

LA MISE EN TOURISME DES ÎLES INTERTROPICALES

Jean-Christophe Gay *

RÉSUMÉ. L'avion a joué un rôle fondamental dans le développement touristique des îles intertropicales, en permettant la venue des premiers touristes et en déterminant la localisation de l'hébergement hôtelier à proximité de l'aéroport. L'opposition côte au vent-côte sous le vent est aussi un facteur déterminant. À un niveau supérieur d'analyse, le découpage politique influe sur la diffusion du tourisme dans les archipels.

• DÉCOUPAGE POLITIQUE • DIFFUSION • ÎLE • TOURISME • TRANSPORT AÉRIEN • ZONE INTERTROPICALE

ABSTRACT. Air transport has played a fundamental role in the development of tourism in the intertropical islands, by bringing the first tourists and by determining the location of hotel accommodation close to the airport. The opposition between the windward and leeward coasts is also a decisive factor. At a higher level of analysis, political boundaries are seen to influence the diffusion of tourism in the archipelagos.

• AIR TRANSPORT • DIFFUSION • INTERTROPICAL CONVERGENCE ZONE • ISLAND • POLITICAL BOUNDARIES • TOURISM

RESUMEN. El avión ha tenido un papel fundamental en el desarrollo turístico de las islas intertropicales, facilitando la llegada de los primeros turistas y determinando la ubicación de los hoteles en los alrededores del aeropuerto. La oposición costa barlovento y costa sotavento ha constituido también un factor determinante. A un nivel analítico superior, la difusión del turismo en los archipiélagos se ve afectada por la estructura política.

• ESTRUCTURA POLÍTICA • DIFUSIÓN • ISLA • TRANSPORTE AEREO • TURISMO • ZONA INTERTROPICAL

Les îles dans la zone intertropicale sont fréquentées actuellement par près de 30 millions de touristes chaque année. Nous voudrions dégager ici des constantes de la mise en tourisme de ces îles, majoritairement très éloignées des foyers émetteurs de touristes, relativement petites, anciennement colonisées et dont beaucoup sont en voie de développement. Ces quatre caractéristiques ont fortement influencé l'apparition, la croissance du tourisme et, le cas échéant, sa diffusion à travers les archipels. Notre dessein est de mieux comprendre le lien entre insularité et tourisme.

Le rôle de l'aviation

Aussi longtemps que la lenteur des communications maritimes empêcha de courtes vacances, fort peu de personnes purent visiter ces îles. Ces quelques voyageurs ont donc précédé les touristes. Les îles les plus proches des foyers

émetteurs furent les premières concernées par le phénomène touristique, avant l'avion. Ainsi, c'est pendant la guerre civile étatsunienne qu'a débuté le tourisme aux Bahamas et à la fin du XIX^e siècle ou au début du XX^e siècle à Cuba et à la Jamaïque. Ailleurs, compte tenu de la durée des voyages, les visiteurs étaient des commerçants, des hommes d'affaires, des administrateurs coloniaux ou des aventuriers, mais pas des touristes.

À l'exception des îles du Nord de la Caraïbe, très proches des États-Unis, la fréquentation touristique des îles de la zone intertropicale débute fréquemment avec l'arrivée de l'avion, mais elle a préalablement été préparée par la mythologie des mers du Sud et l'engouement pour le bain de mer. L'avion n'a donc fait que rendre accessible, dans le temps des vacances, des lieux faisant déjà partie de l'imaginaire occidental. Il est à l'origine d'un premier développement touristique, très marginal et imprévu, dans des îles

* MIT Paris 7, Institut de géographie, 191 rue Saint-Jacques, 75005 Paris.

Université de la Réunion, Faculté des lettres et sciences humaines, 15 avenue René-Cassin, BP 7151, 97715 Saint-Denis Messag. Cedex 9

escales. Dès le début des années 1930, la Panam proposait des vols reliant Miami à la côte atlantique de l'Amérique du Sud, via plusieurs îles de l'arc antillais. En 1940, une ligne régulière par hydravion relia la Californie à la Nouvelle-Zélande avec étape à Honolulu, Kanton (Kiribati, ex Gilbert-et-Ellice) et Suva (Fidji). La plupart des passagers ne restait en général qu'une nuit, en transit, mais une minorité s'y arrêtaient plus longtemps.

Les rentes de situation ne sont pas éternelles et l'apparition d'appareils plus performants, réduisant la durée et le coût des voyages transocéaniques, court-circuita certaines étapes qui retrouvèrent leur torpeur passée. Il s'agissait de petites îles qu'on avait choisies pour leur situation et non pour leur importance démographique et économique. Les autres, telles les Fidji, plus peuplées et créant donc un trafic plus important, profitèrent de leur accessibilité pour devenir de véritables destinations touristiques et plus seulement des escales. L'éloignement de certaines îles, comme Tahiti, attira l'attention d'une élite à la recherche de lieux de vacances peu fréquentés.

Avant l'avion, il existait quelques établissements hôteliers urbains et portuaires (fig. 1). La construction d'hôtels de standard international, due à l'arrivée des voyageurs aériens en transit et des premiers touristes entraîne certaines fermetures. Un principe régit la localisation de l'hébergement hôtelier né du rôle d'escale : la proximité de l'aéroport. Mais une telle localisation a aussi été choisie au moment où les îles devinrent des destinations touristiques, si le site offrait des plages protégées par une barrière récifale. À Tahiti, deux des trois plus grands hôtels construits après 1960 l'ont été à proximité de l'aéroport : la *Maeva Beach* et la *Beachcomber*. Leur taille, de l'ordre de 200 chambres, fut d'ailleurs commandée par la capacité de transport des gros porteurs long-courriers. Il en va de même aux Seychelles, où le premier établissement moderne, le *Reef Hotel*, fut ouvert en 1972 à 3 km de l'aérogare. Inversement, les abords de l'aéroport furent vite délaissés lorsqu'ils ne s'accordaient pas avec un tourisme tropical à la recherche de soleil et de plage. Ainsi à Maurice, après *Le Chaland*, inauguré en 1961, on ne construisit pas d'autre hôtel près de l'aéroport, implanté dans une zone pluvieuse et ventée.

Dans cette phase touristique initiale (fig. 1), la contiguïté entre la porte d'entrée quasi unique des touristes et leur hébergement s'explique par le coût des transferts, que renforce l'état des communications sur de nombreuses îles

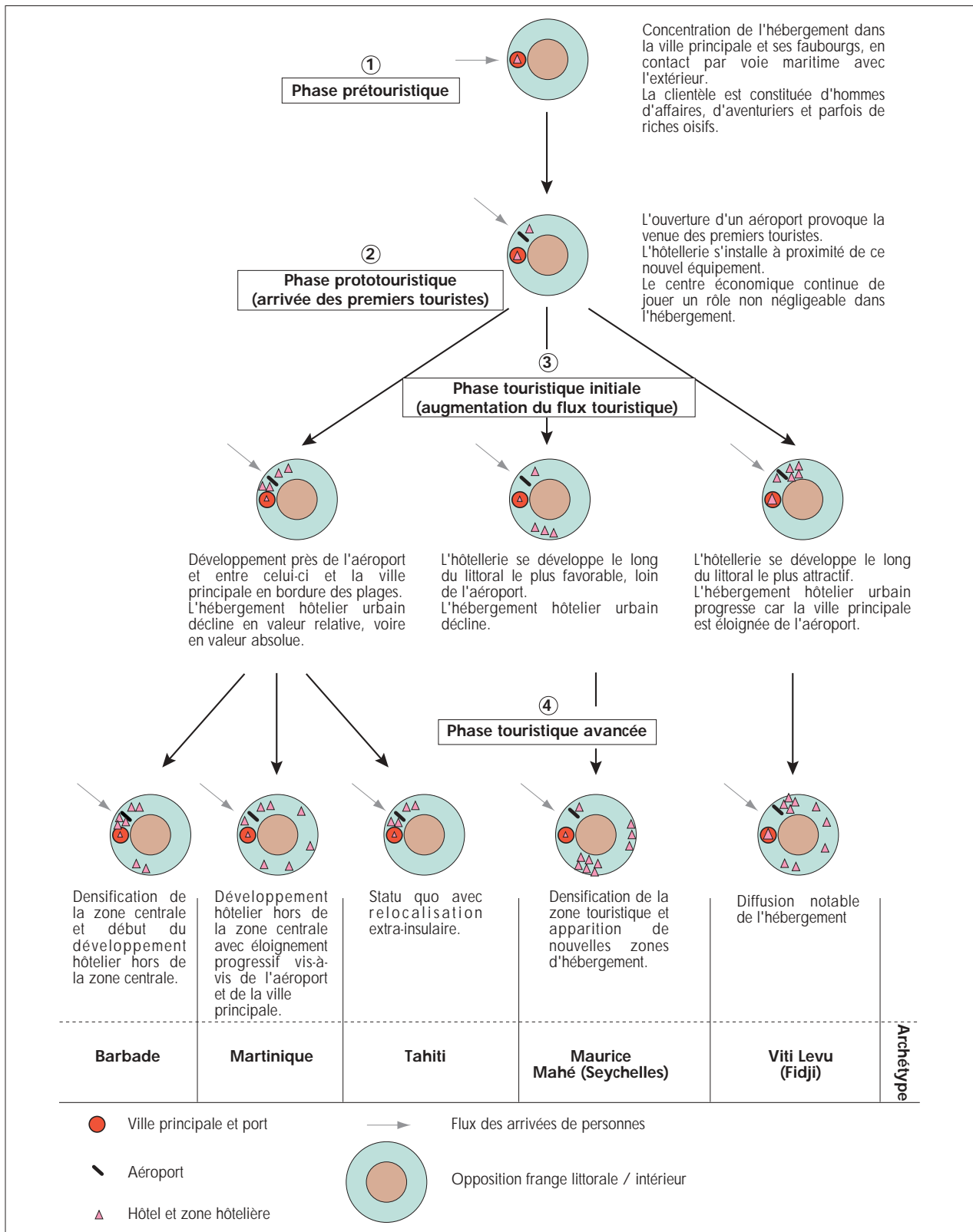
jusque dans les années 1970 : de nombreuses routes n'étaient pas bitumées et donc impraticables en saison des pluies et une partie du littoral n'était accessible qu'à pied. Aujourd'hui, en phase touristique avancée, la saturation des axes routiers reliant l'aéroport à la ville principale et la traversée de celle-ci sont des éléments qui freinent parfois la croissance touristique loin de la porte d'entrée aéroportuaire.

Le rôle du milieu physique

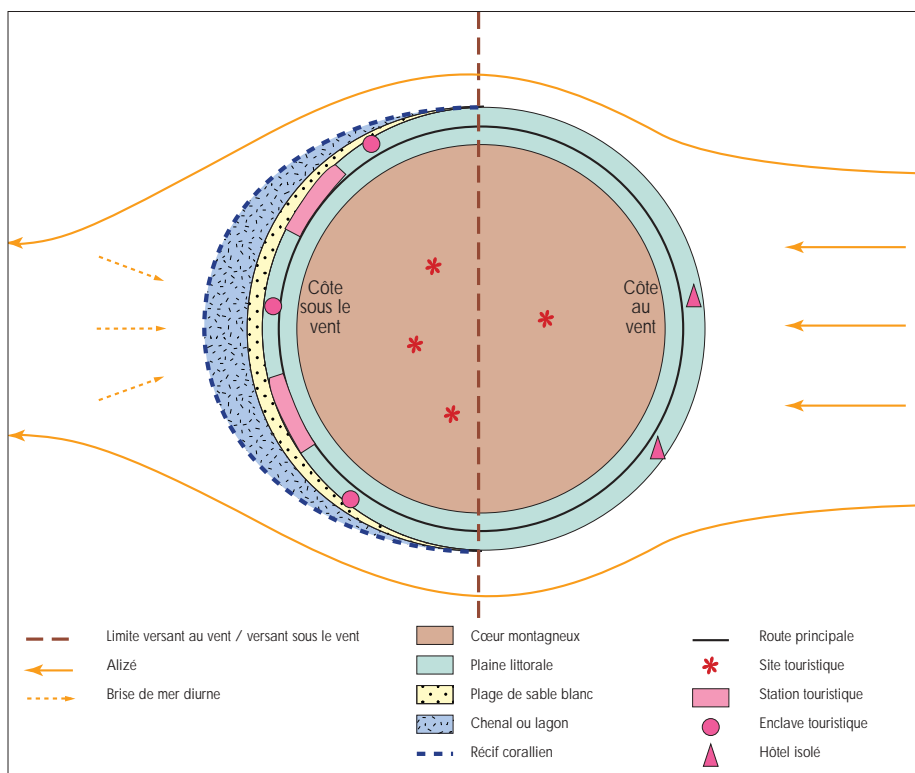
Les sites mis en valeur répondent à des pratiques touristiques actuelles et à des paysages aujourd'hui admirés par la population des pays développés. Ils n'ont donc rien de durable, mais correspondent à des conditions pour l'instant recherchées. De la sorte, le milieu physique ne peut être négligé dans la mise en tourisme des îles intertropicales. Ce qui est déterminant est de ne pas inverser le lien de causalité : c'est la société qui élit des lieux et non ceux-ci qui l'attirent.

La plupart des îles touristiques de la zone intertropicale sont d'origine volcanique. Surgies au cœur des océans au-dessus d'un point chaud ou au contact entre deux plaques océaniques, leur âge va influencer sur leur relief. Plus elles sont jeunes et plus elles sont escarpées. Le corail n'a pas encore eu le temps de construire une barrière récifale et les côtes sont battues par une forte houle océanique. Les rares plages sont de sable noir. Des conditions peu favorables au développement d'activités balnéaires, pilier actuel du tourisme insulaire intertropical. Au stade final émergé de l'évolution de ces îles volcaniques, l'atoll est certes très favorable à la baignade, à la plongée ou à la pêche, mais dispose de paysages monotones et manque cruellement d'eau douce.

Dans le modèle d'évolution des îles issues d'un point chaud, les stades intermédiaires sont les plus favorables à une mise en tourisme. Les édifices volcaniques très érodés disposant d'une couronne récifale bien développée, tels que l'île Maurice, Moorea en Polynésie française ou Oahu (Hawaii), sont ceux qui ont connu le développement touristique le plus important. Ils combinent les avantages des îles hautes, par la présence d'eau douce et de paysages variés, avec les possibilités de baignade qu'offrent les îles basses, en raison de l'existence d'un lagon et de plages de sable blanc. Lors même qu'il a un vaste lagon, le presque-atoll (Bora Bora, Aitutaki – îles Cook – Mayotte), dernier stade d'évolution avant l'immersion des affleurements volcaniques, est handicapé par un relief insuffisamment massif



1. Modèle d'évolution de la localisation des hébergements hôteliers



2. Modèle du développement touristique dissymétrique

pour déclencher des pluies orographiques importantes. Le manque d'eau saisonnier doit être pris en compte par les investisseurs.

Toutefois, le stade initial émergé connaît un certain intérêt actuellement. Le volcanisme effusif constitue une curiosité touristique d'importance. Le mont Yahoué à Tanna (Vanuatu), le Kartala en Grande-Comore, le piton de la Fournaise à la Réunion ou le Mauna Loa et le Kilauea sur l'île d'Hawaïi sont des sites touristiques, mais leur fréquentation dépend des facilités d'accès et du flux touristique dans chacune de ces îles. Si les cratères du Kartala et du Yahoué ne sont abordables qu'à pied et constituent les principales randonnées proposées à Tanna et aux Comores, la valorisation des volcans hawaïens et réunionnais est bien plus forte, chaque éruption attire énormément de monde.

La distance entre les îles est un facteur notable du développement des croisières. En effet, ce sont les croisières courtes et d'île en île qui se développent très fortement aujourd'hui. L'arc insulaire antillais dispose de conditions optimales, avec des îles culturellement et paysagèrement très différentes,

séparées les unes des autres dans les petites Antilles d'une centaine de kilomètres au maximum. Chaque matin à son réveil, le croisiériste découvre ainsi de nouveaux paysages. Hormis pour quelques archipels alignés, comme Hawaïi ou la Société, de telles conditions sont rares dans le reste de la zone intertropicale. N'y passent que les bâtiments de croisières long-courriers, beaucoup moins nombreux.

La zone océanique tropicale est soumise à des vents réguliers appelés alizés, soufflant d'est en ouest. Cette circulation générale apporte de l'humidité qui a tendance à précipiter sur les régions directement exposées au flux. Les îles hautes les plus jeunes sont marquées par une dissymétrie pluviométrique

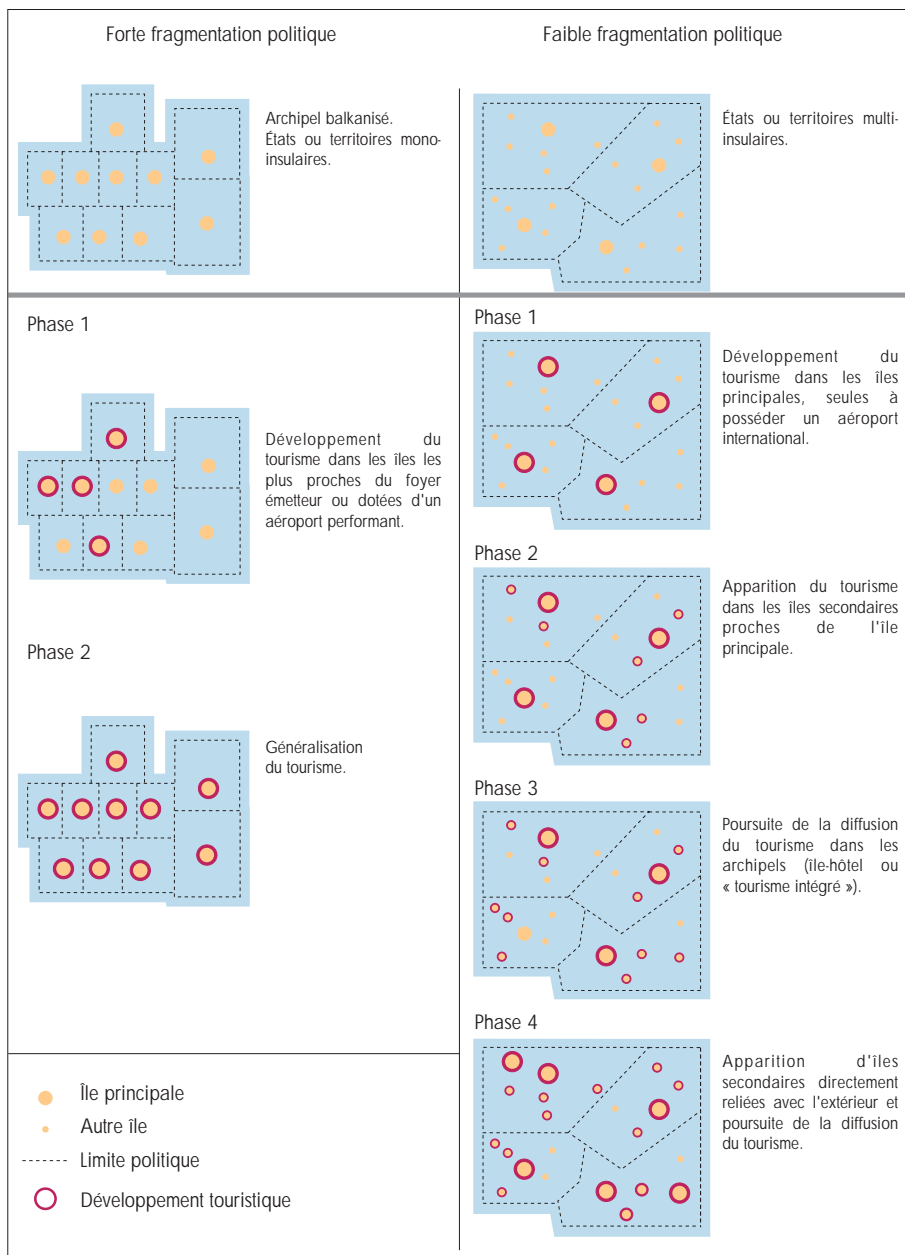
élevée. L'alizé agit aussi sur les constructions coralliennes. La forte énergie de la mer sur la côte au vent empêche parfois une croissance verticale des coraux. D'autre part, la diminution de la salinité de l'eau et sa forte turbidité dans les parages des embouchures des puissantes rivières des versants orientaux inhibent le développement corallien. Ainsi au handicap climatique de la côte au vent vient se rajouter fréquemment un désavantage géomorphologique avec une absence de récif et de lagon interdisant toute baignade.

Si cette dissymétrie n'affecte pas les îles de la zone équatoriale en raison d'une inversion saisonnière des vents, de très nombreuses îles tropicales présentent un contraste très net entre une côte sous le vent touristique et une côte au vent à l'écart de cette activité. Hawaïi, Tahiti, la Grande Terre néocalédonienne, Viti Levu (Fidji), Maurice, la Réunion, la Barbade, Sainte-Lucie et bien d'autres ont une telle organisation (fig. 2). Toutefois, celle-ci n'est pas immuable. Il s'agit plutôt d'une phase de la mise en tourisme, car progressivement le tourisme commence à gagner les côtes au vent, comme le révèlent la construction de plages artificielles et le rôle croissant des piscines dans les grandes structures hôtelières.

Le rôle du découpage politique

La fragmentation politique favorise le développement touristique (fig. 3). Chaque entité politique a cherché à se munir d'au moins une porte la mettant en relation d'une manière rapide et permanente avec l'extérieur. D'autre part, dans une logique de viabilisation économique, chaque État a engagé des politiques de développement incluant le secteur touristique, regardé souvent comme le seul secteur d'avenir, eu égard à la petitesse du territoire et à la rareté des richesses naturelles.

De telles considérations et une fierté nationale exacerbée ont conduit de nombreux micro-États insulaires à se doter de compagnies aériennes. Aruba, État associé des Pays-Bas depuis 1986, a créé Air Aruba pour dynamiser son tourisme en ouvrant des liaisons directes avec l'Amérique du Nord et du Sud. Leur rentabilité est souvent précaire. Bahamasair, Royal Tongan Airlines, Polynesian Airlines (Samoa) ou Solomon Airlines sont dans des situations financières délicates après avoir cherché à exploiter les marchés étatsuniens ou australiens et néo-zélandais.



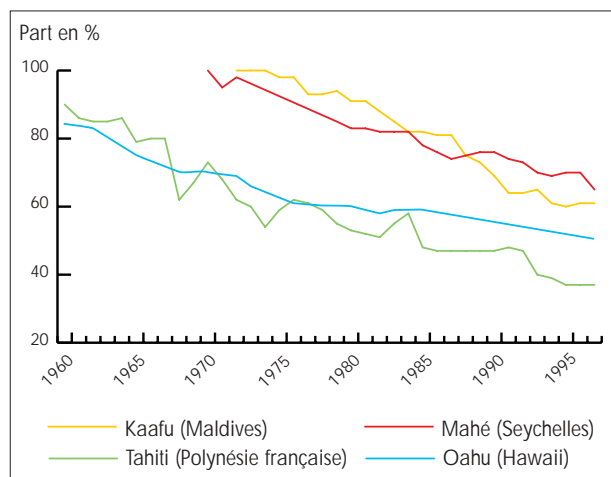
3. Dynamique touristique et découpage politique

L'émiettement politique des Caraïbes nous semble un des facteurs de la forte mise en tourisme de cet archipel. Outre sa proximité de l'Amérique du Nord, cet ensemble est plus morcelé que les autres domaines insulaires intertropicaux. Chaque entité a cherché à tirer parti des marchés nord-américains et européens. Le fait que nombre d'États et territoires soient mono-insulaires ou faiblement multi-insulaires a entraîné une large diffusion du tourisme par la multiplication des aéroports ou des actions favorisant la mise en tourisme.

Le corollaire de cette sujétion du tourisme à la politique est son développement dans un premier temps sur l'île principale pour les États ou territoires pluri-insulaires. Les « îles-capitales » ont connu en quelques décennies une élévation du niveau de vie et une spectaculaire progression des services. Mais la concentration des efforts financiers, pour des pays ne disposant que de ressources réduites, a lésé les îles secondaires, comme Barbuda, abandonnée au sous-développement alors qu'Antigua prospère, Mohéli et

Anjouan, oubliées par la République fédérale islamique des Comores ou l'archipel des Loyauté, naguère encore « dépendances » de la Nouvelle-Calédonie. Privées de liaisons directes avec l'extérieur, certaines îles se sont retrouvées plus marginalisées que du temps des voyages maritimes ou de l'hydravion. Rarotonga (îles Cook) s'est modernisée aux dépens d'Aitutaki, Tongatapu (Tonga) aux dépens de Vava'u, Vaté (Vanuatu) aux dépens de Santo ou de Tanna.

Après une période de forte polarisation, on assiste aujourd'hui à une redistribution progressive de l'activité touristique au profit des îles secondaires dans les États et territoires multi-insulaires (fig. 4).



4. Évolution de la part de la capacité d'accueil de l'île principale dans quelques États ou territoires multi-insulaires intertropicaux de 1980 à 1997

Plusieurs éléments ont favorisé cette redistribution et tout d'abord la présence à proximité du point d'arrivée des touristes d'une ou de plusieurs îles. Si cette redistribution est permise par l'existence de liaisons aériennes avec l'aéroport international, elle est amplifiée par l'ouverture de liaisons directes entre l'extérieur et les îles secondaires, qui s'autonomisent alors vis-à-vis de l'île principale. Plus généralement, cette diffusion de la localisation touristique provient d'une dégradation de la qualité de la vie dans l'île

principale, liée à la macrocéphalie qui touche les capitales de la plupart des petits États et territoires insulaires. Ces villes ont vu affluer ces dernières décennies des immigrants venus des îles ou des archipels environnants. L'urbanisation incontrôlée peut affecter une grande partie du littoral. Elle s'accompagne d'une progression de l'insécurité, de problèmes de logement, d'approvisionnement en eau, d'évacuation des eaux usées et des déchets solides. Autant de faits qui remettent en cause le développement touristique.

D'autre part, on constate qu'une valorisation de l'exiguïté est à l'œuvre. La micro-insularité garantit la tranquillité (le parc de véhicules à moteur est d'autant plus réduit que l'île est petite). De plus en plus d'îlots inhabités, souvent achetés par des particuliers, sont occupés par des hôtels. On en trouve notamment aujourd'hui sur la Grande Barrière australienne, au Fidji, au Tonga, au Salomon, en Polynésie française – plus précisément sur des îlots de Bora Bora – ou au Kenya. Sur les îles habitées et éloignées, les autorités ont souvent cherché à développer un « tourisme intégré », avec de petites structures d'hébergement, de préférence para-hôtelières afin d'impliquer le plus possible la population locale.

Il existe donc un certain nombre de traits semblables dans les processus de mise en tourisme des îles intertropicales. Il faudrait faire aussi intervenir le rôle du niveau de développement, avec l'émergence d'un tourisme intérieur, ou les effets de l'intégration à une métropole qui, comme c'est le cas dans les DOM-TOM ou dans les îles Hawaï, entraîne l'installation de résidents permanents, attirés par l'image paradisiaque véhiculée par la promotion touristique.

Références bibliographiques

- BRIGUGLIO L., dir., 1996, *Sustainable Tourism in Islands & Small States : Case Studies*, Londres-New York : Pinter.
- Courrier ACP-UE (Le)*. Nombreux dossiers.
- CEGET, 1989, *Îles et tourisme en milieu tropical et subtropical*. Bordeaux, coll. « Îles et Archipels », n° 10.
- LOCKHART D.G., DRAKAKIS-SMITH D., dir., 1997, *Island Tourism. Trends and Prospects*, Londres-New York : Pinter.

VIENT DE PARAÎTRE

ATLAS DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO

Les structures territoriales du développement économique et social

Bounthavy Sisouphantong, Christian Taillard

CNRS-Libergéo-La Documentation française (diffusion : 29-31 quai Voltaire, 75344 Paris cedex 07, tél. 01 40 15 70 00)