

■ Les piètres performances du tourisme ultramarin et néo-calédonien

Jean-Christophe Gay

Professeur des universités (Nice-Sophia Antipolis)

Co-directeur scientifique de l'Atlas de la Nouvelle-Calédonie (IRD-Congrès)

http://www.mgm.fr/ARECLUS/page_auteurs/Gay.html

À l'heure où les nuages s'amoncellent sur l'économie française et où l'on évoque sa perte de compétitivité, il y a belle lurette que les économies d'outre-mer ne tiennent plus la route. Le système économique de la France d'outre-mer (FOM) est au bord de l'abîme avec plus 25 % de chômeurs dans les départements et régions d'outre-mer (DROM). La cherté de la vie est source de tensions sociales, soulignant de spectaculaires inégalités socio-économiques. Manifestations, blocus et grèves générales s'y succèdent. Les Antilles françaises ne sont-elles pas appelées dans le monde anglophone américain les *strike islands* ! L'incendie couve et l'État s'est transformé en pompier, dans le cadre de ce que l'on appelle pudiquement la « solidarité nationale ». On utilise de plus en plus l'expression d'« économie sous serre » (Poirine, 2011) pour évoquer les maux économiques de la FOM, jolie appellation pour désigner un modèle de développement isolé, intenable et artificiel, reposant sur la sous-fiscalisation, les transferts publics, le protectionnisme et la dégradation de la balance commerciale. Le tourisme est un bon révélateur

du décrochage de l'outre-mer, qui a de plus en plus de mal à attirer les visiteurs étrangers.

I. Un état des lieux

À l'exception de la Nouvelle-Calédonie, l'outre-mer est dans une situation économique très délicate. Ces économies ultramarines ont des balances commerciales structurellement déficitaires, avec des taux de couverture de leurs échanges extrêmement bas et qui continuent de se dégrader. Contrairement aux petits États et territoires insulaires environnants, les DROM et les collectivités d'outre-mer (COM) ont des économies peu ouvertes, avec des taux d'exportation modestes et une très faible spécialisation. Sans compétitivité, leurs marchés intérieurs sont protégés par des taxes à l'importation élevées et soutenus par des politiques de transfert et de défiscalisation.

Dans un tel contexte d'introversion et de dépendance, le tourisme y a pris des formes particulières. Ces « économies de

Tableau
Quelques indicateurs touristiques pour l'année 2011

	Nombre de touristes (en milliers)	Nombre de touristes/hab./an	Part des Métropolitains (en %)	Nombre de croisiéristes (en milliers)	Part du tourisme dans le PIB (en %)
Martinique	499	1,26	77,9 (2010)	37	3,6 (2010)
Guadeloupe	418	1,04	95 (estimation)	107	5 (2005)
Saint-Martin	ND	ND	ND	15	ND
Saint-Barthélemy (2007)	84	10	48	43	ND
Guyane (2009)	83	0,36	57	0	9
Réunion	471	0,56	81	41	3 (2009)
Polynésie française	163	0,60	22	26	7 (2009)
Nouvelle-Calédonie	112	0,44	31	202	4
Wallis-et-Futuna	ND	ND	ND	0	ND
Saint-Pierre-et-Miquelon	11	1,80	20	1	ND
Mayotte (2010)	53	0,28	48	1	ND

ND : données non disponibles.

Sources principales : INSEE, Institut d'émission des départements d'outre-mer (IEDOM), Institut de la statistique de la Polynésie française (ISPF) et Institut territorial de la statistique et des études économiques (ISEE, Nouvelle-Calédonie), Comité du tourisme de Saint-Pierre-et-Miquelon, Office du tourisme de Saint-Barthélemy et Observatoire régional du tourisme de Guadeloupe.

transfert » révèlent des ressemblances avec le modèle MIRAB (Migration, Remittances, Aid and Bureaucracy) développé par Geoffrey Bertram et Ray Watters. L'émigration, les remises des migrants, l'aide et la bureaucratie sont déterminants. Le tournant touristique pris, ces vingt dernières années, par de nombreuses petites économies insulaires (PEI) relevant de ce modèle et aboutissant à la mise en évidence du modèle SITES, c'est-à-dire « Small Island Tourist Economies » (McElroy, 2003 et 2006), ne s'est que rarement produit en FOM, avec une fréquentation qui stagne ou décline. La manière dont ces territoires sont administrés par l'État français est décisive pour comprendre le tourisme ultramarin.

Engagé relativement tôt dans le tourisme par l'intermédiaire des Français qui l'ont introduit dans leur empire colonial, au XIX^e siècle, l'outre-mer a perdu, ces dernières décennies, l'avance qu'il possédait sur nombre de ses voisins (Cuba, République dominicaine...). Alors que ceux-ci connaissent une mise en tourisme rapide, celui-là marque le pas dans ce domaine, avec, ces dernières années, moins de 2 millions de touristes, dont la moitié aux Antilles.

Par ailleurs, on constate que les destinations ultramarines sont progressivement décrochées. Leur croissance est sensiblement plus lente que celle de leurs voisins, ce qui correspond à une perte de parts de marché. Au « tourisme de séjour » se rajoute essentiellement la croisière, pour laquelle la Caraïbe est le premier bassin du monde. Les croisiéristes y sont de plus en plus nombreux (3,8 millions en 1980 et plus de 20 millions en 2011) et ont dépassé les touristes de séjour (17 millions en 2011). Dans un contexte si favorable et dynamique, la Guadeloupe et la Martinique ont connu, depuis 1996, une baisse de 85 % des croisiéristes. Puissent les bons chiffres de 2012 augurer d'une renaissance de cette activité ! La Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie sont les deux destinations océaniques dont la fréquentation a le moins augmenté au cours de ces trente dernières années. Pendant qu'aux Fidji, aux Mariannes du Nord ou à Guam le nombre de touristes était multiplié par plus de trois, il n'a que peu progressé dans les deux collectivités françaises du Pacifique.



Photo 1 : Paquebots de croisières à Philipsburg (Sint Maarten, Pays-Bas)

Alors que 1,6 million de croisiéristes ont débarqué dans la partie néerlandaise de cette île de la Caraïbe en 2011, la partie française n'en a accueilli que 14 000.

Cliché : J.-Ch. Gay, 2007

Depuis plus de dix ans la Nouvelle-Calédonie stagne aux environs de 100 000 touristes. Pendant que dans la zone Asie-Pacifique, la fréquentation augmentait annuellement de 6,7 % depuis 2000, elle baissait de plus de 3 % par an en Polynésie française (252 000 touristes en 2000, 162 000 en 2011). Dans la rivalité à laquelle se livrent les lieux tropicaux pour attirer les touristes, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française ont cédé des parts de marché en raison d'une alarmante perte de compétitivité. Le seul motif de satisfaction est la spectaculaire progression du nombre de croisiéristes en Nouvelle-Calédonie (21 000 en 1998, 202 000 en 2011) grâce aux navires en provenance d'Australie proposant des croisières courtes. Quand on connaît le potentiel touristique de la Nouvelle-Calédonie et quand on sait que les noms « Tahiti » et « Bora Bora » sont la matérialisation universelle de l'idée de paradis terrestre, on comprend le gâchis actuel (Gay, 2009). Jusqu'à quand l'aura des mers du Sud compensera-t-elle partiellement les nombreux défauts de la Polynésie française ?



Photo 2 : Croisiéristes australiens à Easo (Lifou-Drehu)

Cliché : J.-Ch. Gay, 2009

Les destinations d'outre-mer se sont dés-internationalisées ces dernières décennies et leur attraction se limite de plus en plus au cadre national, ce qui est symptomatique de la concurrence accrue des autres destinations tropicales environnantes. Par exemple, la part des Nord-Américains dans les « touristes de séjour » est passée en Guadeloupe de 50 % en 1967 à moins de 5 % aujourd'hui. On observe la même dégringolade en Martinique : 49 % en 1970 et 1,9 % en 2006 ! En abandonnant les deux DROM pour d'autres destinations antillaises bien plus dynamiques et compétitives, ces touristes ont laissé la place aux Métropolitains, désormais majoritaires, en dépit de la distance à parcourir. Qu'il s'agisse des Antilles françaises ou de la Réunion, la clientèle européenne non métropolitaine est rare : 3,4 % à la Réunion et 5,4 % à la Martinique en 2006, alors que les Européens ont représenté, en 2009, le tiers des touristes en République dominicaine et les deux tiers à Maurice. Les professionnels antillais du

tourisme pointent régulièrement du doigt les compagnies aériennes, accusées de ne chercher à desservir que l'aéroport d'Orly, qui n'est pas une plateforme de correspondances ce qui ne facilite pas la venue d'Européens. Il y a moins de deux ans, Air France rouvrait une liaison Roissy-Martinique. Peine perdue. Début 2013, la compagnie nationale a fermé la ligne, faute de rentabilité, avec seulement 8 % d'Européens non Français, contre environ 50 % sur ses lignes Roissy-Cuba ou Roissy-République dominicaine.

Sous une apparente stagnation de la fréquentation en Nouvelle-Calédonie se cache une augmentation de la part des Français, de Métropole ou d'Océanie. En dépit de son éloignement, la Métropole y est devenue la première source de touristes, avec spécialement la chute des touristes japonais (35 000 en 1998, 18 000 en 2011). Le « tourisme affinitaire », c'est-à-dire des personnes venant rendre visite à des amis ou à la famille, a pris de l'ampleur. Il s'agit majoritairement des Métropolitains, suivis par les Wallisiens, Futuniens et Tahitiens, qui choisissent un hébergement non marchand. Une autre manière de saisir la faible internationalisation du tourisme ultramarin est de s'intéresser aux acteurs hôteliers. On constate que les groupes internationaux sont très peu présents : on ne trouve aucun groupe étranger, sauf en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Martin.

Pourtant, plusieurs auteurs admettent que les îles non indépendantes disposent d'un avantage majeur sur les îles souveraines dans le développement touristique (Bertram 2004 ; Bertram et Poirine, 2007 ; Poirine, 1998). Les facilités de déplacement, comme l'absence de visa ou l'utilisation de la même devise, sont évoquées, de même que l'importance des investissements en infrastructures de transport et de télécommunication ou la qualité de la formation. Force est de constater que la FOM constitue un contre-exemple. Ces résultats médiocres sont d'autant plus étonnants que ces destinations jouissent de conditions très favorables au développement du tourisme, au premier rang desquelles leur appartenance à un des États parmi les plus riches et les plus « touristifiés » du monde, dont l'image touristique est excellente.

Tout d'abord, à l'instar de la Métropole, les infrastructures de transport sont d'un bon niveau. Le réseau routier est de qualité et mieux que dans les îles environnantes. L'approvisionnement en eau est globalement satisfaisant et celle du robinet est généralement potable. Un autre argument important en faveur du développement du tourisme est la salubrité de l'outre-mer. Les conditions sanitaires y sont bien meilleures que dans les pays émergents concurrents. Le système de soin ultramarin est satisfaisant, ce qui garantit aux touristes une bonne prise en charge en cas de maladies ou d'accidents. Les services d'urgence sont bons et les hôpitaux bien équipés. En outre, le système d'alerte et de secours lors des catastrophes naturelles est digne des pays les plus développés. La question de la sécurité fait également partie du cahier des charges des destinations touristiques internationales, et, malgré une progression préoccupante des crimes et délits dans l'outre-mer, les destinations concurrentes ont

un bilan beaucoup plus mauvais dans ce domaine. Censées être paradisiaques, ces îles sont dangereuses, en devenant une des principales plaques tournantes du trafic de drogue. Viols, meurtres, enlèvements avec demande de rançon se sont banalisés à la Jamaïque, en République dominicaine, aux Bahamas ou à Trinité-et-Tobago.

II. Le syndrome néerlandais, cause de la faible compétitivité du tourisme ultramarin

La FOM n'est pas compétitive. La Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie font partie des destinations les plus chères du monde. L'hébergement, les excursions et la restauration offrent un mauvais rapport qualité/prix. Le shopping est limité et cher. Les animations nocturnes sont peu nombreuses et les activités proposées aux touristes réduites. L'accueil est loin d'être toujours bon, comme le montrent les rares enquêtes de satisfaction. Les îles concurrentes voisines disposent d'un parc hôtelier plus récent et d'une animation de qualité pour un coût bien moins élevé. À cela se rajoute un grand nombre de conflits sociaux, souvent durs, qui paralysent ces contrées et prennent parfois en otage les touristes et les croisiéristes. De surcroît, les taxes portuaires et aéroportuaires sont dissuasives, expliquant la défiance des compagnies aériennes à bas coûts et le fait que de grandes compagnies de croisière ont abandonné la desserte de la Martinique et de la Guadeloupe. L'ensemble de ces maux a une cause : le « syndrome néerlandais » (« *dutch disease* »).

Celui-ci a été mis en évidence par des économistes à propos des petites économies (Corden et Neary, 1982) bénéficiant brusquement d'une manne. Ils l'ont ainsi nommé parce que les Pays-Bas ont été l'un des premiers États touchés, au moment de la découverte, à partir de 1959, d'importantes réserves de gaz naturel sur leur territoire et en mer du Nord. Les secteurs exposés (exportations, tourisme...) connaissent une progression du prix de leurs intrants, induite par la hausse des prix due aux augmentations des revenus et de la demande intérieure. Le secteur touristique est une des principales victimes de ce syndrome car il ne peut être protégé (sauf par des subventions ou défiscalisations). Il subit donc en priorité la réduction de ses marges provoquée par la hausse de ses coûts et l'impossibilité de la répercuter dans ses prix. Il est aussi victime d'un autre aspect du syndrome néerlandais : les salaires élevés de l'administration tendent à devenir les salaires de référence.

Bien que – à l'exception de la Nouvelle-Calédonie – la FOM ne possède pas de richesses naturelles dont l'exploitation a bouleversé son économie, on peut estimer qu'elle est aussi victime de ce syndrome car elle bénéficie de transferts publics colossaux, sous forme de salaires, avec une hypertrophie du secteur public, d'aides multiples, d'investissements publics ou de défiscalisation. Les emplois administratifs sont les plus prisés, car ils sont mieux rémunérés qu'en Métropole, un coefficient multiplicateur allant de 1,4 à plus de 2 leur étant

appliqué. Dans un tel contexte, il est difficile de trouver des personnes qualifiées et motivées pour travailler dans le tourisme ou la restauration, séduites qu'elles sont par les fonctions publiques d'État ou territoriale, qui leur garantissent de bons salaires et la sécurité de l'emploi.

L'autre volet du problème est la question des prix très élevés. Les sur-rémunérations ont de spectaculaires effets inflationnistes et le premier grief que font les touristes vis-à-vis de ces destinations est le coût de la vie exorbitant. Le tourisme apparaît comme une activité bien moins intéressante pour les investisseurs que le secteur de l'import-distribution, avantagé par le pouvoir d'achat élevé d'une partie de la population et par les marges plus élevées permises par le protectionnisme douanier constitué de taxes et de quotas d'importation. On comprend alors les trajectoires économiques récentes très différentes de l'île Maurice et de la Réunion. L'indépendance mauricienne, en 1968, poussa le nouvel État à sortir de la monoculture sucrière et à diversifier son économie en se tournant vers le tourisme. L'investissement touristique fut largement le fait des Franco-Mauriciens (Mauriciens blancs d'origine française) qui contrôlaient le secteur sucrier. À la Réunion, le transfert des capitaux de la terre vers le tourisme fut beaucoup plus limité, le grand commerce étant jugé par l'oligarchie sucrière, et anciennement esclavagiste, moins risqué et plus rentable.

Depuis les années 1960, le tourisme est considéré par les gouvernements successifs comme un des outils les plus efficaces pour sortir l'outre-mer de l'assistanat. La Martinique et la Guadeloupe furent dotées, dans le cadre du VI^e Plan (1971-1975), d'une infrastructure hôtelière de standard international, mais rapidement, ces destinations se trouvèrent concurrencées par les îles voisines. Rapports parlementaires, études de l'Institut d'émission des départements d'outre-mer et de l'Institut d'émission d'outre-mer ou avis et rapports du Conseil économique et social ont sensibilisé à de nombreuses reprises les autorités sur l'intérêt d'un développement touristique et les a alertées sur les difficultés rencontrées par ce secteur.



Photo 3 : La friche hôtelière du Méridien Saint-François (Guadeloupe)

*Cet hôtel prestigieux de plus de 200 chambres, construit dans les années 1970, est à l'abandon depuis près de dix ans.
Cliché : J.-Ch. Gay, 2008*

Pour lutter contre la faible compétitivité de l'outre-mer, les pouvoirs publics ont opté pour une politique de défiscalisation. À défaut de s'attaquer frontalement au cercle vicieux de la vie chère en agissant sur la formation des prix et en réduisant les sur-rémunérations et les marges des distributeurs, ce qui demande un certain courage, le tourisme a été un des secteurs où les investissements vont être partiellement défiscalisés, à partir de 1986 (loi Pons). En Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, un dispositif local est venu se rajouter aux mesures nationales, soit un cumul qui permet de défiscaliser jusqu'à 70 % des investissements¹ ! Loin de lutter contre le syndrome néerlandais, cette politique a eu des effets pervers et n'a pas favorisé un développement cohérent du tourisme. L'offre hôtelière s'est trouvée déconnectée de la demande, avec, généralement, une croissance de la capacité d'hébergement très supérieure à celle de la fréquentation. Car les capitaux défiscalisés ont été détournés des vrais investissements touristiques pour se concentrer sur des projets hôteliers masquant des opérations immobilières. Parce que la sortie de défiscalisation n'a pas été encadrée, les investisseurs particuliers, à l'issue de la période avantageuse fiscalement (cinq à dix ans), ont cherché à revendre leur lot. Construits en copropriétés, les hôtels ont été transformés en résidences privées, le cas le plus spectaculaire étant Saint-Martin, où le nombre de chambres est passé de 3 170 en 1996 à 1 729 au 31 décembre 2011. L'ampleur des friches hôtelières en Polynésie française (Bachimon) est également symptomatique de la crise du tourisme ultramarin. À Tahiti, Moorea, Huahine ou Bora Bora les fermetures d'hôtels se sont accélérées, démontrant l'échec et les dommages de la politique de défiscalisation choisie par les gouvernements successifs pour lutter contre la faible compétitivité de l'outre-mer. Ainsi, l'outil fiscal, inadapté pour compenser les handicaps structurels, a été dévoyé.



Photo 4 : L'hôtel Radisson Plaza à Tahiti

*Inauguré en 2004, cet établissement est en train d'être transformé progressivement, bâtiment par bâtiment, en appartements.
Cliché J.-Ch. Gay, 2006*

Particulièrement présentes dans l'outre-mer français, les sociétés d'économie mixte (SEM) ont permis aux collectivités françaises du Pacifique d'être des acteurs majeurs du tourisme, mais sans remettre en cause les bases économiques de

1. Cour des comptes, *Rapport public annuel 2012*, p. 73 et suiv.

l'outre-mer, ce qui réduit les chances de réussite des SEM. Le cas d'Air Tahiti Nui est éloquent. Cette SEM, majoritairement détenue par la collectivité de Polynésie française, n'a jamais fait de bénéficiaires et a été renflouée à plusieurs reprises par son actionnaire principal, qui en a fait l'instrument majeur du développement touristique, la poussant à une extension précipitée de son réseau, avec spécialement l'inauguration, en 2005, de la ligne Tahiti-New York, abandonnée quatre ans plus tard. La Chambre territoriale des comptes de la Polynésie française a rédigé en 2008 un rapport accablant sur sa gestion.

Le lien fort entre le transport aérien et le développement touristique des îles se vérifie dans l'outre-mer, mais, une fois encore, d'une façon particulière. Les compagnies étrangères, face à la baisse de la fréquentation internationale, ont peu à peu abandonné ces destinations, spécialement American Airlines ou Delta Airlines, qui se sont détournées des Antilles françaises. Quant aux compagnies françaises, leur stratégie n'a pas été de desservir les foyers émetteurs de touristes, comme l'ont fait celles, telles Air Mauritius ou Air Seychelles, créées par certains petits États insulaires au moment de leur indépendance et conçues comme des outils de développement du tourisme, mais de se contenter d'exploiter la liaison, bien plus sûre, entre la Métropole et chaque collectivité ultramarine. Le dessin des lignes aériennes de l'outre-mer n'est que la déclinaison du syndrome néerlandais et de la rente administrative qui fait de la relation Métropole/outre-mer un véritable cordon ombilical.

III. Les tourisms de la Nouvelle-Calédonie

Le sénateur Cornet écrivait dans les *Annales coloniales*, en 1913, que l'Île des Pins pouvait devenir pour l'Australie ce que la Caraïbe est aux États-Unis. Cent ans plus tard, on en est encore très loin : la destination néo-calédonienne ne représente que quelques dixièmes de pour cent des séjours touristiques internationaux des Australiens, treize fois plus nombreux à fréquenter les îles Fidji. Sur la centaine de milliers de touristes se rendant en Nouvelle-Calédonie chaque année, on peut noter qu'une partie non négligeable n'est pas venue dans le cadre de vacances, et si l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) les comptabilise comme touristes, il s'agit en fait de voyageurs d'affaires, totalisant environ un sixième des séjours, et qui sont plus le reflet de la santé économique de la Nouvelle-Calédonie, spécialement du secteur minier et métallurgique, que de son attractivité touristique. En y rajoutant ceux considérés comme touristes, mais venus pour y être soignés ou participer à une compétition sportive, on peut estimer que le nombre de vacanciers se limite à 80 000 annuellement. Sur ce total, plus du quart sont des touristes affinitaires (cf. supra). En dépit de son éloignement, la Métropole est devenue depuis peu le principal foyer touristique vers la Nouvelle-Calédonie, en raison de la chute de la clientèle japonaise (cf. supra). Quant aux Australiens et Néo-Zélandais, leur fréquentation a peu évolué ces dix dernières années, restant à un niveau modeste.

D'aucuns considèrent avec mépris le flux métropolitain, car beaucoup sont hébergés à Nouméa par la famille ou des amis, mais c'est une chance de les avoir car ce sont eux qui restent le plus longtemps, qui dépensent le plus sur place et qui sillonnent le plus la Grande Terre et les îles. Mais dans l'absolu, la part de cette clientèle est aberrante. Pour la Nouvelle-Calédonie, il serait plus logique d'avoir une clientèle qui vienne d'Asie, d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Dans un tel contexte, la focalisation de la promotion sur les marchés de la zone Asie-Pacifique relève tout autant d'une logique de reconquête de parts de marché que de la cécité à saisir l'intérêt de la clientèle française. Quant à l'évocation à l'envi par les politiques d'une volonté de développer un « tourisme de niches » elle traduit plus l'impuissance à faire venir en nombre les touristes étrangers qu'une réelle réflexion sur le système touristique néo-calédonien.

La durée du séjour est un des paramètres expliquant la variété des pratiques touristiques et l'inégale fréquentation de la Nouvelle-Calédonie. Ainsi, la brièveté de ceux des Japonais ne leur permet pas de découvrir la Brousse, accessible surtout par la route et proposant une signalétique touristique indigente. Comme pour les autres touristes, Nouméa joue le rôle d'un camp de base à partir duquel ils gagnent en avion pour la journée ou pour une ou deux nuits l'île des Pins ou Ouvéa. Les séjours des Australiens et Néo-Zélandais sont encore plus concentrés sur Nouméa. Inversement, les Métropolitains sont les plus enclins à sillonner la Grande-Terre et à visiter les îles. Les Métropolitains installés pour quelques années en Nouvelle-Calédonie ont des comportements assez proches lors de leurs vacances ou des fins de semaine, en fréquentant tous les types d'hébergement, spécialement les gîtes et campings. Par contre, les Calédoniens, connaissant le pays, sont moins séduits par un tourisme de découverte. En outre, disposant de résidences secondaires, de bateaux ou ayant des amis ou parents en Brousse, ils sont très minoritaires dans la clientèle de la parahôtellerie. En conséquence, à une forte polarisation sur Nouméa, qui concentre trois quarts des nuitées payantes des touristes internationaux, s'opposent des pratiques générant un tourisme beaucoup plus diffus.



Photo 5 : Touristes métropolitains en randonnée dans le nord d'Ouvéa-Iaai
Cliché : J.-Ch. Gay, 2009

Cette demande domestique, ignorée et mal connue, est une des clés de compréhension du tourisme, un secteur constituant la deuxième activité exportatrice de la Nouvelle-Calédonie, derrière le nickel. Son rôle socio-spatial est essentiel en étant capable de créer des emplois en Brousse ou dans les îles, de limiter, par suite, l'exode rural et de redistribuer une partie de la richesse produite à Nouméa sur l'ensemble du territoire. Or, l'offre marchande d'hébergement est concentrée sur Nouméa, capitale touristique incontestée. Les sites touristiques les plus visités de la Nouvelle-Calédonie sont localisés à Nouméa (aquarium, parc forestier, centre culturel Tjibaou...) ou à proximité (phare Amédée, parc de la rivière Bleue...). L'excursionnisme généré par Nouméa crée une aire de loisirs incluant le sud de la Grande Terre et nombre d'îlots dans le lagon. Le seul réel autre pôle touristique est l'île des Pins, très appréciée des touristes internationaux et des résidents. Proposant une offre diversifiée et d'un hôtel d'exception, le Méridien Île des Pins, elle jouit de sa relative proximité à Nouméa, d'où l'importance des courts séjours. Le reste du territoire est peu touché par le tourisme, hormis quelques secteurs : la zone de La Foa-Sarraméa-Farino-Moindou, avec le parc des Grandes Fougères, ses gîtes et ses fermes-auberges ; Bourail avec la plage de Poé et le projet hôtelier d'envergure de Deva. Poum et le tronçon Poindimié-Hienghène-Pouébo sont des étapes majeures du tour de la Nouvelle-Calédonie qu'effectuent nombre de touristes métropolitains.



Photo 6 : Panneau dans le Grand Nord révélant l'offre touristique du secteur de Boat-Pass (Poum-Pum)
Cliché : J.-Ch. Gay, 2009

En province Nord, le rééquilibrage passe par le tourisme, conçu comme le levier du développement de la côte est, privée de nickel, tout comme le sont les îles Loyauté. Dans ces deux provinces, plutôt que de développer de grandes enclaves hôtelières, les pouvoirs publics ont cherché à impliquer la population mélanésienne. On a, de la sorte, favorisé la création de gîtes et la construction d'hôtels de taille moyenne en partenariat avec les tribus, par le truchement de GDPL (groupement de droit particulier local). Les ouvertures, en 1991 et 1992, du *Club Méditerranée* à Hienghène (rebaptisé ensuite *Koulnoué Village*) et du *Malabou Beach* à Poum, sont à mettre au crédit de cette politique. Par la suite, d'autres

établissements (*Méridien Île des Pins*, *Drehu Village* à Lifou, *Nengoné Village* à Maré, *Oasis de Kiamu* à Lifou, *Paradis d'Ouvéa*, et *Tieti* à Poindimié) s'inscrivirent dans cette stratégie de tourisme intégré. Le rôle rééquilibrant de la puissance publique au travers des SEM de la province Nord (Sofinor), et de la province des îles Loyauté (Sodil) est à remarquer, mais leur parc hôtelier n'est pas rentable. Et l'on ne peut qu'être frappé par l'hiatus entre les diagnostics que l'on trouve dans le SDDTNC (Schéma directeur de développement touristique de la Nouvelle-Calédonie) ou le PDT CNC (Plan de développement touristique concerté de la Nouvelle-Calédonie) et la multiplication des résidences hôtelières ou « appartels » de l'anse Vata à Nouméa.



Photo 7 : Bungalows de l'hôtel Tieti à Poindimié- Pwèèdi Wiimiá
Cliché : J.-Ch. Gay, 2011

Conclusion

Dans l'état actuel, il est difficile de croire, à court ou moyen termes, à un véritable décollage du tourisme international en Nouvelle-Calédonie. Ce secteur ne peut rééquilibrer l'économie néo-calédonienne, qui repose sur les transferts publics et le nickel, lui assurant pour le moment une belle prospérité. Il serait pourtant avantageux de compenser les premiers, qui devraient diminuer, et de compléter les seconds, très fluctuants. Mais pour le moment la balance du tourisme est négative, car la modeste attractivité internationale du pays ne permet pas aux dépenses des visiteurs d'atteindre celles effectuées lors des 123 500 voyages des Néo-Calédoniens hors de leur territoire en 2011. Si la Nouvelle-Calédonie gagne à être connue, le moins que l'on puisse dire aujourd'hui c'est que le chemin est encore long avant que toutes les conditions d'un réel développement touristique soient réunies, et ce n'est pas l'inscription d'une partie du lagon sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO, en 2008, qui peut faire évoluer grand-chose. Il ne suffit pas d'avoir de belles plages et de beaux paysages pour faire venir les touristes, car la mise en tourisme repose sur d'autres éléments : l'offre en activités, les possibilités de shopping, l'hôtellerie de qualité, le niveau du service en relation avec la formation de la main-d'œuvre... En Nouvelle-Calédonie le tourisme n'est toujours pas considéré comme une filière. Depuis le rapport Clary-Daoulas, datant

de 1993, rien n'a changé, les problèmes sont les mêmes : des tarifs aériens peu attractifs, une concentration trop importante de l'hôtellerie à Nouméa, la vie chère, l'absence de produits touristiques diversifiés aujourd'hui cantonnés à quelques excursions artisanales... La promotion manque aussi clairement de moyens. Mais pour être efficace, il faut agir sur tous les maillons à la fois. À défaut, il est préférable d'insister, plus modestement mais lucidement, sur le tourisme des résidents dans une logique d'aménagement du territoire et de redistribution des richesses à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie et au profit de la Brousse et des îles.

Bibliographie

- Bachimon Ph., 2012, « Les friches touristiques en Polynésie française. Révélateur d'une crise de la destination et forme de résistance au tourisme international », *Via@Varia*, n° 1, mis en ligne le 28.9.2012. URL : <http://www.viatourismreview.net/Article9.php>.
- Bertram G. et Watters R. F., 1985, « The MIRAB Economy in South Pacific Microstates », *Pacific Viewpoint*, vol. 26, n° 3, p. 497-519.
- Bertram G. 2004, « On the Convergence of Small Island Economies with Their Metropolitan Patrons », *World Development*, vol. 32, n° 2, p. 343-364.
- Bertram G. et Poirine B., 2007, « Island Political Economy », in Godfrey Baldacchino (dir.), *A World of Islands : An Island Studies Reader*, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, Charlottetown (Canada), p. 325-377.
- Chauchat M., 2011, *Les Institutions en Nouvelle-Calédonie*, Nouméa, CDP de Nouvelle-Calédonie.
- Clary Ph. et Daoulas J., 1993, *Développement touristique de la Nouvelle-Calédonie. Enjeux et perspectives*, Mission tourisme auprès de M. le délégué du Gouvernement.
- Corden W. M. et Neary J. P., 1982, « Booming Sector and Des-Industrialisation in a Small Open Economy », *Economic Journal*, vol. 92, n° 368, p. 825-848.
- Felzines C., 2007, *Le Tourisme, perspective d'avenir de l'outre-mer français*, Conseil économique et social, Paris.
- Gay J.-Ch., 2008, *L'Outre-mer français. Un espace singulier*, Paris, Belin (2^e édition).
- Gay J.-Ch., 2009, *Les Cocotiers de la France. Tourismes en outre-mer*, Paris, Belin.
- Gay J.-Ch., 2012, « Why is tourism doing poorly in Overseas France ? », *Annals of Tourism Research*, n° 4, p. 1634-1652.
- McElroy J. L., 2003, « Tourism Development in Small Islands Across the World », *Geografiska Annaler*, vol. 85, n° 4, p. 231-242.
- McElroy J. L., 2006, « Small Island Tourist Economies Across the Life Cycle », *Asia Pacific Viewpoint*, vol. 47, n° 1, p. 61-77.
- Violier Ph. (dir.), Clergeau C., Duhamel Ph. et Gay J.-Ch., 2013, *Le Tourisme. Un phénomène économique*, Paris, La Documentation française (6^e édition).
- KPMG, 2005, *Plan de développement touristique concerté de Nouvelle-Calédonie*.
- Poirine B., 1998, « Should We Hate or Love MIRAB ? », *The Contemporary Pacific*, vol. 10, n° 1, p. 65-105.
- Poirine B., 2011, *Tabiti : une économie sous serre*, Paris, L'Harmattan.