ces attitudes avaient mauvaise presse à Cuba alors que ceux qui prenaient régulièrement l'avion faisaient partie d'une minorité de privilégiés, sélectionnés pour leur conformisme politique, comme le montre la caricature de Nuez dans *Palante*. Il y dénonçait l'avidité des voyageurs qui se précipitaient à l'aéroport de Shannon pour acheter de l'alcool alors que le discours dominant du socialisme cubain et de la construction de l'homme nouveau prônait *l'économie de devises pour défendre la révolution*.



Nuez, «La divisa que no se divisa», *Palante*, 13 août 1964, Año 3, n°42, p. 13. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí, La Habana, Cuba

Le passage par Santa Maria en 1961 fut souvent l'objet d'une digression sur les luttes de libération nationale dans les colonies portugaises. La mention la plus limpide est sans doute celle d'Ania Francos, qui relevait lors de son escale : « Dans le bar de l'aérodrome de Santa Maria je pense à l'Angola... La révolte couve dans les plantations de café. 'Les paras portugais tueront toutes ces sales bêtes noires' me confie le barman avant que je reprenne l'avion. » (Francos, 1962 : 20)

Dans une réflexion encore plus large, le Jamaïcain Andrew Salkey, de retour du Congrès Culturel de La Havane de janvier 1968, posait la question de ce que signifiait être littéralement au milieu de l'Atlantique, en observant la différence d'attitude de ses camarades européens entre La Havane et Santa Maria. Alors que tous les voyageurs avaient communié autour du dénominateur commun anti-impérialiste du rassemblement, l'événement fondateur semblait se dissiper au fur et à mesure que l'avion s'éloignait de Cuba. Il présentait donc l'île de Santa Maria, sous la souveraineté du colonisateur portugais, comme la première étape où la domination de l'homme européen s'exprimait de nouveau après une parenthèse cubaine :

L'éthos était tellement totalement différent de La Havane que cela nous a perturbé. Certains des délégués espagnols et français, faisaient montre, pour la première fois dans mon observation, de leur supériorité latente, dans leurs manières avec les serveurs et les employés du kiosque : on n'avait rien remarqué de la sorte à La Havane ; leur ancienne personnalité sympathique était en train de changer, leur être du Congrès était en train de s'éclipser. Peut-être était-il trop facile d'imaginer que leur arrogance européenne est revenue dans ce petit aéroport, situé à plus du mi-chemin de leurs anciennes citadelles impériales. (Salkey, 1971 : 310)

### *Conclusion*

Le rôle de pivot des aéroports d'escale de Shannon, Gander et Santa Maria pour relier Cuba au monde communiste d'Europe de l'Est fut le fruit d'une conjoncture politique, économique et technologique qui disparut au début des années 1990. La fin de la Guerre froide, l'essor du tourisme à Cuba et la généralisation du modèle *hub and spokes* dans l'organisation spatiale du transport aérien ont apparemment relégué cette histoire vers un passé révolu. La ligne directe Moscou-La Havane de *Aeroflot* qui existe aujourd'hui peut être à la fois analysée comme une butte-témoin de cette configuration géopolitique disparue (Ranély Vergé-Dépré et Roth, 2017) ou comme un dépassement technologique de la nécessité de toucher terre entre les deux capitales. S'attarder sur les aéroports d'escale à l'époque de l'âge d'or des avions *jet* et de la réduction des temps de voyage, nous a rappelé les enjeux de souveraineté étatique relatifs au moindre survol ou atterrissage et nous a montré qu'on ne pouvait considérer les escales vers Cuba comme des « espaces où le voyageur s'arrête quelques heures avant de reprendre son chemin, intéressé par son but, par la destination et vite oublieux de l'étape » (Tauzin-Castellanos, 2015 : 11). Le temps de l'escale, qui s'étale entre les deux heures initialement prévues et les quatre journées d'attente de l'avion de la *Cubana* (Civrný, 1961 : 16-21) laissa des traces généralement négatives dans les récits de

voyage, par contraste avec la destination idéalisée. L'enquête pourrait se poursuivre à la recherche d'une mémoire des habitants des îles concernées, au sujet de leurs relations avec les Cubains et les Est-Européens de passage. Il s'agirait de savoir si la Guerre froide, dans ses interactions ordinaires et exceptionnelles, s'incarna aussi, au milieu de l'Atlantique, autour des aéroports d'escale.

*Références bibliographiques*

ALLEG, Henri, 1963. *Victorieuse Cuba : de la guérilla au socialisme*, Paris, Éditions de Minuit.

BROWN, Jonathan, 2011. « Cuba's Export of Revolution: Guerrilla Uprising and Their Detractors », FONT, M. (éd.) *Cuba Futures: Cuba and the World*, Bildner Center for Western Hemisphere Studies.

ČIVRNÝ, Lumír, 1961. *Ostrov mladé svobody*, Prague, Československý spisovatel.

DOTY, L. L., 1961. « Havana Issue Might Delay Soviet Bilateral », *Aviation Week & Space Technology*, 6 mars.

EDWARDS, Jorge, 1973. *Persona non grata*, Barcelone, Barral, 1973.

FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, José, 1991. *Memoria de La Habana*, Madrid, Ediciones el Museo Universal.

FRANCOS, Ania, 1962. *La fête cubaine*, Paris, René Julliard.

GRELIER, Joseph, 1970. *Cuba, carrefour des Caraïbes*, Paris, Société continentale d'éditions modernes illustrées.

GUILLEN, Nicolás. « Carta a Harold Gramatges », 24 avril 1963, CASTELLÓN SANCHEZ, Lourdes et MAZA GONZÁLES, Leonel Francisco, 2004. « Harold Gramatges. La armonía de la vida », *Revista de la Biblioteca Nacional de Cuba José Martí*, n° 1-2.

GUYOTAT, Pierre, 2005. *Carnets de bord 1962-1969*, Paris, Lignes & manifeste.

HOURMANT, François, 2000. *Au pays de l'avenir radieux. Voyages des intellectuels français en URSS, à Cuba et en Chine populaire*, Paris, Aubier.

MARECHAL, Leopoldo, 1968. « La isla de Fidel », CORTÁZAR, J. GELMAN, J. MARECHAL, L. *Cuba por argentinos*, Buenos Aires, Editorial Merlín.

MARTÍNEZ MENOCA, Luis, 2009. *Historias de la aviación cubana*, La Havane, Editora Política.

RAMOS, Sidroc, 1967. « Lo visto, lo sentido, lo pensado », *Islas*, IX, n°1, pp. 7-53.

RANÉLY VERGÉ-DEPRE, Colette et ROTH, Patrice, 2017. *L'avion, facteur d'unification du Bassin caraïbe ?*, *M@ppemonde*, n°120 [En ligne] <http://mappemonde.mgm.fr/120as3/> (consulté le 6 juin 2018)

SALKEY, Andrew, 1971. *Havana journal*, Harmondsworth, Penguin.

TAUZIN-CASTELLANOS, Isabelle, 2015. « Présentation », TAUZIN-CASTELLANOS, Isabelle (dir.), *Histoire des itinéraires et des étapes en Amérique latine XVI-XX<sup>e</sup>*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.

VERRIÈRE, Jacques, 1966. « La fin d'un privilège de position : les finistères irlandais et le sauvetage de Shannon », *Norois*, n° 50, pp. 175-197.