

LES TOURISMES DANS LES DÉPARTEMENTS FRANÇAIS D'AMÉRIQUE

Thierry Hartog *, Christian de Vassoigne *

RÉSUMÉ. Au sein de l'Amérique intertropicale, la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane présentent une très grande variété de situations et de dynamiques touristiques. L'analyse de certains paramètres (origine des flux, durée du séjour, offre d'hébergement) permet de dégager une typologie spatiale.

• DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (GUADELOUPE, MARTINIQUE, GUYANE) • TOURISME • ORGANISATION DE L'ESPACE

ABSTRACT. In intertropical America, Martinique, Guadeloupe and Guiana offer a wide variety of tourism situations and dynamics. By analysing various criteria (origin of flows, length of stays, supply of accommodation, etc.), a spatial typology can be drawn up.

• FRENCH OVERSEAS DEPARTMENTS (GUADELOUPE, MARTINIQUE, FRENCH GUIANA) • TOURISM • SPATIAL ORGANISATION

RESUMEN. Dentro de la América intertropical, Martinica, Guadalupe y Guayana francesa ofrecen una gran variedad de situaciones y de dinámicas turísticas. El análisis de algunos criterios (origen de los flujos, duración de las estancias y oferta de alojamiento...) nos permite enfocar una tipología espacial.

• DEPARTAMENTOS FRANCESES DE ULTRAMAR (GUADALUPE, MARTINICA, GUAYANA FRANCESA) • TURISMO • ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO

Envisager les trois départements français d'Amérique intertropicale est, d'emblée, affronter une très grande variété de distribution, de production et d'articulations spatiales du tourisme. L'insularité est-elle, par exemple, partout bénéfique au développement touristique antillais ? Les images négatives attachées à la Guyane la condamneraient-elle à n'être qu'une *terra incognita* ? Répondre à cette double question revient à présenter les déterminants du fait touristique au travers des trois départements, avant d'en dégager une grille de lecture typologique.

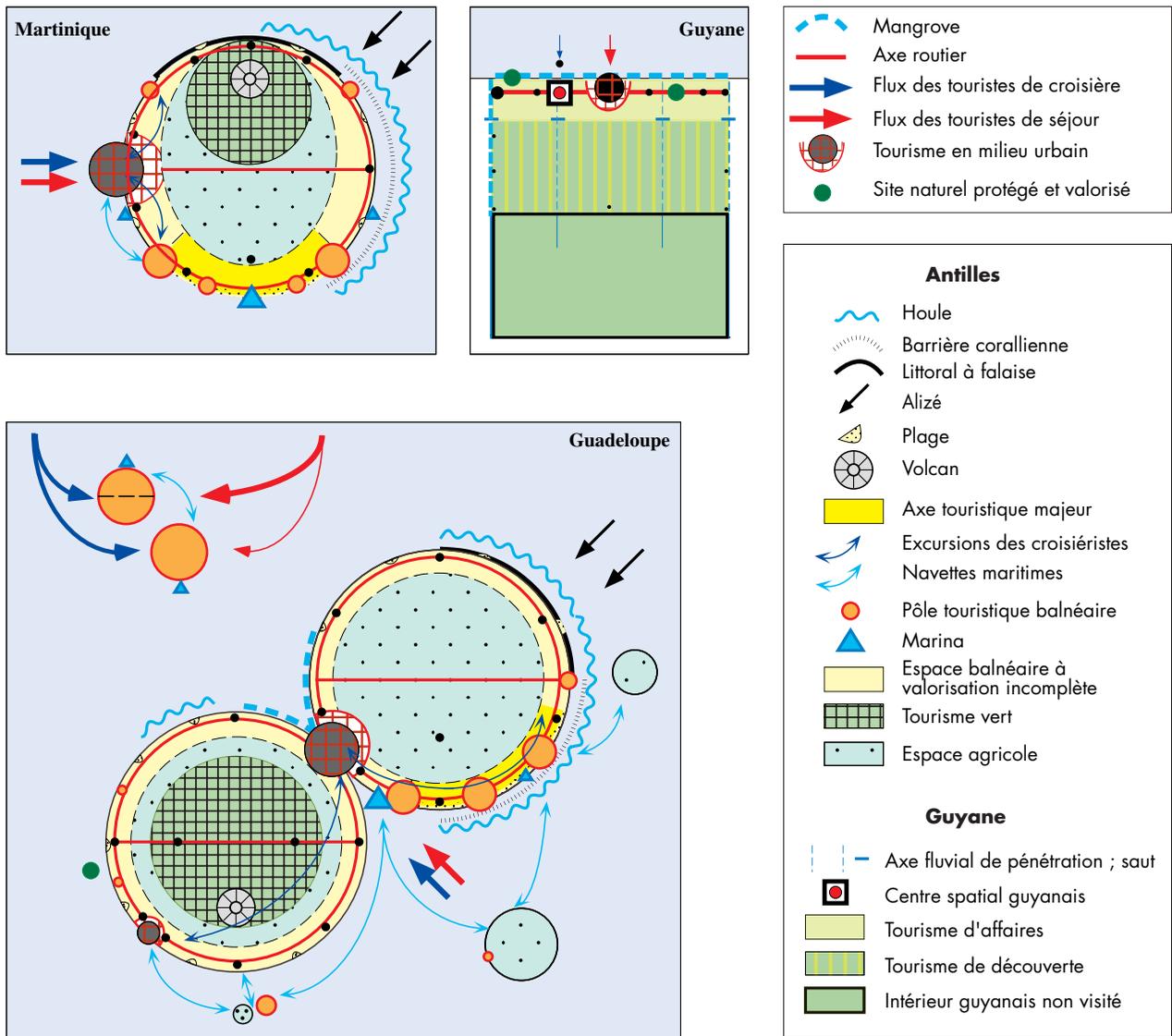
Une position plus ou moins valorisante et valorisée

Au cœur d'un arc antillais anglophone et hispanophone, les îles françaises de la Martinique et de la Guadeloupe profitent d'une position de carrefour doublement valorisante : la connexité historique, culturelle, linguistique, économique et politique avec la France métropolitaine séduit une clientèle

de séjour, aujourd'hui française à 85 % (plus de 500 000 touristes de séjour dans chaque île en 1995). Par contre, la clientèle de séjour nord-américaine a fondu (1 touriste étatsunien sur 50 en 1995, contre 1 sur 5 en 1986), car elle trouve des centres de villégiature plus proches de ses bases, moins chers et plus accueillants.

Dans le même temps, par proximité, l'ombre portée par l'Amérique du Nord reste forte. La chasse gardée au sein de la *Mare americanum* s'exprime par l'emprise sur les circuits de croisière. Les terminaux de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre servent de points d'ancrage à plus de 400 000 croisiéristes par an dans chaque île, nord-américains à 90 %. Grâce à sa franchise douanière, la partie française de Saint-Martin profite des escales de 600 000 croisiéristes. À partir de ces terminaux s'organise un tourisme d'excursions, avalant les îles par quelques clichés réducteurs, sans grandes retombées économiques ni effet spatial.

* Université des Antilles et de la Guyane, GÉODE, campus universitaire, BP 7207, 97275 Schœlcher Cedex.
E-mail : Christian.DeVassoigne@martinique.univ-ag.fr

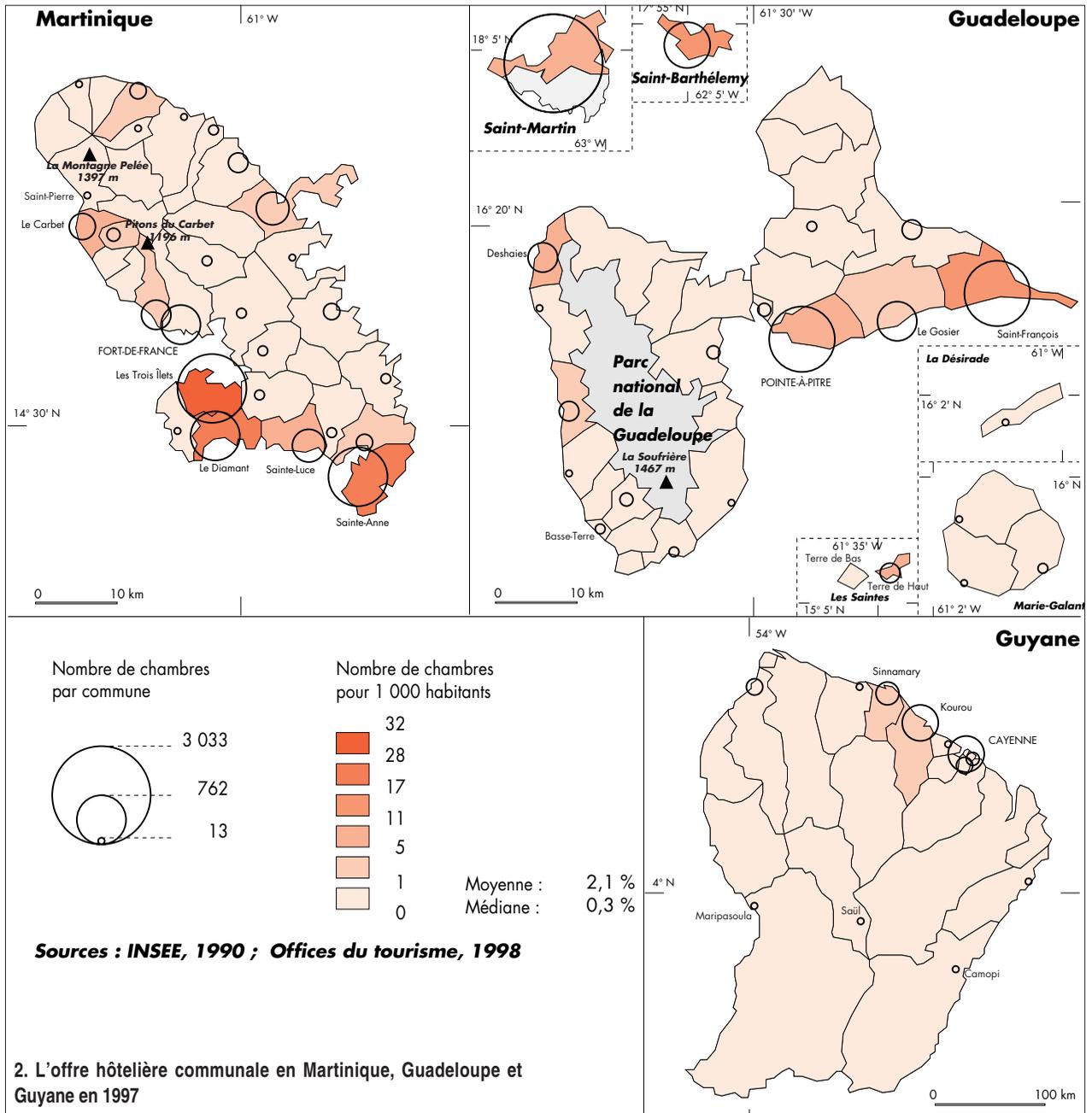


1. L'organisation touristique des départements français d'Amérique

Cette position de carrefour par rapport aux deux grands foyers émetteurs a trouvé logiquement son aboutissement dans la qualité des dessertes routières, maritimes et aériennes, alimentée par la petitesse des îles, l'artificialité des niveaux de vie et les transferts de fonds de la métropole. Véritables plaques tournantes associées au cœur de l'arc antillais, la Martinique et la Guadeloupe semblent aujourd'hui bien équipées pour affronter la vive concurrence du marché touristique caribéen.

À 1500 kilomètres de là, la Guyane, trop éloignée des grands foyers émetteurs, fait figure d'angle mort amazonien

(320 000 passagers par an à l'aéroport de Cayenne contre 1 700 000 dans chaque île antillaise). Certes, sa position équatoriale la privilégie : elle explique le choix du centre spatial de Kourou, à partir duquel s'est développé un tourisme d'affaires florissant (30 000 personnes en 1995). La Guyane est un monde à part : la diversité humaine de cette terre amérindienne, créole et asiatique représente une incontestable richesse culturelle, notamment par l'artisanat ; mais la Guyane a toujours fonctionné comme un isolat géographique et historique. Son exploitation a été constamment dirigée depuis et par le littoral, seule fenêtre entrouverte sur l'extérieur. Le développement du tourisme n'a fait que



reprendre cette logique d'occupation et de déséquilibre spatiaux. En dehors de la route littorale est-ouest, discontinue vers l'est, les axes nord-sud sont quasiment inexistantes ou inaccessibles, sinon par pirogue ou transport aérien léger. Au mieux, ils permettent d'accéder à quelques bouts du monde (Saül, Maripasoula, Camopi). Au-delà, commencent les territoires amérindiens protégés ou la peur du vide. L'absence d'infrastructures de transport empêche ici toute fréquentation touristique.

Une nature offrant une large gamme de produits touristiques

L'unité insulaire de la Martinique (1 100 km²) semble l'orienter vers un tourisme de séjour « les pieds dans l'eau », où balnéarité et nautisme se côtoient. Pourtant, le nord de l'île privilégie un tourisme vert, tournant davantage son regard vers la montagne que vers une côte fermée. La ville de Saint-Pierre est un passage obligé, même pour

certaines croisiéristes qui n'y séjournent que quelques heures, mais bénéficient d'excursions organisées pour découvrir les vestiges de la catastrophe de 1902. Le cadre guadeloupéen reprend les mêmes ingrédients. La balnéarité et le nautisme en Grande-Terre se concentrent sur les secteurs côtiers les moins exposés. En Basse-Terre, le massif de la Soufrière s'ouvre à un tourisme vert. Cependant, la nature archipélagique de l'île y imprime plus fortement la plaisance, sur le « continent » (avec les marinas du Gosier et de Saint-François) comme dans les dépendances (Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Terre-de-Haut). L'immensité de la Guyane (84 000 km²) appelle un tourisme tourné vers la nature, un tourisme de découverte, d'aventure et nécessairement de déplacement. Son patrimoine historique, avec l'archéologie précolombienne et les vestiges du baignage, est également susceptible d'attirer une clientèle de passage.

Les écosystèmes confortent cette première approche. Le « carême », saison supposée sèche du climat tropical insulaire, correspond à la haute saison touristique, de novembre à avril. La destination Antilles s'apparente alors pour les pays émetteurs à une coupure salutaire dans la saison hivernale du monde tempéré. Ce climat évoque les « 3 S », quand l'écho équatorial guyanais ne répond que par l'omniprésence de sa chaleur et surtout de son humidité. Vues de plus près, les choses sont moins simples. Au sein des entités insulaires, tout rivage ne signifie pas balnéarité et, inversement, toute la côte guyanaise n'est pas fermée à cette activité. La diversité des côtes (basse, sableuse, escarpée, rocheuse au vent ou sous le vent), des matériaux déposés (sable blanc calcaire, sable noir volcanique, vase, galets), des formations végétales (mangrove, formations herbacées ou arborées), des fonds sous-marins (sableux, coralliens, hauts ou bas) oriente les choix des clientèles et fixe les hébergements, tandis que le passage de cyclones destructeurs (Hugo en 1989, Luis en 1995) peut annihiler des années d'efforts et abaisser le niveau de fréquentation de 60 %.

Une hôtellerie adaptée à l'évolution de la demande

Servie par les effets positifs de la déréglementation aérienne, la clientèle d'aujourd'hui voyage désormais plus souvent, mais moins longtemps. Globalement plus jeune et moins fortunée que sa devancière, socialement élargie et moins casanière, elle souscrit financièrement et culturellement à de nouvelles formes d'hébergement : la petite et

moyenne hôtellerie, plus familiale et attractive, fait ainsi désormais presque jeu égal avec la grande hôtellerie ; les meublés conservent leurs parts de marché (20 %) ; les gîtes ruraux, au contact direct des populations, offrent une forme d'hébergement peu onéreuse et en pleine croissance.

La Martinique dispose de plus de 6 000 chambres, dont 4 000 en secteur hôtelier. La Guadeloupe dépasse largement les 10 000, dont plus de 3 500 en Grande-Terre et autant dans ses deux dépendances du nord, où le nombre de chambres en villas, meublés, résidences, dépasserait les 4 000. En Guyane, une quarantaine d'hôtels se concentrent sur la zone littorale, à Cayenne (700 chambres) et Kourou-Sinnamary (600) ; le reste du département n'offre qu'une centaine de chambres. Cette concentration satisfait le tourisme d'affaires développé entre les deux pôles forts de la Guyane, au détriment d'un tourisme itinérant et d'aventure qui nécessiterait de petites unités dispersées sur l'ensemble du territoire.

Cette adaptation s'effectue aussi au bénéfice de formes de tourisme plus diversifiées et de types d'espaces plus intérieurs, notamment dans les îles. Les randonnées pédestres et le canyoning utilisent non seulement les massifs de la montagne Pelée, des Pitons du Carbet, de la Soufrière, mais aussi les zones basses calcaires de la Grande-Terre ou de Marie-Galante, où le VTT fait son apparition. Les circuits botaniques comme la Route des fruits en Guadeloupe, les Ombrages ou le Jardin de Balata en Martinique, suscitent la curiosité des visiteurs. La richesse du patrimoine permet la réhabilitation des anciennes « habitations », moulins, distilleries, ainsi que la création de musées, autant de nouveaux centres d'intérêt pour une clientèle réceptive.

Il n'en demeure pas moins que les marques spatiales de cette activité restent très inégales. La grille de lecture des modèles obéit ainsi à plusieurs logiques, déterminées en grande partie par un double gradient. Le gradient local va du littoral à l'intérieur, compliqué pour les îles par une opposition côte au vent-côte sous le vent. Le gradient nord-sud s'observe à l'échelle du bassin caraïbe, par proximité et influence du foyer émetteur nord-américain, qui imprègne Saint-Martin et Saint-Barthélemy par le séjour, la croisière et l'emprise du dollar.

Ainsi se précise toute une hiérarchie d'espaces touristiques.

1. Des axes majeurs, où la forte valorisation occupe un ruban littoral naturellement abrité et quasi continu entre des

pôles structurants (du Gosier à Saint-François en Guadeloupe, des Trois-Îlets à Sainte-Anne en Martinique, de Marigot aux Terres-Basses à Saint-Martin).

2. Des espaces balnéaires et nautiques, à valorisation encore incomplète, où les discontinuités, voire les ruptures et les effets d'enclave sont accusés (côte centre-sud atlantique martiniquaise, côte sous le vent guadeloupéenne, Terre-de-Haut, Saint-Barthélemy).

3. Les espaces insérés dans le tissu urbain des villes-capitales, où prévaut un tourisme d'affaires, mais aussi un tourisme culturel, avec les visites de musées et de l'architecture locale.

4. Les zones où prédomine un tourisme vert discontinu, pénalisées par l'existence d'une côte fermée (Marie-

Galante, littoral guyanais) ou par la présence de massifs forestiers (Basse-Terre, nord de la Martinique).

5. Enfin, les angles morts touristiques, mais qui sont autant d'espaces en réserve (la Désirade, Terre-de-Bas, Guyane intérieure).

Références bibliographiques

Office départemental du tourisme de la Guadeloupe, 1998, Brochures, liste des hébergements et tarif des hôtels, hiver 1997-1998.

Office départemental du tourisme de la Martinique, 1998, Brochures, liste des hébergements et tarif des hôtels, hiver 1997-1998.

Syndicat d'initiative de la ville de Cayenne, 1998, Brochures, liste des hébergements et tarif des hôtels, hiver 1997-1998.

EN LIBRAIRIE

Réseaux et archipels

Il est toujours difficile de composer un ouvrage à partir de contributions variées et parfois inégales. Les coordinateurs de ces recueils d'articles (océan Indien) et de communications (Caraïbe) sont parvenus à surmonter ce handicap. Ils ont privilégié une division géographique et une organisation thématique (mobilité des personnes et des biens dans les îles et entre les îles ; réseaux, parcs, circulation ; organisation des transports ; aménagement du territoire, intercommunalité, coopération régionale).

Le plan de l'ouvrage traitant des transports reprend celui des journées d'études « Mobilité des populations et organisation des transports dans les petits pays insulaires : le cas de la Martinique et de l'archipel guadeloupéen », organisées par le centre de recherche GÉODE-Caraïbe, en décembre 1995 et janvier 1996 à Fort-de-France et à Marie-Galante. Les 24 communications ne traitent que des transports dans les départements français d'Amérique (DFA). La Martinique et, dans une moindre mesure, Marie-Galante, sont privilégiées ; l'ouvrage fait, à juste titre, la part belle aux transports routiers ; un séjour à Fort-de-France montre la quasi-asphyxie de l'agglomération aux heures de pointe et souvent... en dehors. « Les insuffisances de l'organisation des transports pénalisant l'aménagement du territoire, notamment dans les villes et les périphéries urbaines » ; la carence chronique des transports collectifs dans une agglomération qui drainait 64 % des migrants journaliers en 1990 contre 44 % en 1982, l'accroissement du parc automobile rendent la situation préoccupante. Si les interventions sont généralement de bonne tenue, on regrettera qu'une seule communication traite de la situation pointoise et que la problématique des transports en commun soit peu abordée. Une communication intéressante montre le jeu des acteurs à Cayenne dans le secteur des

transports en commun (concurrence déloyale entre secteur privé et Syndicat mixte de transport en commun [SMTC], marchandage électoral pour l'exploitation des lignes... au détriment de l'usager). Enfin, on aurait souhaité que certaines communications comparent les situations des trois DFA, plutôt que de privilégier les études monographiques : une seule communication, traitant du transport aérien, présente une synthèse des mutations récentes de ce moyen de transport et ses implications spatiales sur les Antilles françaises. Ces quelques critiques ne s'adressent pas au coordinateur, qui peut seulement assembler les différents éléments du puzzle en rédigeant une introduction et une conclusion générales.

L'ouvrage sur les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien est une « vitrine » du Centre de recherches et d'études en géographie de l'université de la Réunion (CRÉGUR) qui présente les champs spatiaux d'investigation et les thématiques de ses chercheurs. Il rassemble 12 articles. Sans logique thématique, cet ouvrage, remarquablement présenté et illustré de nombreux documents de qualité, privilégie la Réunion (5 articles sur la coopération régionale, la nouvelle économie de service, les élections présidentielles de 1995, la criminalité, la prévision et la surveillance des crues torrentielles). D'autres sont consacrés à Mayotte (les défis mahorais et le tourisme), à la Réunion et Mayotte dans leur contexte régional, aux difficultés de l'intégration régionale, lesquelles ne sont pas spécifiques aux outre-mers de l'océan Indien ; en effet : « Malgré la politique d'assimilation, les DOM restent à l'écart des stratégies nationale et européenne. » – **Henry R. Godard**

BURAC M. (dir.), 1998, *Quels transports dans les petites îles caraïbes ?* Paris : Karthala-GÉODE Caraïbe, coll. Terres d'Amérique, n° 1, 342 p.

JAUZE, J.-M. (dir.) (1999). *Propos géographiques sur le Sud-Ouest de l'océan Indien*, Saint-Denis : Université de la Réunion, coll. Travaux & documents, n° 11, 228 p.