



HAL
open science

Tourisme et îles : une histoire d'amour durable

Jean-Christophe Gay

► **To cite this version:**

Jean-Christophe Gay. Tourisme et îles : une histoire d'amour durable. Furt J.-M. et Tafani C. Tourisme et insularité. La littoralité en question(s), Karthala-LISA, 2014, 978-2-8111-1136-6. halshs-03585164

HAL Id: halshs-03585164

<https://shs.hal.science/halshs-03585164>

Submitted on 23 Feb 2022

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.

Tourisme et îles : une histoire d'amour durable

Jean-Christophe GAY

Université Nice-Sophia Antipolis

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

Les histoires d'amour finissent mal en général, c'est du moins ce que certains veulent nous faire admettre lorsqu'ils évoquent la saturation des îles et les effets délétères sur les écosystèmes ou les sociétés d'une trop grande fréquentation. Serait-on arrivé à la fin d'un cycle ? Serait-on à l'aube d'une dé-touristification de certaines destinations ? Difficile de l'affirmer, mais la fascination du désastre est aujourd'hui telle, en ces périodes de crise, qu'il faut se méfier de cet air du temps angoissant. La nostalgie d'un passé moins visité et urbanisé de certains lieux est presque aussi ancienne que le tourisme. Pour preuve, alors que les touristes ne sont que quelques centaines à découvrir annuellement Tahiti et ses îles, Edgar Aubert de la Rüe, en 1935, n'hésite pas à affirmer : « *En beaucoup d'îles, l'arrivée des hordes touristiques [sic] a largement contribué à faire disparaître le pittoresque et la couleur locale qui étaient un de leurs grands attraits. C'est ainsi qu'en Océanie française les beautés naturelles demeurent, et des îles telles que Tahiti, Moorea et Raiatea étalent toujours leurs splendides paysages aux yeux émerveillés du voyageur, mais les mœurs des habitants, leur manière de vivre se sont profondément modifiés et ont perdu toute originalité.* » (p. 163). Il faut dire que les îles en ont vu d'autres. Ravagées par des pestes végétales et animales, leurs populations, spécialement en zone tropicale, ont été exterminées, évangélisées, exploitées, spoliées, déplacées ou exposées comme des bêtes. Le tourisme arrive donc après une succession de processus bien plus violents et radicaux qui ont totalement transformé les comportements et les modes de vie « traditionnels », si tant est que ce mot ait un sens. Sans chercher à refuser certaines réalités affligeantes, nous prendrons au mot la « durabilité », en la considérant non comme la résistance aux multiples forces de destruction incluant le tourisme, mais comme la persistance d'un attrait des îles, ce que nous avons qualifié de « nissophilie » (Gay, 2004, p. 100). Ainsi, dans un premier temps, nous nous intéresserons, dans une démarche géohistorique, à la diffusion du tourisme dans les îles, prolongement de certains de nos travaux au sein de l'équipe MIT (2005 et 2011). Nous n'avons pas la prétention d'avoir une connaissance historique exhaustive sur la question et les quelques lignes qui suivent ne sont que les premiers jalons d'une longue recherche. Dans un deuxième temps, nous aborderons deux facteurs essentiels de la mise en tourisme des îles : leur accessibilité et leur pouvoir évocateur. Enfin nous terminerons en abordant le lien entre micro-insularité et tourisme au travers du cas des îles-hôtels, devenus un des symboles du tourisme international balnéaire.

De Wight à Randheli

Plus de deux siècles séparent la mise en tourisme de ces deux îles. La première est au sud de l'Angleterre, la seconde est une île-hôtel des Maldives. Durant ce laps de temps, des milliers d'îles ont été affectés par cette activité et fréquentés par des centaines de millions de visiteurs. Cependant, entre le tourisme et les îles ce ne fut pas un coup de foudre, puisque de la création des premiers lieux touristiques, au milieu du XVIII^e siècle, à la touristification des premières îles, il va falloir attendre quelques décennies. L'île de Wight voit arriver ses premiers touristes à la fin du XVIII^e siècle et devient une destination majeure dans la première moitié du siècle suivant avec la croissance rapide des stations balnéaires de Ryde ou de Cowes (Walton, 1983, p. 54). Cette précocité ne s'explique pas par une quelconque attirance pour sa nature insulaire, mais par sa localisation à proximité de Londres, sur le littoral méridional de l'Angleterre, en plein boom immobilier avec la création de multiples stations touristiques. Plus isolée, l'île de Man, en mer d'Irlande, ne commence à être fréquentée qu'à partir des années 1830, quelques années après les îles Anglo-Normandes (Jersey et Guernesey), reliées à Weymouth par bateau à vapeur en 1824 (Cooper, 1997, p. 85).

Sur le continent, les îles se touristifient avec un certain retard, à l'exception des îles de la Frise orientale (Allemagne). Une station ouvre à Norderney en 1798. Le tourisme touche les autres îles rapidement : Wangerooge en 1804, Spiekeroog en 1828, Langeoog en 1830 et Juist en 1840 (Pose, 1997, p. 106). En Bretagne, Belle-Île suscite un engouement timide à partir des années 1860, deux à trois décennies plus tard pour les autres îles (Salomé, p. 140). Sur la mer Baltique, la localité de Binz, sur l'île de Rügen, se transforme en une véritable station touristique dans les années 1880. En Méditerranée, la Corse devient un prolongement touristique de la Côte d'Azur dans les années 1860. On trouve à l'origine de la « station d'hiver » d'Ajaccio des personnages qui ont joué un rôle important sur la future Côte d'Azur, tel le docteur Henry Bennet (1816-1891), créateur de la station climatique et médicale de Menton. Les écrits (1868) de miss Campbell, une riche Écossaise, vont attirer également ses compatriotes. Ils se regroupent dans le « quartier des Étrangers » à Ajaccio, autour de l'église anglicane. Le *Grand Hôtel* d'Ajaccio et le *Grand Hôtel de la forêt* à Vizzavona, ouvrent respectivement leurs portes en 1894 et 1896¹. C'est un autre médecin anglais, George Sidney Clark (1819-1868), qui est à l'origine de l'arrivée des Britanniques à Capri, avec l'ouverture de l'hôtel *Quisisana* en 1861 (Berrino, 2011, p. 69). À la fin du XIX^e siècle, l'« industrie de l'étranger » se met en place aux Baléares (Seguí Llinas, 1995, p. 22). Dans le golfe de Kvarner (mer Adriatique), la mise en tourisme d'Opatija (Croatie), qui débute au milieu du XIX^e siècle et qui deviendra, dans les deux dernières décennies de ce siècle, une prestigieuse station de l'empire austro-hongrois, explique l'arrivée précoce de touristes sur Krk, Rab ou Hvar (Hitrec, 2003, p. 400). Cette dernière, plus au sud, est considérée comme la « Madère autrichienne ». Jusqu'au début du XX^e siècle, Corfou (Grèce) est appréciée par l'aristocratie européenne, dont l'impératrice Sissi ou l'empereur allemand Guillaume II. Quant aux îles grecques de la mer Égée, quelques-unes, telle Délos, accueillent à partir de la fin du XIX^e siècle, de riches touristes voulant découvrir les ruines antiques (Stott, 1996, p. 284).

Photo 1

Le port de Hvar (Croatie)

© J.-Ch. Gay, 2007

À Madère (Portugal), un tourisme hivernal de villégiature se substitue progressivement à l'accueil de malades dans la seconde moitié du XIX^e siècle (Câmara, 1997, p. 349). À la fin de ce siècle, c'est au tour de l'archipel des Canaries de rentrer dans l'écoumène touristique avec l'ouverture d'hôtels pour recevoir de riches Britanniques à Puerto de la Cruz (Tenerife) et à las Palmas (Grande Canarie). Ici aussi les séjours hivernaux sont privilégiés (Oudouard, 1995, p. 81). Outre-Atlantique, quelques îles sur la côte de Nouvelle-Angleterre garantissent aux *cottagers* un séjour estival calme dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Elles assurent aux célébrités de ce Monde une tranquillité, une sécurité et une liberté qu'elles n'auraient pas dans d'autres lieux et les mettent à l'abri de la classe ouvrière. À partir des années 1870, la localité de Bar Harbor, sur Mount Desert Island (États-Unis, Maine) devient un lieu de villégiature estivale pour de riches banquiers ou hommes d'affaires, médecins, hommes de loi venant de Boston, New York ou Philadelphie (Hornsby, 1993, p. 457-458). Campobello Island (Canada, Nouveau-Brunswick) est fréquentée par la famille Roosevelt entre autres. À la fin du XIX^e siècle quelques îles de Géorgie et de Caroline-du-Sud deviennent des enclaves touristiques pour l'élite (Wycoff, 1994, p. 347), telle Jekyll Island (États-Unis, Géorgie) qui, en 1886, évolue en lieu de retraite hivernal pour personnes fortunées. J. P. Morgan, J. Pulitzer, W. Rockefeller, C. Vanderbilt y chassèrent, firent du cheval, jouèrent au tennis ou s'y baignèrent. Un an plus tard, George Shatto fait l'acquisition de Santa Catalina Island, à une trentaine de kilomètres de Los Angeles, pour y développer le tourisme. La station d'Avalon sort de terre, mais le développement touristique de l'île connaîtra maintes péripéties.

Les premières îles tropicales ou subtropicales sont affectées par cette activité à la fin du XIX^e siècle, les Bahamas, par leur proximité à la Floride, jouant le rôle d'éclaireur. Dès les années 1850 le gouvernement colonial se soucie de l'accueil des visiteurs pouvant arriver par bateaux à vapeur. Henry Flagler, l'homme d'affaires à l'origine du développement du tourisme à Miami et sur son littoral, investit avec la construction du *Colonial Hotel* en 1900 (Bounds, 1978, p. 172). Nassau devient un lieu

¹ Voir *La Corse et le tourisme*, 2006, Albiana/Musée de la Corse, 491 p.

de villégiature hivernale. Au même moment, Cuba et la Jamaïque voient arriver les premiers touristes. La soixantaine de vapeurs bananiers de la United Fruit Company forment l'essentiel de l'offre régulière, à laquelle se rajoute toute une série de croisières hivernales (Wood, 2004, p. 153). En 1904, la United Fruit Company ouvre le *Titchfield Hotel* à Port Antonio, sur le littoral septentrional de la Jamaïque, près de ses plantations (Wilkinson, 1997, p. 191). Waikiki (Hawaï) prend le tournant touristique dans les années 1880 avec la mise en place d'un chapelet de *bathhouses* (Coëffé, à paraître). Dans le Pacifique Sud, il faut attendre l'entre-deux-guerres pour que la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les îles Salomon ou les Nouvelles-Hébrides soient parcourues par des croisiéristes confortablement installés sur des paquebots (Douglas, 1997, p. 8). À partir de ce moment-ci, des hôtels convenables les accueillent dans les centres administratifs et des excursions sont proposées (Douglas, 1996, p. 64). Il en va de même pour les Fidji (Scott, 1978, p. 40), la Polynésie française ou la Nouvelle-Calédonie où le tourisme apparaît dans les années 1910-1920. Quelques milliers de croisiéristes, en majorité Australiens, découvrent Nouméa, grâce aux navires des Messageries maritimes et de l'Orient Line. Du côté des Établissements français de l'Océanie (EFO), en 1921 est créé un Comité du tourisme océanien suivi, en 1923, par la naissance du Tahiti Promotion Bureau. Tous les mois, deux paquebots, l'un venant de Sydney (Australie) et Wellington (Nouvelle-Zélande) et l'autre de San Francisco (États-Unis), se rencontrent à Papeete et débarquent des visiteurs (Gay, 2009, p. 17).

Le caractère excentré et l'absence de foyers émetteurs importants de touristes sur ses rivages expliquent le sensible retard des îles de l'océan Indien. Le tourisme y a véritablement pris son essor dans les années 1970. En 1971, Maurice, la Réunion, les Seychelles et les Maldives réunis attiraient seulement 50 000 touristes, soit 81 000 de moins qu'en Martinique. La même année, les îles Hawaï en accueilleraient 24 fois plus. Certains États vont connaître un boom touristique spectaculaire et de nombreuses îles vont s'ouvrir au tourisme, à l'image de la minuscule Randheli, où le luxueux *Cheval Blanc Randhali Resort* doit y être inauguré en 2013.

Photo 2

L'île-hôtel de Maayafushi (Maldives)

Depuis 2000, des bungalows sur pilotis ont été construits sur la partie nord de l'île, symbolisant l'essor touristique de ce micro-État.

© J.-Ch. Gay, 2000

La touristification est parfois l'œuvre d'État qui ont transformé certains territoires insulaires excentrés et marginalisés en pôles touristiques majeurs. Ainsi l'île de Cheju (Corée du Sud) a été classée « région touristique » par le gouvernement en 1966, ce qui entraîna la construction de complexes touristiques et de grandes infrastructures (Dehoorne, 2001). Quelques années plus tard, le shah d'Iran fit de l'île de Kish, dans le golfe Persique, une destination touristique majeure pour une clientèle internationale fortunée. L'établissement de la république islamique ne la fera pas disparaître. L'« Hawaï iranien » est, au contraire, devenu une zone franche fréquentée par 1,5 million de touristes, attirés par ses plages, ses golfs, ses hôtels et dont les magasins hors taxes concurrencent ceux de Dubaï ou Doha. Le caractère largement dérogatoire des lois sur Kish au sein de l'Iran est défendu par sa nature insulaire. C'est aussi dans les années 1970 qu'un plan directeur pour le développement touristique de Bali est élaboré par une firme de consultants français, la SCETO (Société centrale pour l'équipement touristique outre-mer). Validé par le gouvernement indonésien, il sera soumis à l'évaluation de la Banque mondiale pour obtenir son aide financière. Il privilégie un tourisme balnéaire de luxe au sud et une certaine diffusion des activités touristiques dans le reste de l'île (Picard, 1993, p. 49-53).

Photo 3

Sur la plage de Kuta à Bali (Indonésie)

© J.-Ch. Gay, 2011

Les îles polaires et subpolaires ne sont pas oubliées des touristes et des croisiéristes. L'Islande accueille plus de 500 000 touristes par an, le Spitsberg plusieurs dizaines de milliers. Les îles de

Baffin et d'Ellesmere, dans l'archipel nord-canadien sont aussi fréquentées. Dans l'hémisphère austral, les croisières vers l'Antarctique se sont multipliées et touchent en premier lieu les îles Shetland du Sud (Serrano Canadas, 2002, p. 13) ainsi que quelques îles inhabitées en mer de Ross et de la côte ouest de la péninsule antarctique.

Un transport peut en cacher un autre

Généralement, ce processus de diffusion du tourisme dans les îles est expliqué par l'évolution des moyens de transport, encore plus prégnante lorsqu'on s'intéresse aux îles, qui ne sont, à l'exception des rares reliées par un lien fixe au continent, accessibles que par bateau ou par avion. Ce déterminisme technologique fait dépendre la mise en tourisme des îles de leur accessibilité, en oubliant que la nissophilie contemporaine est un facteur fondamental dans la fréquentation des îles. C'est bien d'abord un transport d'admiration ou de passion qui porte des dizaines millions de touristes vers les îles chaque année. Ne poussons toutefois pas le balancier trop loin dans l'autre sens en déniaut tout rôle, hormis celui d'assurer le déplacement, aux avions et bateaux. Le bateau ou le paquebot de croisière ont influencé de plusieurs façons la mise en tourisme des contrées insulaires.

Outre leur fonction de moyens d'accès, ils permettent de résoudre le problème de l'accueil dans des zones inhabitées ou dénuées de structures d'hébergement. C'est ce qui s'est passé dans le nord de la Caraïbe au début du XX^e siècle ou quelques décennies plus tard dans le Pacifique Sud. C'est le bateau qui a permis la fréquentation de Bali, avec la mise en place par la KPM (Compagnie des Messageries maritimes royales), en 1924, d'un service hebdomadaire desservant le port de Singaraja, au nord de l'île, depuis Singapour, Djakarta (ex Batavia) et Surabaya. De la sorte, la KPM ouvre, en 1928, le *Bali Hotel* à Denpasar. La mise en service des car-ferries dans les années 1960 en Méditerranée occidentale a profondément transformé la forme de fréquentation de la Corse, de la Sardaigne et des Baléares, parce que les touristes, dorénavant motorisés, ont pu plus facilement sillonner et s'éparpiller sur ces îles (Gay, 2006, p. 16). On ne peut nier que la dynamique touristique a été étroitement associée, à partir des années 1950, au progrès de l'aéronautique, spécialement dans les domaines du rayon d'action et de la capacité des appareils. Par exemple, le célèbre Lockheed Constellation, en permettant des vols directs New York-Nassau, déclenche un changement d'échelle de l'exploitation touristique des Bahamas (Bounds, 1978, p. 175). Durant les années 1950, le rayon d'action limité des appareils impose des escales sur des trajets transocéaniques, telles l'île Maurice entre l'Australie et l'Afrique du Sud ou les Fidji entre l'Australie et les Etats-Unis. Cette courte période est loin d'être anecdotique, parce qu'elle est à l'origine de la mise en place d'une hôtellerie de standard international, comme le *Park Hotel* à Curepipe (Pébarthe, 2003, p. 140) ou des établissements situés à proximité de l'aéroport de Nadi (Fidji), pour accueillir les passagers et les équipages en escale.

Mais c'est l'arrivée des Boeing B-707 et DC-8, avions à réaction long-courriers, qui provoque une spectaculaire expansion des flux touristiques sur de longues distances et la démocratisation de destinations lointaines. De 1950 à 1970, le coût moyen du transport aérien d'un passager est divisé par trois en monnaie constante, tandis que la croissance du trafic commercial progresse de 15 % par an. Les points les plus éloignés de notre planète sont désormais accessibles des foyers émetteurs. Les îles tropicales doivent ainsi beaucoup à l'avion, car il n'existe pas d'alternative à ce mode de transport pour gagner ces lieux quand on est touriste. Les nombreuses pistes d'aviation militaires qui y ont été construites durant la Deuxième Guerre mondiale ont préparé leur touristification. À défaut, la construction tardive de pistes dans les îles de l'océan Indien ou Pacifique pour quadriréacteurs long-courriers, constitue une mutation fondamentale du tourisme dans ces contrées lointaines. Une poignée de visiteurs au statut incertain (touristes, aventuriers, commerçants...) est remplacée par les foules touristiques, comme c'est le cas à Tahiti, avec l'inauguration de l'aéroport de Faaa en 1960 ou aux Seychelles, à la suite de l'ouverture de l'aéroport de Pointe Larue, en 1971. Le transport aérien devient définitivement de masse au début des années 1970 avec la mise en service des gros porteurs long-courriers (B-747 ou DC-10) et moyen-courrier (Airbus A-300). Certains villages de vacances en Méditerranée et de nombreux hôtels sur des îles tropicales., sont calibrés en fonction du nombre de sièges des gros porteurs.

La réduction de la distance-coût est concomitante de ces évolutions technologiques. La chartérisation se développe dans les années 1960 et propose des vols adaptés à une pratique saisonnière. Au début des années 1970, les Baléares et secondairement les Canaries sont les principales bénéficiaires du phénomène. Chypre, la Crête, Rhodes, Corfou et Kos (Grèce) doivent également beaucoup aux charters. Comme points d'entrée obligés des touristes, les aéroports constituent des localisations majeures de l'hébergement. Souvent la première hôtellerie touristique s'installe près de l'aéroport à cause du coût des transferts. Les hôtels s'agglomèrent autour de Palma, Ajaccio, Calvi ou Alghero (Sardaigne). Pour les États ou Territoires pluri-insulaires, les îles principales sont les premières à accueillir le flux touristique (Gay, 2000, p. 18), car c'est dans ces îles que sont concentrés les grands équipements portuaire et aéroportuaire, de même qu'elles sont les premières à disposer d'une eau potable, de l'électricité, du téléphone, d'hôpitaux ou d'écoles. Autant d'éléments indispensables si l'on veut qu'arrivent en nombre les touristes. Jadis fréquentées uniquement par des touristes découvreurs, elles se destinent aujourd'hui à une autre clientèle, recherchant surtout le repos dans de confortables hôtels. Et ce sont les archipels éloignés, plus difficiles d'accès et peu visités, qui ont repris le flambeau de la découverte et de l'aventure.

L'expansion du tourisme a conduit à l'exploitation à grande échelle de la fiction de l'île comme musée de l'authenticité, avec nombre d'anthropologues pas totalement étrangers à cette duperie. On ne compte plus les slogans et les publicités élevant le séjour touristique insulaire à un voyage sensuel dans le temps, à la rencontre de mondes disparus ailleurs. On vante souvent ces lieux pour que nous allions y contempler des écosystèmes originels et des autochtones authentiques, ce qui renvoie à l'idée de paradis. Cela correspond aux résultats des études sémiotiques en marketing qui placent l'île, sur l'axe factoriel devoir/plaisir, du côté de ce dernier, associée à « rêver », « nudité », « volupté », « sauvage », « charnel », « émotion », « mystère », « séduire », des valeurs fortement appréciées par la clientèle intéressante des moins de trente ans et des plus diplômés de 30 à 55 ans et opposées à « discipline », « morale », « obéir » et « frontière » (Lebart, Piron et Steiner, 2003, p. 21).

Cette mythification est pour beaucoup dans l'engouement pour les « Mers du Sud », de Bougainville à nos jours. La nissophilie n'est, en effet, pas étrangère au mythe occidental de la Polynésie, si prégnant encore actuellement, et que l'on doit au récit par le navigateur de sa très brève escale à Tahiti (du 4 au 15 avril 1768), *Voyage autour du monde*, publié en 1771, dans lequel il s'est livré à une surinterprétation érotique des offrandes sexuelles présentées par les Tahitiens aux Français (Tcherkézoff, 2004). Si, à l'évidence, des jeunes filles ont été livrées en public à l'appétit sexuel des officiers et marins, il ne s'agit en aucun cas d'un rite local révélant une liberté totale vis-à-vis de l'amour physique. Cette méprise explique que les Français se croyaient arrivés au Jardin d'Éden. La séparation maritime rend plausible la découverte tardive de lieux dans lesquels les hommes vivraient libres et heureux. Le « bon sauvage » prend alors les traits de l'insulaire et Denis Diderot dans son *Supplément au voyage de Bougainville* (1796) s'en inspire. Un siècle plus tard, Pierre Viaud (alias Pierre Loti) en remet une couche avec son roman *Le Mariage de Loti* (1882), un livre qui va connaître un succès considérable et dans lequel il raconte sa liaison avec une vahiné nommée Rarahu. Paul Gauguin succombe au mythe tahitien et embarque pour les Établissements français de l'Océanie, mais la mise en images du mythe polynésien lui est antérieure. Marins, peintres d'expédition ou artistes voyageurs sont hantés par la vahiné, devenue une icône de la pureté féminine (Fayaud, 2011).

La mise en désir des îles est optimale aujourd'hui lorsque celles-ci répondent à un « cahier des charges psychologiques » (Moles, 1982, p. 284). En d'autres termes, l'« îléité » est maximale quand leur taille est réduite. L'habiter temporaire, qui correspond au séjour touristique, est alors influencé par ce microcosme dont on peut faire le tour en une journée ou qui possède un sommet duquel on peut voir la mer le circonscrire, résumant l'île à un littoral. Ceci explique l'importance du « tour de l'île » et du belvédère dans certaines destinations insulaires, deux excursions fortement recommandées et largement privilégiées par les visiteurs. Bien que ce soient les « grandes » îles méditerranéennes, hawaïennes ou caribéennes qui continuent d'être, et de très loin, les plus fréquentées, les figures de l'île-hôtel et du retranchement insulaire sont devenues aujourd'hui des éléments incontournables de l'offre touristique.

L'île-hôtel, figure emblématique du tourisme contemporain

L'île-hôtel n'est qu'un type d'enclavement touristique balnéaire, forme qui n'est pas spécifiquement insulaire et qui connaît un grand succès dans les pays du Sud, du Yucatan à l'Asie du Sud-Est, en passant par l'Afrique de l'Est. La nature insulaire facilite toutefois le retranchement et la discrétion. L'île de Sylt, en Frise septentrionale (Allemagne), peut être considérée comme le site fondateur du naturisme, au lendemain de la Première Guerre mondiale (Barthe-Deloizy et Jaurand, 2005, p. 304). Peu hospitalière et à l'écart de l'animation azurée, l'île du Levant, une des îles d'Hyères (France), attire l'attention des frères Durville qui veulent y construire, dans les années 1930, la première cité naturiste du monde. Héliopolis, à l'extrémité occidentale de l'île, devient un des centres internationaux du naturisme. Dans la Caraïbe, le *Club Orient*, sur l'île de Saint-Martin, fait figure de cas isolé, car la greffe du naturisme n'a pas pris, alors qu'il y avait des projets sur d'autres îles, notamment en Guadeloupe (*ibid.*, p. 310).

Photo 4

La limite du *Club Orient* situé dans la partie française de l'île de Saint-Martin

© J.-Ch. Gay, 2007

Le retranchement revêt d'autres formes comme ces comptoirs touristiques constitués de plusieurs grands établissements que l'on trouve, par exemple, en République dominicaine, avec Punta Cana ou Puerto Plata, ainsi qu'à Cuba avec Caya Coco (Dehoorne, 2006, p. 293). La fermeture est ici une garantie de sécurité et pas d'entre-soi pour des lieux massivement investis par une clientèle rarement très fortunée. Les puissantes compagnies de croisière sillonnant la Caraïbe ont aussi créé leurs propres enclaves en louant ou achetant certaines îles ou plages (Weaver, 2005, p. 175) dans le dessein de capter les dépenses de leurs clients en dehors des paquebots. Princess Cruises possède Princess Cays (Bahamas). La dénomination de ce lieu est significative de l'image évocatrice de l'île, car Princess Cays n'est pas une île mais un complexe touristique situé à l'extrémité de la très allongée (180 km) île d'Eleuthera. La figure du *cay* (caye en français), un îlot affleurant formé de sable corallien, correspond à l'imaginaire insulaire contemporain. Royal Caribbean loue depuis 1985 l'enclave de Labadie à Haïti, qui propose plusieurs plages, des restaurants, des activités nautiques, un parc d'attraction aquatique, tout cela circonscrit par une haute clôture...

Les destinations réservées à l'élite sont plus spécifiques aux petits mondes insulaires, tels les îles Caïmans, Turks et Caïcos, Saint-Barthélemy, Anguilla ou Barbuda, qui ne possèdent que de petits hôtels luxueux ou des villas dont la location coûte très cher. Encore plus exclusives, les îles privées sont destinées à la villégiature de milliardaires, de vedettes du show-biz ou d'hommes politiques invités. L'île Moustique (6 km²), dans le micro-État de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, est probablement un cas extrême. Elle est considérée comme l'île la plus riche du Monde avec sa centaine de maisons louée à prix d'or. La *Mustique Company* veille à la sécurité de résidents très fortunés et particulièrement exigeants, depuis que sir Colin Tennant, qui avait acheté l'île en 1958, offrit cinq hectares à la princesse Margaret, deux ans plus tard, en cadeau de mariage. Elle pouvait s'échapper alors de sa vie mondaine européenne et inviter en toute tranquillité ses amis, dont Mick Jagger ou Raquel Welch. La « *Margaret set* » fit la renommée de cette île, à l'abri des *paparazzi* et de la foule. Dans les Îles Vierges britanniques, Richard Branson a acheté Necker Island, île inhabitée, et y a fait construire un complexe touristique de très grand luxe, pouvant accueillir une trentaine de personnes et loué 40 000 € par jour. Liliane Bettencourt aurait acheté, en 1999, l'île d'Arros (Seychelles) à un prince iranien. Frégate, North Island et quelques autres îles-hôtels seychelloises font partie des refuges les plus sûrs pour les dominants.

Photo 5

Le luxueux *Maliouhana Hotel* (Anguilla)

© J.-Ch. Gay, 2007

À côté de ces lieux spécifiques, l'île-hôtel est devenue la forme démocratisée de l'insulation vacancière, transformant le séjour en une expérience ouverte à une population de plus en plus large, ce

qui peut être paradoxal et ne va pas sans contradiction. Sur une île-hôtel maldivienne, l'atmosphère est plus celle de *La Montagne magique* de Thomas Mann que celle de *Robinson Crusoé* de Daniel Defoe, car on a plus le loisir d'y observer une société oisive, et parfois cosmopolite, que de goûter à la vie solitaire (Gay, 2001, p. 42), tant la promiscuité peut être forte lorsque plusieurs centaines de touristes sont regroupés sur quelques dizaines d'hectares. Le développement d'une infrastructure hôtelière de classe internationale sur des îles petites et éloignées demande des investissements importants : construction d'une petite centrale thermique, d'une usine de dessalement de l'eau de mer, d'un port ou d'une piste d'atterrissage, etc. Ce n'est pas un hasard si le phénomène débute en Australie en 1950, avec l'ouverture du *Royal Hayman Hotel* sur Hayman Island dans les îles Withsunday (Queensland), quand on sait qu'à ce moment-là la compagnie aérienne Ansett est le premier opérateur hôtelier du pays (White, 2005, p. 170). S'il existait un rudimentaire hébergement touristique sur Green Island et Magnetic Island avant la Seconde Guerre mondiale (Vacher, 2008), on change d'époque au mitan du XX^e siècle. Ansett et d'autres compagnies aériennes vont être à l'origine de l'ouverture d'autres îles-hôtels sur Daydream, Brampton, Great Keppel, Lindeman, Hamilton, Dunk, Lizard ou Bedarra. Plus au nord, dans la région de Cairns, Green Island, Dunk Island ou Fitzroy Island vont aussi devenir des îles-hôtels (Thorp, 2005, p. 152). Mais leur fréquentation essentiellement australo-néo-zélandaise, renvoyant à la question de la métrique des pratiques (l'Européen ou le Nord-Américain ne se rendent pas en Australie pour séjourner dans des îles-hôtels mais plutôt pour découvrir cette île-continent)², leur taille souvent supérieure à 10 km², le fait que la plupart soient des îles hautes et l'ampleur parfois des infrastructures touristiques n'ont pas fait des îles de la Grande Barrière de Corail la figure emblématique des îles-hôtels. Le cas d'Hamilton Island (6 km²) est édifiant. Inhabitée en 1980, l'île a été totalement métamorphosée en quelques années sous l'action du milliardaire queenslandais Keith Williams, avec immeubles de 20 étages, aéroport (457 000 passagers en 2011), marina, clubs de vacances, piscines géantes... (Vacher, 2008).

Photo 6

L'arrivée le matin des excursionnistes sur Fitzroy Island (Australie)

© J.-Ch. Gay, 2011

Le caractère photogénique des atolls à faros, l'exiguïté des cayes, l'aspect intime et rudimentaire des premiers hôtels ou la fréquentation essentiellement européenne expliquent que ce sont les Maldives qui, en Europe, symbolisent les îles-hôtels (Gay, 2001). Le nombre annuel de touristes dans ce micro-État est passée de 42 000 en 1980 à près d'un million aujourd'hui. On y compte plus de 100 îles-hôtels. De nouveaux atolls ont été ouverts récemment au tourisme et les projets d'îles-hôtels sont nombreux (cf. supra). Ces derniers répondent à une demande touristique croissante, spécialement asiatique avec la Chine qui est devenue le premier foyer émetteur de touristes vers les Maldives, et attestent d'une société de plus en plus inégalitaire. D'un côté, voient le jour des complexes hôteliers de plusieurs centaines de chambres destinés à la classe moyenne, de l'autre de petits établissements haut de gamme qui proposent des séjours de luxe dans des villas avec piscine privée, comme le *Jumeirah Dhevanafushi*, inauguré en 2011.

Avec 675 000 touristes en 2011 et une fréquentation qui a progressé de 24 % en cinq ans, nonobstant la modestie de la clientèle asiatique, les Fidji, première destination touristique du Pacifique Sud, profitent également de la prospérité économique de la zone Asie-Pacifique. Constituant désormais une partie notable de la capacité d'hébergement nationale, les îles-hôtels ont proliféré dans les archipels des Mamanuca et des Yasawa, avec leurs petites îles aux plages de sable blanc et aux eaux bleu turquoise (Gay, 2013). Leur capacité d'hébergement hôtelier dépasse les 2 300 lits et de petits bateaux de croisière les sillonnent. Des îles aux noms suggestifs ont été rebaptisées par les promoteurs hôteliers pour séduire une clientèle internationale dominée par les anglophones. Vunavadra est ainsi devenue *South Sea Island*, Tai s'appelle aujourd'hui *Beachcomber Island*, Kadavu et *Bounty Island* ne font qu'un, Elevuka est oubliée au profit de *Treasure Island* et Nanuya Levu se nomme *Turtle Island*. La banalité de cette toponymie touristique renvoie au caractère générique et allégorique de ces lieux

² Voir notre réflexion dans l'ouvrage collectif de l'Équipe MIT, *Tourismes 3. La révolution durable*, p. 181.

touristiques, dont la singularité de chacun s'efface derrière leur capacité à figurer l'imaginaire des Mers du Sud et le « paradis » insulaire tropical.

Photo 7

La minuscule île-hôtel de *South Sea Island* (archipel des Mamanuca, Fidji)

© J.-Ch. Gay, 2010

Après plus de deux siècles de mise en tourisme, les îles attirent, pour des raisons différentes d'hier. Espaces de dérogations, allant des allègements de taxes aux paradis fiscaux, des îles ont su répondre à la montée du shopping dans les pratiques touristiques. La présence de boutiques hors taxes est un élément déterminant dans la Caraïbe. C'est, par exemple, le statut de zone franche accordé en 1967 à l'île Margarita (Venezuela) qui explique que des centaines de milliers de nationaux y passent leurs vacances (Monk et Alexander, 1986, p. 398). L'industrie touristique a bâti des lieux extraterritoriaux, comme aux Maldives où il a parfois fallu importer de la terre du continent et où, actuellement, on remodèle ou multiplie les îles à l'aide de matériaux coralliens ponctionnés dans le lagon. On est bien loin du « luxe à l'état brut », un slogan du ministère seychellois du tourisme du début des années 2000 (Gay, 2004, p. 335), vanté par les professionnels du tourisme. Une nouvelle fois, la mystification du mythe insulaire fonctionne. Grande est la crédulité des continentaux vis-à-vis d'îles lancées dans l'écoblanchiment, en se donnant une image écologique responsable, alors qu'elles sont entrées dans l'ère du tourisme hors-sol en s'affranchissant des contraintes du site. Le tourisme insulaire se renouvelle et se diversifie à l'heure des îles artificielles de Dubaï ou des bulles tropicales de l'Europe du Nord-Ouest (Thomas, 2012, p. 104). Parmi celles-ci, la plus grande se nomme *Tropical Islands*. Située à une soixantaine de km de Berlin, elle est dotée d'une « mer tropicale » et d'un « lagon de Bali ». Ses ancêtres, tel le premier *Center Parcs*, inauguré en 1980 près d'Amsterdam, ou le *City Club Vienna*, ouvert par le Club Med en 1985, utilisaient aussi abondamment l'imaginaire insulaire, ce dernier proposant un « climat des Mers du Sud sous une pyramide de verre »³. Le thème de l'île, comme image de marque des tropiques, est donc désormais associé aux loisirs des mégalopolitains et aux courts séjours touristiques.

Orientation bibliographique

Aubert de la Rüe E., 1935, *L'Homme et les îles*, Paris, Gallimard, 194 p.

Barthe-Deloizy F. et Jaurand E., 2005, « Dynamique du fait insulaire et développement du naturisme », in Bernardie-Tahir N. et Taglioni F., *Les Dynamiques contemporaines des îles-relais : de l'île-escale aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, p. 301-317.

Berrino A., 2011, *Storia del turismo in Italia*, Bologne, Mulino, 332 p.

Bounds, J. H., 1978, « The Bahamas Tourism Industry: Past, Present and Future », *Revista Geográfica* (Mexico), n° 88, p. 167-219.

Câmara B., 2003, « The Image of Tourism Industry of Madeira (1850-1914) », in Tissot L. (dir.), *Construction d'une industrie touristique aux 19^e et 20^e siècles. Perspectives internationales. Development of a Tourist Industry in the 19th et 20th Centuries. International Perspectives*, Neuchâtel, Alphil, 410 p., p. 343-356.

Coëffé V., *Hawaï, itinéraire d'un espace touristique*, Rennes, Presses universitaires (à paraître).

Cooper Ch., 1997, « The Channel Islands: challenges and opportunities in the face of market changes » in Lockhart D. G. et Drakakis-Smith D. (ed.), *Island Tourism. Trends and Prospects*, Londres & New York, Pinter, 352 p., p. 81-101.

Dehoorne O., 2001, « Chejudo : l'histoire d'un tourisme insulaire en mer de Chine », *Actes des XXVII^{es} journées de la commission nationale de géographie du tourisme et des loisirs*, La Rochelle, LET-OTÉLO éditeur, 176 p., p. 103-122.

³ <http://www.ina.fr/video/PUB3784090044/club-med-mediterranee-city-club-vienna-club-de-vacances-video.html>

- Dehoorne O., 2006, « Les bulles tropicales en milieu tropical », in Rieucan J. et Lageiste J. (dir.), *L'Empreinte du tourisme. Contribution à l'identité du fait touristique*, Paris, L'Harmattan, 342 p., p. 289-319.
- Douglas N., 1996, *They Came for Savages. 100 Years of Tourism in Melanesia*, Alstonville (Australie), Southern Cross University Press, 300 p.
- Douglas N., 1997, « Applying the Life Cycle Model to Melanesia », *Annals of Tourism Research*, n° 1, p. 1-22.
- Équipe MIT, 2005, *Tourismes 2. Moments de lieux*, Paris, Belin, 349 p.
- Équipe MIT, 2011, *Tourismes 3. La révolution durable*, Paris, Belin, 332 p.
- Fayaud V., 2011, *Le Paradis autour de Paul Gauguin*, Paris, CNRS Éditions, 278 p.
- Gay J.-Ch., 2000, « La mise en tourisme des îles intertropicales », *Mappemonde*, n° 58, p. 17-22.
- Gay J.-Ch., 2001, « L'île-hôtel, symbole du tourisme maldivien », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 213, p. 26-52.
- Gay J.-Ch., 2004, « Tourisme, politique et développement aux Seychelles », *Revue Tiers Monde*, n° 178, p. 319-339.
- Gay J.-Ch., 2006, « Transports et mise en tourisme du monde », *Cahiers de Géographie*, collection EDYTEM, n° 4, p. 11-22.
- Gay J.-Ch., 2009, *Les Cocotiers de la France. Tourismes en outre-mer*, Paris, Belin, 136 p.
- Gay J.-Ch., 2013, « Mana (Fidji) : une île touristique divisée », *Mappemonde*, n° 110.
- Hitrec T., 2003, « History of tourism with particular reference to the croatian Adriatic » in Tissot L. (dir.), 2003, *Construction d'une industrie touristique aux 19^e et 20^e siècles. Perspectives internationales. Development of a Tourist Industry in the 19th et 20th Centuries. International Perspectives*, Neuchâtel, Alphil, 410 p., p. 391-404.
- Hornsby S. J., 1993, « The Gilded Age and the Making of Bar Harbor », *Geographical Review*, n° 4, p. 455-468.
- Ioannides D., 1992, « Tourism Development Agents. The Cypriot Resort Cycle », *Annals of Tourism Research*, n° 4, p. 711-731.
- King B. E. M., 1997, *Creating Island Resorts*, Londres & New York, Routledge, 286 p.
- Lebart L, Piron M. et Steiner J.-F., 2003, *La Sémiométrie. Essai de statistique structurale*, Paris, Dunod, 228 p.
- Löfgren O., 1999, *On Holiday. A History of Vacationing*, Berkeley-Los Angeles-New York, University of California Press, 320 p.
- Moles A., 1982, « Nissonologie ou science des îles », *L'Espace géographique*, n° 4, p. 281-289.
- Monk J. et Alexander Ch. S., 1986, « Free Port Fallout. Gender, Employment, and Migration on Margarita Island », *Annals of Tourism Research*, n° 3, p. 393-413.
- Odouard A., 1995, *Les Îles Canaries. Terres d'Europe au large de l'Afrique*, Bordeaux-Talence, CRET coll. « Îles et archipels » n° 20, 510 p.
- Pébarthe H., 2003, *Le Tourisme, moteur du développement de la république de Maurice ? Un secteur à ménager, des lieux à intégrer*, Thèse de doctorat nouveau régime, université Paris-IV, 467 p.
- Picard M., 1993, *Bali : tourisme culturel et culture touristique*, Paris, L'Harmattan, 217 p.
- Pose I., 1997, « Mass tourism versus eco-tourism? Tourism patterns on the East Frisian Islands, Germany » in Lockhart D. G. et Drakakis-Smith D. (ed.), *Island Tourism. Trends and Prospects*, Londres & New York, Pinter, 352 p., p. 102-117.
- Salomé K., 2003, *Les Îles bretonnes. Une image en construction (1750-1914)*, Rennes, Presses universitaires, 466 p.
- Scott R. J., 1978, « The Development of Tourism in Fiji since 1923 », *Transactions and Proceedings of the Fiji Society*, vol. 12, p. 40-50.
- Seguí Llinas M., 1995, *Les Nouvelles Baléares. La rénovation d'un espace touristique mythique*, Paris, L'Harmattan, 231 p.
- Serrano Canadas E., 2002, « Hielo, montañas, mar y fauna : el turismo en las islas Shetland del sur (Antártida marítima) », *Revue de géographie alpine*, n° 1, p. 9-23.
- Stott M. A., 1996, « Tourism Development and the Need for Community Action in Mykonos, Greece » in Briguglio L. et al. (dir.), *Sustainable Tourism in Islands and Small States. Cases Studies*, Londres & New York, Pinter, 317 p., p. 281-305.

- Taylor F. F., 1973, « The Tourist industry in Jamaica, 1919 to 1939 », *Social and Economic Studies*, vol. 22, p. 205-228.
- Tcherkézoff S., 2004, *Tahiti – 1768. Jeunes filles en pleurs. La face cachée des premiers contacts et la naissance du mythe occidental (1595-1928)*, Pirae (Tahiti), Au Vent des Îles, 532 p.
- Thomas E., 2012, *Le Tourisme sous bulle : une nouvelle forme de tourisme*, université Toulouse-II, mémoire de master I, 161 p.
- Thorp J. M., 2005, *The Development of the Tourism Cultural Landscape of the Cairns Region, 1890 to 1970*, PhD, James Cook University (Cairns, Australie), 731 p.
- Vacher L., 1999, « La structuration d'un espace touristique littoral : le cas de la Grande Barrière de Corail en Australie », in Marrou L. et Sacareau I. (dir.), *Les Espaces littoraux dans le Monde*, Gap, Ophrys, p. 61-82.
- Vacher L., 2008, « La construction de l'espace touristique de la Grande Barrière de Corail : entre protection de l'environnement et modifications de l'accessibilité au récif », *Études caribéennes*, n° 9-10. [article en ligne : <http://etudescaribeennes.revues.org/1152#bodyftn8>]
- Walton J. K., 1983, *The English Seaside Resort. A Social History 1750-1914*, Leicester, Leicester University Press, 265 p.
- Walton J. K. (éd.), 2005, *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*, Clevedon, Channel View Publications, 244 p.
- Weaver A., 2005, « Spaces of Containment and Revenue Capture: Super-Sized Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves », *Tourism Geographies*, n° 2, p. 165-184.
- Weiss Th., 2004, « Tourism in America before World War II », *The Journal of Economic History*, n° 2, p. 289-327.
- White R., 2005, *On Holidays: a History of Getting Away in Australia*, Melbourne, Pluto Press, 233 p.
- Wilkinson P. F., 1997, « The Jamaican Tourism: from dependency theory to a world-economy approach », in Lockhart D. G. et Drakakis-Smith D. (ed.), *Island Tourism. Trends and Propects*, Londres & New York, Pinter, 352 p., p. 182-204.
- Wood R. E., 2004, « Global currents: Cruise ships in the Carribean Sea », in Duval D. T., *Tourism in the Caribbean*, Ondres & New York, Routledge, pp. 152-171.
- Wyckoff, W. A., 1994, « Landscapes of private power and wealth » in Conzen M. P. (ed.), *The Making of the American Landscape*, New York, Routledge, 433 p., p. 335-354.