



HAL
open science

LES PIÈTRES PERFORMANCES DU TOURISME EN FRANCE D'OUTRE-MER

Jean-Christophe Gay

► **To cite this version:**

Jean-Christophe Gay. LES PIÈTRES PERFORMANCES DU TOURISME EN FRANCE D'OUTRE-MER. Lemasson J.-P. et Violier Ph. Destinations et Territoires. Volume 1: Coprésence à l'œuvre 2009, Téoros/Presses de l'Université du Québec, 2009, 9-782760-524996. halshs-03590326

HAL Id: halshs-03590326

<https://shs.hal.science/halshs-03590326>

Submitted on 27 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.

LES PIÈTRES PERFORMANCES DU TOURISME EN FRANCE D'OUTRE-MER

Jean-Christophe GAY
Université Nice-Sophia Antipolis et IRD Nouméa

Le tourisme en outre-mer va de plus en plus mal. Notre dessein est de comprendre les processus à l'origine de cette situation de crise.

Avec 2,6 millions d'habitants pour 120 000 km², la France d'outre-mer (FOM), restes d'un vaste empire colonial, constitue une partie non négligeable de l'ensemble national. Elle se décline en quatorze entités aux statuts différents (doc. 1) : les plus connues sont les « quatre vieilles colonies », devenues des départements d'outre-mer (DOM) en 1946 et des régions d'outre-mer (ROM) en 1982. Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion ont une histoire commune, marquée par l'esclavage, jusqu'en 1848, et l'assimilation, avec la départementalisation, en 1946. Elles totalisent 1,8 million d'habitants, soit plus des deux tiers de la population de la FOM. Cet ensemble relativement homogène est complété par une série de collectivités diverses et à l'autonomie variable, appelées collectivités d'outre-mer (COM) depuis 2003, à l'exception de la Nouvelle-Calédonie qui, par les accords de Nouméa (1998), est devenue une collectivité au statut à nul autre pareil. Reste des îles inhabitées ou sans population permanente, telles les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), les Îles Éparses ou Clipperton.

À l'exception de la Nouvelle-Calédonie, riche de son nickel, la FOM est dans une situation économique délicate. Le chômage touche plus de un actif sur quatre dans les DOM, contre un sur douze en Métropole. La part des Rmistes y est aussi beaucoup plus importante qu'en Métropole. Les économies ultramarines ont des balances commerciales structurellement déficitaires, avec des taux de couverture extrêmement faibles et qui continuent de baisser. Les territoires ultramarins constituent des sociétés de consommation produisant peu et fonctionnant grâce aux transferts en provenance de Métropole.

Mais, à cela près que ces territoires éloignés appartiennent à la France, est-il pertinent d'étudier le tourisme en outre-mer, tant il s'agit de destinations éparpillées et en apparence fort dissemblables ? A cette question nous répondons par l'affirmative car nous avançons l'idée que la manière dont ces contrées sont administrées par l'État est décisive pour comprendre le tourisme en FOM. Ainsi nous nous affranchissons de la diversité apparente des lieux pour mettre en évidence les ressorts essentiellement politiques qui commandent la production de l'espace touristique d'outre-mer. Nous démontrerons que ce tourisme tient dans la relation entre des lieux et des acteurs dominés par l'État.

I. Le tourisme ultramarin aujourd'hui

Engagé relativement tôt dans le tourisme par le rôle des Métropolitains qui l'ont introduit dans leur empire colonial en créant des lieux comme Chapa au Vietnam, Kep-sur-Mer au Cambodge, Joffreville ou Antsirabe à Madagascar, l'outre-mer français a perdu, ces dernières décennies, l'avance qu'il possédait sur nombre de ces voisins. Alors que ceux-ci connaissent une mise en tourisme rapide, celui-là marque le pas dans ce domaine.

Les collectivités ultramarines françaises sont les seuls territoires tropicaux dans le Monde dont le niveau de vie élevé ne repose pas sur le tourisme et/ou les services financiers. La seule station touristique de Waikiki représente 8 % du PIB d'Hawaii (State of Hawaii, 2003), alors qu'à l'exception de la Polynésie française, le tourisme ne représente pas plus de 4 % des PIB d'outre-mer. Des trois piliers de l'économie mauricienne, la canne à sucre, l'industrie textile d'exportation en zone franche et le tourisme, ce dernier s'est avéré être le plus solide. Dans la Caraïbe, la combinaison tourisme/paradis fiscal assure une grande prospérité aux îles Caïmans, aux Bahamas ou aux Îles Vierges britanniques. En FOM, peu de gens ont conscience que le tourisme est la seule source durable de richesse. Les transferts publics continuent de faire tourner l'économie. Par exemple, la récente crise du chikungunya à la Réunion, qui a provoqué une baisse de un tiers du nombre de touristes, ce qui aurait déclenché une grave récession dans un micro-État insulaire, n'a pas brisé la croissance réunionnaise, dont le PIB a progressé de 4 % en 2006 ! Dans un tel contexte, il n'est pas rare de rencontrer des décideurs pensant qu'il y a suffisamment de touristes, alors que les populations locales ne voient majoritairement pas l'intérêt économique et social du tourisme. Ce contexte chimérique a manifestement eu un rôle inhibiteur dans le développement du tourisme ultramarin.

I.1. Des voisins plus dynamiques

La France d'outre-mer reçoit actuellement environ 2 millions de touristes par an, dont plus de la moitié aux Antilles, tandis que la fréquentation reste faible en Guyane, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna, au point de n'être pas comptabilisée dans cette COM. Les flux sont maigres voire dérisoires quand on sait que les touristes internationaux sont plus de 800 millions chaque année et que nombre d'îles environnantes sont bien plus fréquentées. Quand la Polynésie française reçoit 221 000 touristes en 2006, Hawaii en accueille 33 fois plus, Guam cinq fois plus, les Mariannes du Nord ou les Fidji plus de deux fois plus. Dans l'océan Indien, le constat est le même : la Réunion, avec un peu plus de 400 000 touristes au cours des dernières années, à l'exception de 2006 et 2007 (380 000 touristes), est loin des Maldives et de Maurice (respectivement 676 000 et 906 000 touristes en 2007). Dans la Caraïbe également les territoires français sont explicitement en retrait : Porto Rico est 3,5 fois plus fréquenté que la Martinique et la Guadeloupe réunies, la République dominicaine 4 fois plus fréquentée, alors que Cuba et les Bahamas sont aussi très loin devant (voir carte).

Plus inquiétant encore, on constate que les destinations ultramarines sont progressivement décrochées. Leur croissance est sensiblement plus lente que celle de leurs voisins. La Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie sont parmi les territoires ou États du Pacifique qui ont connu les progressions les plus faibles ces trois dernières décennies ; pendant que le nombre de touristes

quadruplait à Guam ou triplait presque aux Fidji de 1982 à 2005, la Nouvelle-Calédonie se contentait d'une augmentation de 17 % et la Polynésie française de 83 %.

L'écart entre la Réunion et Maurice s'est creusé à partir de la fin des années 1980 et le flux mauricien a progressé de 38 % de 2000 à 2007, tandis qu'il a baissé de 12 % à la Réunion. Les Maldives ont dépassé et largement distancé la Réunion à partir de 1991, avec, là encore, un accroissement impressionnant entre 2000 et 2007 (+ 45 %). Seules les Seychelles ont une croissance plus faible. On est loin du compte dans les Antilles françaises avec une progression de 67 % seulement en Martinique. De toute évidence, Guadeloupe et Martinique sont les moins compétitives des destinations de la Caraïbe : hébergement, excursions ou restauration trop chers ; shopping limité et coûteux ; vie nocturne presque nulle ; l'accueil à revoir...

À ce « tourisme de séjour », comme on le qualifie dans les Antilles françaises, se rajoute essentiellement la croisière. La Caraïbe est le premier bassin de croisières du monde, avec 46,8 % des nuitées en cabine dans le monde en 2004 (Caribbean Tourism Organization, 2007). Les croisiéristes y sont de plus en plus nombreux (3,8 millions de croisiéristes en 1980, 7,7 millions en 1990, 14,5 millions en 2000 et 19 millions en 2005) et tendent à rattraper, en nombre, les touristes en séjour (22 millions en 2005). Or, dans un contexte si favorable et dynamique, les performances de la Guadeloupe et de la Martinique sont calamiteuses. Depuis 1996, année où ces deux DOM réunis dépassèrent le million de croisiéristes, le reflux de cette activité a été vertigineux avec une baisse de plus de 80 %. Martinique et Guadeloupe réunies représentent aujourd'hui moins de 1 % des flux caraïbes

La multiplication de conflits sociaux durs, un accueil très imparfait, des infrastructures portuaires inadaptées et des pratiques dissuasives de la part des taxis, ce qui n'est pas nouveau puisque dès les années 1920 on note des conflits entre la maison Albert, qui organisait le séjour des croisiéristes en Martinique, et les chauffeurs de taxi, ont conduit au départ de deux des trois grandes compagnies proposant la Martinique et la Guadeloupe (P&O Princess Cruises et Royal Caribbean International).

Eu égard au fort pouvoir d'achat d'une partie de la population ultramarine, notamment ses fonctionnaires qui bénéficient d'une sur-rémunération conséquente (de 40 % à 105 % de plus qu'en Métropole), à laquelle se rajoutent des primes et une fiscalité directe plus faible voire nulle, il est important de noter que la balance touristique de la FOM est négative, contrairement à la France métropolitaine. Ainsi les touristes en outre-mer dépensent moins que les Ultramarins hors de leur département ou de leur collectivité de résidence.

I.2. Un tourisme peu internationalisé...

La majorité des touristes visitant l'outre-mer français est métropolitaine, en dépit de la distance à parcourir et de la présence à proximité de foyers émetteurs majeurs. Hors de France, ces destinations pâttissent de leur faible notoriété et semblent, de surcroît, de plus en plus confinées 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 37 % en 1977, 21 % en 1986, 15 % en 1990 et moins de 5 % aujourd'hui. On observe la même dégringolade en Martinique : 49 % en 1970, 22 % en 1986 et 1,9 % en 2006 ! En abandonnant les deux DOM pour d'autres destinations

antillaises bien plus dynamiques et compétitives, ces touristes ont laissé la place aux Métropolitains, désormais ultra-majoritaires.

Martinique et Guadeloupe, sont avec Cuba, qui subit l'embargo états-unien, les seules îles de la Caraïbe dans lesquelles les États-Uniens représentent moins de 20 % de la fréquentation touristique (voir tableau) et parmi l'ensemble des territoires non souverains, ce sont les seuls où les nationaux ont un tel poids, dans un contexte où les clientèles régionales jouent un rôle de plus en plus important.

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 et si Accor y possède seize établissements, son implantation en Guyane et à la Réunion, avec les marques Novotel et Mercure, est plus liée aux voyages d'affaires qu'au tourisme. On ne trouve aucun groupe étranger sauf en Polynésie française (avec Starwood, Rezisor et Intercontinental), en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Martin.

I.3. ...malgré des atouts indéniables

Ces résultats médiocres ne doivent pas faire oublier les atouts de la FOM pour une forte mise en tourisme, liés à son appartenance à un des États les plus riches du Monde, de surcroît membre de l'Union européenne. Tout d'abord, à l'instar de la Métropole, les infrastructures de transport sont de qualité. Grâce au Fonds européen de développement régional (FEDER), qui a servi prioritairement aux infrastructures de désenclavement, les DOM sont dotés d'aéroports de qualité pouvant accueillir tous les types d'appareil, y compris, à moyen terme, l'A-380, le très gros porteur d'Airbus. Les aéroports du Lamentin (Martinique Aimé Césaire), du Raizet (Guadeloupe Pôle Caraïbes) et de Gillot (Réunion Roland Garros) ont été modernisés et agrandis.

Bien que souvent saturé, le réseau routier est excellent et meilleur que dans les îles environnantes. Les localisations touristiques sont donc moins assujetties aux environs de l'aéroport, comme on le constate encore parfois sur certaines îles tropicales. C'est aussi un élément qui permet une découverte plus complète des territoires et favorise les pratiques autonomes, grâce à la location de voitures, un secteur qui s'est fortement développé avec les lois de défiscalisation notamment.

L'approvisionnement en eau est globalement satisfaisant et celle du robinet est généralement potable, sauf en période de fortes pluies. Grâce à la désalinisation de l'eau de mer des îles touristiques mais connaissant un déficit chronique en eau douce, comme Bora Bora, Saint-Martin ou Saint-Barthélemy, disposent d'une ressource suffisante, particulièrement depuis l'ouverture récente d'unités de production utilisant le procédé d'osmose inverse.

Un autre argument important en faveur du développement du tourisme est la salubrité de la FOM, malgré l'épisode du chikungunya à la Réunion en 2006 et les épidémies de dengue dans le Pacifique ou aux Antilles. Le paludisme a pratiquement disparu aux Antilles françaises et à la Réunion dans les années 1960, ce qui n'est pas le cas dans toutes les îles voisines. Les conditions sanitaires 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 de qualité et les hôpitaux bien équipés.

En outre, les systèmes d'alerte et de secours lors des catastrophes naturelles sont dignes des pays les plus développés. Par exemple, la rapidité avec laquelle les installations portuaires ont été remises en état à Saint-Barthélemy à la suite du cyclone Luis, en septembre 1995, dans le cadre de la solidarité nationale, explique que les années 1996-1997 y furent très bonnes pour la croisière, car les paquebots ne pouvaient plus faire escale dans nombre d'îles environnantes. De même, la remise en état plus rapide de la partie française de Saint-Martin a donné provisoirement à celle-ci un sensible avantage sur la partie néerlandaise.

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 en FOM, les destinations concurrentes n'ont pas à être fières de leur bilan dans ce domaine. Dans un récent rapport de la Banque mondiale, intitulé « Criminalité, violence et développement dans les Caraïbes », il apparaît que ces îles, censées être paradisiaques, sont désormais plus dangereuses que l'Afrique, l'Amérique du Sud ou l'Amérique centrale, 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. Cette situation explique le retranchement croissant des lieux touristiques de la Caraïbe, avec la multiplication des enclaves touristiques (Dehoorne O., 2006). Les Antilles françaises ont d'autres choses à proposer que ces comptoirs touristiques qui cantonnent les touristes à des lieux fermés et sécurisés. De même, la stabilité politique des collectivités d'outre-mer est un avantage par rapport à certaines destinations où l'on n'est pas à l'abri d'un coup d'État ou d'un état d'urgence, comme aux Fidji ces dernières années.

I.4. Un tourisme, première victime du « syndrome hollandais »

Le « syndrome hollandais » (on devrait dire « néerlandais ») a été mis en évidence par des économistes à propos des petites économies bénéficiant brusquement d'une manne, tels le Nigeria avec le pétrole, Nauru avec le phosphate, la Nouvelle-Calédonie avec le nickel ou, plus largement, la FOM avec les transferts publics. Les économistes l'ont ainsi nommé parce que les Pays-Bas ont été l'un des premiers États touchés, au moment de la découverte du gaz naturel. Les secteurs exposés (exportations, tourisme...) connaissent une augmentation de leurs intrants, induite par la hausse des prix dues aux augmentations des revenus et de la demande intérieure. Le secteur touristique est la première victime 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 hollandais : la hausse des salaires « par imitation » et la difficulté de trouver de la main-d'œuvre qualifiée, car celle-ci est attirée vers le secteur en pleine croissance ou vers l'administration, dans laquelle les rémunérations sont plus attrayants et les horaires moins contraignants.

La faible implication des populations locales est ainsi éclairée. Plus que dans les îles environnantes où les ressources du tourisme s'imposent nettement, un gros travail de sensibilisation de la population ultramarine au rôle économique majeur du tourisme reste à faire. L'adhésion des Ultramarins est capitale pour le développement des destinations d'outre-mer. L'hiatus entre les salaires du secteur public, bénéficiant d'une sur-rémunération, et ceux de l'hôtellerie ou de la restauration, ne pousse pas les jeunes vers le tourisme, car ces derniers sont

sous le charme des fonctions publiques d'État ou territoriale, qui leur garantissent de bons salaires et la sécurité de l'emploi.

II. Les systèmes touristiques ultramarins

Après ce tableau général, il est temps de passer à une analyse plus fine pour comprendre les mécanismes expliquant les performances contrastées de l'outre-mer français. Nous faisons l'hypothèse que l'inégale touristicité ultramarine française est en relation étroite avec le type de rapports qui s'est instauré entre chaque territoire et la Métropole. Représentation de ce lien, les statuts actuels seraient donc, selon nous, la clé de compréhension de la France d'outre-mer.

Au sein de la FOM, les départements d'outre-mer composent une catégorie nettement différenciée. Par le monde, ils sont, avec Hawaii, les seuls exemples d'une telle assimilation à leur Métropole, avec les mobilités intenses qui en découlent, dont celles touristiques. Face à ce premier système touristique, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française présentent un autre fonctionnement et forment ce que nous appellerons le système Pacifique. Quant au reste de la FOM (Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna), la faiblesse de la fréquentation ne permet pas de parler de véritable système touristique et nous aborderons ces collectivités d'outre-mer en troisième partie, lorsqu'il s'agira d'étudier le tourisme dans les contrées non touristiques.

II.1. Le système domien

Fondé sur le principe de l'assimilation, la départementalisation de 1946 va produire un espace très particulier, marqué par un alignement des infrastructures, des modes de vie, des bas salaires et des droits sociaux sur la Métropole. Affectés par les mêmes maux, les quatre DOM sont touchés par une crise touristique sans précédent.

Des mobilités enchevêtrées

Les liens entre les DOM et la Métropole se sont resserrés notamment par des mouvements migratoires croisés et intenses : de 1963 à 1982, une société d'État, le BUMIDOM (Bureau pour le développement des migrations intéressant les départements d'outre-mer), organisa l'émigration de dizaines de milliers de Domiens en Métropole, à l'origine de la formation d'une véritable communauté, surtout antillaise. En sens inverse, de nombreux Métropolitains s'établirent dans les DOM, le tourisme ayant contribué à faire évoluer le regard qu'on porte en Métropole sur ces anciennes colonies, qui, de contrées naguère encore lointaines et malsaines, se sont muées en territoire séduisant de résidence permanente. Ainsi, ces migrations croisées sont à l'origine de déplacements très nombreux parfois considérés comme touristiques, parfois pas, et qui rentrent en interaction avec un flux touristique plus facilement identifiable et identifié.

Le cas réunionnais est éclairant. Sur cette île, depuis 1989, l'enquête de fréquentation annuelle, menée conjointement par l'INSEE et le Comité du tourisme de la Réunion auprès des voyageurs

à l'aéroport, distingue les « touristes d'agrément », des « touristes affinitaires » et des « touristes d'affaires ». La mise en évidence de cette distinction à la fin des années 1980 est révélatrice d'un flux important et singulier sur de telles distances et dans le contexte intertropical. La majorité de la clientèle touristique à la Réunion a un lien avec cette île. Amis ou familles jouent les rôles de logeurs, de guides, de prêteurs de véhicules... L'hébergement marchand est d'autant plus faible qu'une partie des « touristes d'agrément » est hébergée par un résident. En 2007, l'hôtel ou la résidence de tourisme n'ont été le mode d'hébergement principal que de 30 % des touristes.

On sait bien peu de choses sur les comportements touristiques de ces populations. Quid des pratiques des Métropolitains d'origine domienne (les Néropolitains comme on les appelle dans les Antilles françaises) dans leur île ? En 2007, 16 % des touristes à la Réunion étaient d'origine réunionnaise. Ont-ils les mêmes comportements que les touristes originaires de la Métropole venus rendre visite à de la famille ou à des amis ? Est en jeu ici, au travers des pratiques vacancières, le maintien du lien avec sa terre d'origine. Cette question identitaire, en relation avec le tourisme, mériterait une plus grande attention.

De toute évidence, les DOM sont une aubaine pour nombre de Métropolitains qui n'auraient pas les moyens de passer des vacances dans un hôtel d'une île tropicale. Mais l'importance d'un tourisme échappant largement à l'hébergement marchand est aussi le signe de l'intégration de ces départements ultramarins à l'ensemble national, car il n'a rien d'exceptionnel en Métropole, où plus de la moitié des touristes français qui y restent durant leurs vacances font ce choix. C'est donc un comportement national s'appliquant pareillement à l'outre-mer, confirmant l'incorporation avancée de celui-ci à l'espace touristique français.

Une hôtellerie en crise

Les évolutions récentes du tourisme domien ont marginalisé l'hôtellerie. Celle-ci, qui avait connu une forte croissance grâce à l'action de l'État, par le truchement du VI^e Plan (1971-1976) aux Antilles, puis par une politique de défiscalisation, à partir des années 1980, et d'allègements de charge pour le secteur hôtelier avec la loi Perben (1994), est en déclin. Les taux de remplissage ont eu tendance à diminuer ces dernières années.

Etudes et rapports se succèdent pour tirer le signal d'alarme sur la situation de l'hôtellerie domienne, qui demande des rénovations importantes. Or, la loi de défiscalisation de 1986 (dite « loi Pons ») n'a pas favorisé un développement cohérent du tourisme et les hôtels, construits sous l'égide de celle-ci, souffrent de graves défauts, singulièrement celui d'avoir été réalisés en copropriété, sans avoir encadré la sortie de défiscalisation. On se retrouve avec des investisseurs particuliers qui, à l'issue de la période de défiscalisation, cherchent à revendre leur lot. Dans le contexte domien de pénurie de logements, ils n'ont aucun mal à vendre à un bon prix et des hôtels se retrouvent ainsi transformés en résidences privées. Parfois, un véritable dépeçage de l'hôtel se produit, l'établissement hôtelier continuant de fonctionner alors que des suites ou des chambres sont, ici ou là, vendues ou louées par leurs propriétaires, rendant à terme l'exploitation impossible.

On le voit, l'État, par les lois de défiscalisation, a été un acteur important et il est au centre du système touristique. Indirectement, par sa politique de rattrapage du SMIC dans les DOM par rapport à celui de Métropole, achevée en 1996, il a également accentué le fossé de compétitivité entre ces départements et les États environnants. A Maurice, un employé dans l'hôtellerie est cinq

fois moins payé qu'à la Réunion et dix fois moins payé à Sainte-Lucie qu'en Martinique. Les tarifs hôteliers de Cuba ou de la République dominicaine sont inférieurs de 30 à 50 % à ceux des Antilles françaises. Dès lors, le tourisme ultramarin a du mal à supporter la comparaison avec celui de ses voisins. Le coût de la main-d'œuvre est trop élevé et le service n'est pas à la hauteur des prix pratiqués. La population locale n'est pas très intéressée par ce type d'emplois, l'assistantat ne faisant pas bon ménage avec un tourisme international compétitif, basé, il faut bien le dire, sur l'exploitation d'une partie des employés.

Le goulet d'étranglement aérien

La desserte aérienne des DOM est une question sensible voire passionnelle et la situation actuelle fait l'unanimité contre elle parmi les Domiens résidant en Métropole, qui, soit ne trouvent pas de places au moment où ils veulent se rendre dans leur DOM, soit en trouvent mais à des tarifs jugés abusifs. Considéré à l'origine comme l'inducteur de la mise en tourisme ultramarine, le transport aérien est aujourd'hui regardé comme un frein au développement touristique. Dans les DOM, il présente des singularités qui en font un acteur majeur et décrié du système touristique. Il est le reflet d'une fréquentation dominée par la Métropole. Mais, contrairement aux vols long-courriers qui sont concentrés sur Roissy-Charles de Gaulle (CDG), y compris les vols vers la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie, les vols des DOM partent ou arrivent à Orly. Ainsi, à l'absence de liaisons aériennes régulières directes avec une ville européenne non française se rajoute la nécessité d'un changement d'aéroport. En n'utilisant pas le *hub* de CDG, l'on se prive probablement d'une clientèle européenne.

Cette desserte est très spécifique, car il s'agit de liaisons long-courriers n'obéissant pas aux règles de ce genre de relations, en considération du caractère très particulier des flux entre la Métropole et ses DOM, plus proche de celui des lignes intérieures que d'un trafic transcontinental, d'affaires ou touristique. Tout d'abord, la clientèle à forte contribution est presque absente par la modestie des déplacements professionnels des cadres supérieurs du secteur privé. Or ces passagers voyageant en première classe et payant souvent plus de dix fois le prix d'un billet économique rentabilisent les lignes transcontinentales. En leur absence, les taux de remplissage doivent être très élevés toute l'année, ce qui est difficile en raison de l'existence d'obligations de service public imposant une desserte minimale même en basse saison. Car la saisonnalité est très marquée sur ces liaisons, notamment en raison de la pratique des congés bonifiés engendrant une « hyperpointe » en début juillet vers les DOM et dans l'autre sens deux mois plus tard. Tandis que la combinaison d'une clientèle de loisirs et d'une clientèle d'affaires lisse les taux de remplissage sur les long-courriers, ce n'est pas le cas pour les DOM, desservis par des avions ayant des configurations particulières, puisque la cabine est très majoritairement occupée par la classe économique. A titre d'information, les Boeing 777-300 ER d'Air France comptent pour les liaisons long-courriers classiques 310 sièges et 472 sièges vers les DOM !

Actuellement, l'importance de la clientèle captive en haute saison ne pousse pas les compagnies à proposer des tarifs attractifs pendant les périodes de vacances scolaires notamment, ministères ou collectivités employeuses payant très chers les billets dans le cadre des congés bonifiés. Les mobilités des ressortissants des DOM et des « touristes affinitaires » inhiberaient donc la diversification et l'internationalisation de la clientèle touristique.

Quant aux relations régionales, elles sont rares, coûteuses et pas toujours économiquement viables. Les DOM sont aujourd'hui plus mal reliés à leurs voisins que naguère encore. La Réunion n'a plus de vols directs avec Durban ou Nairobi. Les Antilles françaises ont également perdu nombre de liaisons avec l'Amérique du Nord, après le départ de la plupart des compagnies aériennes états-uniennes.

II.2. Le système Pacifique

Ce système Pacifique se limite à la Polynésie française et à la Nouvelle-Calédonie. Ces deux collectivités françaises bénéficient d'une large autonomie. A plus de 15 000 km de la Métropole, au cœur d'un immense océan bordé d'États prospères, la mise en tourisme y fut moins assujettie à la Métropole, ce qui les singularise des DOM.

Le mythe océanien

A n'en pas douter, les îles des Mers du Sud sont beaucoup plus évocatrices que celles de l'océan Indien ou de la Caraïbe et la renommée de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie dépasse largement les frontières de l'Hexagone. Bougainville, par son voyage de 1766 à 1769 et la relation qu'il en fait, fonde le « mythe de Tahiti », conforté notamment par le livre de Diderot *Supplément au voyage de Bougainville*, publié en 1796. L'impact de l'Océanie sur l'Occident dépasse largement la modestie de ses terres émergées et la faiblesse de sa population. Les Européens y projettent certains de leurs fantasmes ou de leurs angoisses. Eldorado et paradis perdu se mêlent et éclairent l'engouement dans les salons et les sociétés savantes pour Tahiti, considéré comme un « Jardin d'Eden », une utopie occidentale persistante. La découverte du « paradis tahitien » va orienter la compréhension des peuples océaniens, et aux « bons sauvages » polynésiens on va opposer ceux qui habitent la Mélanésie, la « patrie de la race noire océanienne », ensemble incluant la Nouvelle-Calédonie.

Il résulte de cette vision précoloniale et coloniale un vif contraste entre le pouvoir suggestif des îles polynésiennes, érotisées et fantasmées, et l'ignorance voire la crainte qu'évoquent la Nouvelle-Calédonie. Celles-là utilisent la synecdoque tahitienne (« Tahiti et ses îles ») pour faire leur promotion. Celle-ci pâtit d'un toponyme aux relents coloniaux rappelant, de surcroît, la sombre période des années 1980. Toutefois, il ne faut pas trop ternir l'image de la Nouvelle-Calédonie. Certes, elle n'a pas le renom de « Tahiti » et n'est pas un support de désirs universellement connu, mais elle jouit au Japon d'une réputation fondée sur son caractère « naturel », à l'opposé de l'urbanisation et de la sophistication hawaïenne, dans une ambiance française. Par contre, les « événements » des années 1980, l'affaire du *Rainbow Warrior* en 1985, et la reprise des essais nucléaires à Moruroa, en 1995, ont terni l'image de la France et de ses TOM en Australie, en Nouvelle-Zélande ou au Japon.

Les enquêtes de satisfaction touristique montrent que l'aura de « Tahiti et ses îles » est forte. Derrière les « paysages naturels », « réaliser un rêve » arrive en seconde position des motivations. Près de un quart des touristes l'évoquent. Les vacances en Polynésie française constituent encore pour beaucoup le voyage d'une vie et ils ne sont que 20 % environ à y revenir, un taux de retour très faible. La Polynésie française se trouve alors au croisement d'un fort désir et d'un moment

particulier de la vie des individus. Il n'est donc pas étonnant qu'il s'agisse d'une des destinations privilégiées du voyage de noces qui représentent environ un tiers du flux touristique.

Au cœur du système touristique océanien, on trouve donc la dimension idéale des lieux, mais ceux-ci ont également un rôle notable en considération de leur éloignement des grands foyers de peuplement et de leur situation par rapport aux principaux États émetteurs de touristes.

Le poids de la distance et des voisinages

Dans le Pacifique, l'éloignement à la Métropole, à plus de 20 heures d'avion, est un facteur limitant ce flux, hégémonique dans les DOM. En incarnant universellement l'idée de paradis terrestre, la Polynésie française attire de nombreux touristes étrangers. Dans cette COM, les Métropolitains ne représentant que 19 % du flux en 2006. Les États-Uniens arrivent en tête avec 32 %, suivis par les Japonais (10 %) et les Italiens (6 %). L'origine des touristes en Polynésie française révèle l'importance de l'aire Pacifique : 40 % environ d'entre eux vivent sur les rivages du Pacifique. En Nouvelle-Calédonie, leur part grimpe à 60 % avec des Japonais (30 %) devançant en 2006 de très peu les Métropolitains, les Australiens étant loin derrière (15 %). Les Européens, fût-ce en y incluant les Métropolitains, sont minoritaires dans les deux territoires.

Si la distance est un élément influant fortement la fréquentation, par le truchement du coût et de la durée du trajet, source de fatigue accentuée par la composante principalement méridienne des déplacements, qui se traduit par d'importants décalages horaires, elle ne peut se limiter à sa dimension euclidienne. En effet, les proximités topologiques s'avèrent particulièrement pertinentes pour comprendre les flux touristiques dans le Pacifique. L'existence de liaisons aériennes entre les lieux est un facteur déterminant. L'analyse de ces connexités permet du coup d'éclairer la fréquentation touristique et relativise la sujétion topographique. L'absence de liaison aérienne directe entre la Nouvelle-Calédonie et les États-Unis ou l'Amérique du Sud explique la venue de moins de 2 000 Américains en 2006, dont seulement 800 États-Uniens. La brève existence de la liaison Nouméa-Los Angeles-Paris, assurée par AOM et supprimée en 2001, avait fait grimper le nombre d'États-Uniens à plus de 1 700 en 2000. La faiblesse des Asiatiques, hormis les Japonais, avec respectivement 500 et 300 Sud-Coréens en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie en 2006 et seulement une centaine de Chinois au total, alors qu'il s'agit de marchés touristiques en forte croissance, est également due à l'absence de relations aériennes directes. L'ouverture par Aircalin, en juin 2008, de la ligne Séoul-Nouméa démontre la volonté d'exploiter ce marché à fort potentiel.

Mais il ne suffit pas d'ouvrir de nouvelles relations pour attirer les touristes, comme le prouve la ligne Papeete-New York, inaugurée en 2005 par Air Tahiti Nui. Jusque-là, cette compagnie, dont les activités ont débuté en 1998 et qui s'est dotée de cinq quadriréacteurs long-courriers (Airbus A 340), s'était contentée de reprendre des lignes existantes. Le pari de cette liaison est risqué et ne semble pour le moment pas gagné, avec seulement 6 000 Nord-Américains ayant embarqué à New York en 2006 et un déficit d'exploitation important. Il faut dire que sur la côte Est, la concurrence de la Caraïbe est vive, en proposant des destinations moins onéreuses et beaucoup plus proches. Plus de 12 heures de vol sont nécessaires pour aller de New York à Tahiti, quand il n'en faut que trois ou quatre pour se rendre aux Antilles, qui plus est sans décalage horaire.

Un tourisme à forte contribution

L'éloignement et le nombre moins important de Français d'origine métropolitaine, combinés à un flux majoritairement international, expliquent que le « tourisme affinitaire » y est bien plus faible que dans les DOM, les touristes résidant chez des particuliers ne représentant que 13 % des touristes en Polynésie française en 2006.

Lors même que le « tourisme affinitaire » n'est pas négligeable, l'hôtellerie est un acteur plus important dans le système touristique Pacifique que dans le système domien. Les grandes chaînes internationales y sont beaucoup plus présentes (cf. supra). L'importance de l'hébergement hôtelier, spécialement le poids de l'hôtellerie classée luxe en Polynésie française, explique que ce poste de dépenses y est très supérieur à ce qu'il est en Nouvelle-Calédonie et à la Réunion (42 %, contre respectivement 29 % et 24 %).

Mais ces fortes dépenses sont aussi en relation avec un coût de la vie exorbitant. C'est d'ailleurs le premier motif d'insatisfaction des touristes fréquentant la Polynésie française : 44 % d'entre eux en 2004 ont placé la cherté de la vie en tête des motifs d'insatisfaction. Les coûts du shopping et de la location de véhicule sont jugés prohibitifs par une majorité de touristes. Même les Japonais le notent, alors qu'ils viennent d'un pays où les prix sont très élevés. La chute du dollar et du yen vis-à-vis du franc pacifique, dont la parité par rapport à l'euro est fixe, ne va pas dans le sens d'une atténuation de cette situation, que traduit l'hiatus de plus en plus flagrant entre la réalité de l'offre touristique et son positionnement tarifaire. Un tel décalage est au cœur de la faible compétitivité du système Pacifique.

Si nous ne rentrerons pas, pour comprendre ce système touristique, dans l'épineuse et sensible question de la formation des prix en FOM, et spécialement dans les collectivités françaises du Pacifique, il est important de s'intéresser à la relation avec l'État qu'entretiennent la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie, bien différente de celle des DOM avec celui-là.

Les effets d'une autonomie ambiguë

La Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française dispose d'une large autonomie, suite aux accords de Nouméa de 1998 pour la première, et au statut d'autonomie renforcée de 2004 pour la seconde. A l'opposé de l'assimilation domienne, le principe de spécialité législative s'y applique, ce qui signifie que les lois et règlements édictés en France métropolitaine n'y sont pas applicables de plein droit. Si la « loi Pons » (cf. supra) de 1986 y a été appliquée, il a fallu attendre en Polynésie française les délibérations territoriales de 1995-1996, connues sous le nom de « loi Flosse », renforçant le dispositif, pour voir les investissements défiscalisés fortement progresser. Un système fiscal incitatif complémentaire a pareillement été mis en place en Nouvelle-Calédonie en 2002, sous le nom de « loi Frogier ». Au cours de la période 2001-2005, ces deux collectivités ont concentré 48 % des investissements agréés au titre de la défiscalisation en outre-mer, principalement dans les secteurs de l'hôtellerie et du transport aérien. Mais cette autonomie n'est que politique, car l'État porte économiquement à bout de bras ces économies, spécialement celle de Polynésie française, et son aide a des conséquences sur le développement touristique.

La Polynésie française est l'espace ultramarin qui s'est engagé le plus dans cette activité. Ce secteur a été identifié comme l'un des axes majeurs de développement économique du Territoire dans le cadre de la loi d'orientation pour la Polynésie française promulguée en 1994 et du Contrat

de développement quadriennal signé la même année, auxquels il faut rajouter le « Programme stratégique pour le renforcement de l'autonomie économique de la Polynésie française » de 1996. Une des mesures les plus spectaculaires a été la création d'Air Tahiti Nui, dont la mission est d'alimenter en touristes « Tahiti et ses îles ». Toutefois, l'État, en s'engageant en juillet 1996 à maintenir pendant dix ans le niveau des flux financiers résultant de la diminution des transferts en relation avec l'arrêt des essais nucléaires, n'a fait que retarder la prise de conscience de l'impérieuse nécessité des revenus touristiques, d'autant plus qu'en 2002 ce flux financier a été pérennisé, sous la forme notamment d'une dotation globale de développement économique. En prenant une autre allure, la rente atomique continue de la sorte à inhiber la croissance touristique de la COM, qui est une des plus faibles du Pacifique.

En Nouvelle-Calédonie, ce sont les ressources du nickel qui ne favorisent pas la dynamique du tourisme. La stagnation du flux depuis plus de dix ans en Nouvelle-Calédonie n'est intelligible que par la focalisation des décideurs sur les projets des usines métallurgiques de Goro et Koniambo.

La question foncière est également importante en Océanie. L'indivision des terres en Polynésie française ralentit voire bloque certains projets touristiques, tandis qu'en Nouvelle-Calédonie coexistent des régimes fonciers différents. En effet, les Kanaks y disposent d'un particularisme du droit civil fondamental que l'on nomme « statut personnel ». Celui-ci concerne essentiellement les droits de la personne et de la famille ainsi que les droits patrimoniaux (naissance, mariage, décès, adoption, divorce, succession, etc.) et reconnaît les formes traditionnelles d'organisation familiale et de transmission des biens.

Les terres coutumières (la coutume étant l'ensemble des règles et des comportements spécifiques à la société kanak) couvrent le quart de la Nouvelle-Calédonie, mais la presque totalité des îles Loyauté ou de l'île des Pins. Ces terres sont inaliénables, incessibles, incommutables et insaisissables. Pour tout projet touristique, il faut préalablement consulter les autorités coutumières et s'assurer que la population est d'accord. L'Île des Pins, très convoitée, est un bon exemple des problèmes de mise en tourisme des terres coutumières. En 1967, les habitants de cette île, ont rejeté le développement touristique. Par la suite, l'implantation du Club Med, en baie de Kuto y a été également refusée. Plus récemment, les autorités coutumières ont donné leur accord pour la construction du *Méridien Île des Pins*, un bon exemple de développement touristique sur terre kanak, à l'instar du *Koulnoué Village* à Hienghène qui est passé par la création d'un GDPL (Groupement de droit particulier local permettant au clan ou à la tribu de bénéficier du statut de personne morale pour exercer des activités économiques) avec apport foncier de la part des tribus ou clans voisins en échange de royalties et d'emplois.

Ainsi le jeu original des acteurs national et locaux, dans un contexte d'autonomie renforcée et de reconnaissance des spécificités culturelles des populations autochtones, est un des fondements du système touristique Pacifique.

L'émergence de la multirésidentialité

Naguère encore impensable, la multirésidentialité est désormais possible entre le Pacifique et la Métropole. La majoration des pensions de retraite des fonctionnaires de l'État et des militaires, qu'ils aient ou pas exercé en outre-mer, ne concerne pas tout l'outre-mer puisque les

départements français d'Amérique n'en bénéficient pas. Le triplement du nombre de bénéficiaires entre 1989 et 2005, qui est passé de 9 600 à près de 30 000, conduit à se demander s'il ne s'agit pas d'une arrivée massive de Métropolitains à l'âge de la retraite, partageant leur temps entre le Pacifique et l'Europe, suite à une meilleure information, dont des émissions de télévision sur le sujet, voire à leur promotion par la présidence du gouvernement de Polynésie française sur son site internet. La question est d'autant plus pertinente que les conditions de présence repose sur des bases juridiques fragiles et sur un contrôle difficile.

Conclusion

Le cas du chef-lieu néo-calédonien nous rappelle que les deux systèmes touristiques que nous avons mis au jour sont insuffisants pour comprendre plus finement le tourisme ultramarin, parce qu'il existe des disparités de développement touristique. Par exemple, par leur forte touristicité, leur internationalisation prononcée et la domination écrasante de l'hébergement marchand, Saint-Martin, Saint-Barthélemy et Bora Bora sont certainement à mettre à part dans l'espace touristique ultramarin. Contrairement au reste de l'outre-mer, ces trois îles obéissent à des logiques planétaires et sont en concurrence avec des destinations tout aussi fameuses. On est loin ici du système domien, reposant sur une logique nationale.

Excepté deux des trois destinations que nous venons d'évoquer, la situation du tourisme est alarmante en outre-mer. Le seul atout dont semblent bénéficier les DOM est celui de capter les touristes métropolitains. Le reste de l'outre-mer est soit ignoré, soit peu innovant, vivant sur ses acquis, à l'image de la Polynésie française. La seule exception est Saint-Barthélemy. Le comble dans la conjoncture actuelle est l'absence d'outils d'observation fiables et pertinents du flux touristique. Pendant que le tourisme vivote à la Réunion ou en Nouvelle-Calédonie, les records de fréquentation sont battus aux Maldives, à Maurice ou aux Fidji. Entourées d'îles qui ont connu des réussites incontestables dans ce domaine, les contrées ultramarines françaises auraient-elles des plages moins paradisiaques et des paysages moins luxuriants que leurs voisines ? Si de la Nouvelle-Calédonie à la Martinique, de la Réunion à la Guyane, de la Polynésie française à Saint-Martin, le tourisme a un air de famille, s'il souffre, en gros, des mêmes maux, si sa clientèle est, sans entrer dans les détails, analogue, si ses acteurs sont identiques, c'est que, somme toute, les paysages n'ont pas beaucoup d'influence sur le fonctionnement de ce secteur, n'en déplaise à tous les thuriféraires et naïfs. Les contre-performances ultramarines trahissent des problèmes structurels, dus à une situation de dépendance et d'assistanat.

Le développement de l'outre-mer souffre certainement d'une « absence de politique résolue et cohérente depuis des décennies » et il n'est donc pas curieux que le tourisme en pâtisse. Il n'y a, pour s'en convaincre, que de revenir quelques instants sur la défiscalisation, dont une partie des capitaux a été divertie des vrais investissements touristiques. Tant que les cercles du pouvoir continueront de considérer l'outre-mer comme les danseuses de la République, il n'y aura pas de développement touristique viable. Incontestablement, on peut améliorer la situation actuelle sans remettre en cause la relation infernale de la Métropole avec son outre-mer. Mais cela sera-t-il suffisant ?

Bibliographie

- Baptistide J.-C., 1979, *Tourisme et développement de la Guadeloupe*, doctorat de troisième cycle, université de Rouen, 361 p.
- Blondy C., 2005, « Le tourisme en Polynésie française : les acteurs privés de l'hébergement dit « chez l'habitant » (exemples des îles hautes de Tahiti et Moorea, archipel de la Société) », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 230, p. 153-188.
- Chardon J.-P. et Hartog Th., 1995, « Saint-Martin ou l'implacable logique touristique », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 189, p. 21-34.
- Chardon J.-P. et Hartog Th., 1995, « Saint-Barthélemy : un choix et ses limites », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 191, p. 261-276.
- Dehoorne O., 2007, « Le tourisme dans la Caraïbe », », *Téoros*, vol. 26, n° 1, p. 3-5.
- Dehoorne O., 2007, « Le tourisme dans l'espace caribéen. Logiques des flux et enjeux de développement », », *Téoros*, vol. 26, n° 1, p. 6-14.
- Equipe MIT, 2000, « La mise en tourisme des lieux : un outil de diagnostic », *Mappemonde*, n° 57, p. 2-6.
- Equipe MIT, 2005, *Tourismes 2. Moments de lieux*, Paris, Belin, 349 p.
- Felzines C., 2007, *Le Tourisme, perspective d'avenir de l'outre-mer français*, Paris, Conseil économique et social, coll. « Avis et rapports », 126 p.
- Gay J.-Ch., 1993, « Le tourisme » in Dupon J.-F. (dir.), *Atlas de la Polynésie française*, Paris, ORSTOM, planches 93-94 et notices.
- Gay J.-Ch., 1994, « Le tourisme en Polynésie française », *Annales de Géographie*, n° 577, p. 276-292.
- Gay J.-Ch., 1995, « Le tourisme en Nouvelle-Calédonie », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 189, p. 55-70.
- Gay J.-Ch., 1999, « Le tourisme dans les Outre-mers de l'océan Pacifique », *Mappemonde*, n° 54, p. 26-29.
- Gay J.-Ch., 1999, « Les balbutiements du tourisme mahorais », *Travaux et documents* (revue de la faculté des lettres et des sciences humaines de l'université de la Réunion), n° 11, p. 137-152.
- Gay J.-Ch., 2000, « La mise en tourisme des îles intertropicales », *Mappemonde*, n° 58, p. 17-22.
- Gay J.-Ch., 2001a, « L'île-hôtel, symbole du tourisme maldivien », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 213, p. 26-52.
- Gay J.-Ch., 2003, *L'Outre-mer français. Un espace singulier*, Paris, Belin, 222 p. (actualisé et augmenté en 2008).
- Hartog, Th., 1998, « Les dynamiques touristiques dans les Antilles françaises : le cas de la Martinique », in *Iles et littoraux tropicaux*, Nantes, Ouest éditons, p. 213-220.
- IEDOM-IEOM, 1993, *Le Tourisme dans les Dom-Tom*, Paris, 550 p.
- Poirine B., 2007, « Éloignement, insularité et compétitivité dans les petites économies d'outre-mer », *Conférence AFD/CEROM « Économie d'outre-mer »*, Paris, 26 juin 2007, 24 p.
- Tourisme et Droit*, 2006, n° 83, dossier « Tourisme dans l'outre-mer, paradis à la dérive », p. 12-20.
- Urunuela Y., 2004, « Les perspectives limitées du tourisme en milieu insulaire. Les cas de la Caraïbe et des Antilles françaises », *Espace, Populations, Sociétés*, n° 2, p. 387-396.
- Wood R. E., 2004, « Global currents. Cruise ships in the Caribbean Sea », in Duval D. T. (ed.), *Tourism in Caribbean. Trends, development, prospects*, New York & Londres, Routledge, 302 p., p. 152-171.