



HAL
open science

L'île et l'avion : de la contrainte technique aux choix économiques des îles touristiques de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives)

Hélène Pébarthe-Désiré, Véronique Mondou

► To cite this version:

Hélène Pébarthe-Désiré, Véronique Mondou. L'île et l'avion : de la contrainte technique aux choix économiques des îles touristiques de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives). *Géotransports*, 2014, 3, pp.39-56. hal-02384127

HAL Id: hal-02384127

<https://univ-angers.hal.science/hal-02384127>

Submitted on 28 Nov 2019

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.

L'île et l'avion : de la contrainte technique aux choix économiques des îles touristiques de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives)

The island and the plane: from the technical constraint
to the economic choices of the tourist islands of the Indian Ocean
(Reunion Island, Mauritius, Seychelles, Maldives)

Hélène PÉBARTHE-DÉSIRÉ & Véronique MONDOU

Maîtres de Conférences

UMR ESO CNRS Université d'Angers

Résumé

Le transport aérien est devenu déterminant dans l'ouverture internationale des espaces insulaires émiétés et éloignés des marchés émetteurs de touristes. L'amélioration de l'accessibilité a permis l'apparition de nouvelles destinations et on constate lors de leur mise en tourisme des récurrences dans les politiques déployées par les États. Mais on observe aujourd'hui une situation complexe où s'entremêlent à des degrés divers flux de touristes internationaux et déplacements des insulaires. Le transport aérien est ainsi devenu un outil de désenclavement que se sont appropriés de façon plus ou moins forte les États et possessions insulaires, et qu'ils ont plus ou moins placé au service du développement touristique. À ces enjeux s'ajoutent les stratégies des compagnies aériennes dans un contexte d'internationalisation de leur modèle et de concurrence exacerbée. L'analyse proposée des espaces étudiés (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives) permet de poser les jalons d'une typologie sur les liens entre accès aérien et tourisme et fait apparaître trois types de destinations aux performances et stratégies touristiques différentes.

Mots clés : accès aérien, tourisme, îles, océan Indien, Maldives, Seychelles, île Maurice, île de la Réunion.

Abstract

Air transport has become determining in the international opening of island territories remote from outgoing tourism markets. The improvement of accessibility allowed the apparition of new destinations and we notice, during their stake in tourism, similarities concerning the policies organized by States. But we observe a complex situation today with varying degrees flows of international tourists and travels of the islanders. Air transport so became a tool of opening more or less strongly appropriated by States and island possessions, and which they more or less put in the service of the tourism development. To these issues is added the question of the strategies of airline companies in a context of internationalization of their model and aggravated competition. The proposed analysis of the studied spaces (Maldives, Seychelles, Mauritius and Reunion Island) allows to put the milestones of a typology of the links between air access and tourism and propose three types of destinations which tourism performances and strategies are different.

Key words : air access, tourism, islands, Indian Ocean, Maldives, Seychelles, Mauritius, Reunion Island.

INTRODUCTION

Le développement touristique des îles tropicales éloignées des ensembles continentaux passe par une amélioration de l'accès aérien. Aucun des trois grands bassins mondiaux n'échappe à ce modèle, mais les Caraïbes, du fait de la proximité géographique des États-Unis, ont connu un développement touristique plus précoce que les îles des océans Indien et Pacifique. Une desserte efficace de ces deux bassins n'est intervenue qu'après la Seconde Guerre mondiale grâce aux progrès de l'aviation.

Le couplage entre qualité de l'accessibilité et mise en tourisme est plus ou moins fort et abouti : le choix du tourisme est plus revendiqué dans certains cas que dans d'autres, et ce même pour des îles d'une même région. L'espace étudié ici correspond à la partie ouest de l'océan Indien et regroupe la Réunion, l'île Maurice, les Seychelles et les Maldives. Son éloignement des continents fait de la question aérienne une des conditions de développement communes. On observe, en effet, l'association de trois paramètres qui aboutissent à un développement touristique : des espaces insulaires accessibles quasi-uniquement par l'avion ; une desserte aérienne assurée par les grandes compagnies régulières européennes ou asiatiques, mais aussi par des compagnies appartenant aux États ou possessions insulaires ; et un engouement de la part de touristes à fort pouvoir d'achat.

À cette parenté de facteurs déclencheurs de la mise en tourisme répond pourtant une grande diversité de situations et de stratégies de développement. Dans ce cadre, *comment et dans quelle mesure la desserte aérienne et les stratégies qui lui sont liées interviennent-elles dans les choix touristiques opérés par différents ensembles insulaires ?* La question de l'accessibilité aérienne s'apprécie d'autant mieux que l'on y associe le facteur du statut politique et l'évolution du jeu des acteurs décisionnaires des choix économiques opérés, qu'ils soient locaux ou internationaux et liés au tourisme ou plus strictement au transport aérien.

Après l'étude de la part respective des contraintes communes à ces îles et de leurs évolutions pourtant distinctes, l'analyse de la place tenue par le tourisme aujourd'hui dans leurs économies amènera enfin à mesurer la complexité des arbitrages dans le domaine d'une accessibilité aérienne mise plus ou moins au service du tourisme.

I – CONTRAINTES GEOGRAPHIQUES ET PERFORMANCES TOURISTIQUES

Les améliorations des transports, en intégrant les ensembles insulaires à la mondialisation touristique, ont offert aux territoires de nouvelles possibilités de développement extraverti. Les îles ne sont pas plus que d'autres espaces soumises à un déterminisme physique.

1- Les trois « E » : exiguïté, émiettement, éloignement

Les quatre espaces insulaires (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives) présentent certaines caractéristiques communes. La mise en tourisme s'est faite dans un environnement contraignant dans lequel on peut relever trois difficultés principales.

L'exiguïté des territoires et leur émiettement en de multiples îles compliquent les choix d'aménagement. On recense ainsi 115 îles aux Seychelles et plus de 1 100 îles aux Maldives pour des superficies totales d'à peine 455 et 298 km². Les distances qui séparent les îles au sein d'un même archipel sont elles aussi très importantes, les Seychelles et les Maldives s'étendent respectivement sur 1 000 et 800 km du nord au sud. Même la Réunion et Maurice qui présentent les superficies les plus importantes de cet ensemble avec 2 512 et 1 866 km² font figure de confettis, si on les compare par exemple à Madagascar (587 000 km²).

Par ailleurs, l'éloignement géographique des marchés émetteurs, principalement les pays européens, constitue une difficulté majeure que l'aérien a en partie gommée. À l'image des autres îles dans le monde, ces espaces ont connu une évolution significative de leurs flux

touristiques parallèlement au développement du transport aérien. Les améliorations successives apportées aux appareils ont permis de franchir de plus longues distances dans un temps raisonnable avec davantage de passagers. L'arrivée des avions à réaction dans les années 1950 a doublé la vitesse en vol et la capacité des appareils. Ces innovations technologiques ont ouvert au tourisme des espaces éloignés des pays émetteurs. Cependant, cette notion d'éloignement mérite d'être relativisée : d'une contrainte, elle peut se transformer en argument commercial permettant de valoriser l'isolement, un retrait du monde qui garantirait l'« authenticité » et une rupture avec le quotidien (Nicolas, 2007). Ainsi, si le transport aérien a été l'instrument de la mise à portée de ces îles pour les marchés touristiques émetteurs éloignés de plusieurs milliers de kilomètres, l'attrait des sociétés occidentales pour l'image idéalisée du retranchement au soleil dans une nature présumée préservée s'ajoute à cette condition technologique. Cette image, résultant d'une longue construction (Nicolas, 2007, Maillard, 2006, Dehoorne et Saffache, 2008), trouve toujours un écho favorable auprès des populations des pays industrialisés.

Il n'existe donc pas de déterminisme physique : en dépit de ces contraintes géographiques, le tourisme s'est développé. En outre, au-delà de l'attrait que présente pour la clientèle le phantasme de l'isolement insulaire paradisiaque et dont les îles savent bien jouer pour leur promotion, un regard sur l'occupation humaine de ces territoires permet de nuancer la pression exercée par le tourisme.

2- Un émiettement et une exigüité à relativiser

Insister sur l'idée de petitesse des territoires considérés ne présente guère d'intérêt en soi. C'est ramenée à l'occupation des territoires insulaires par les deux populations, résidente et touristique, que la contrainte spatiale prend sens. Le calcul de la densité et de la pression touristiques renforce l'idée que, derrière des situations en apparence voisines, les réalités démographiques diffèrent.

Si l'on rapporte le nombre des arrivées touristiques à la superficie des destinations, seules les Maldives affichent en 2010 une forte densité touristique, avec 2 650 touristes par km² (Tab.1). Les autres destinations connaissent des densités bien plus faibles, s'échelonnant de 168 pour la Réunion à 501 pour Maurice.

Destination	Arrivées de touristes internationaux (000)	Superficie (km ²)	Densité touristique (nb arrivées / km ²)	Nombre d'habitants (000)	Indice de pression touristique
Maldives	792	298	2 658	313,9	2,52
Maurice	935	1 866	501	1 281,7	0,73
Réunion	421	2 512	168	808,2	0,52
Seychelles	175	455	385	88,3	1,98

Sources : Maldives Monetary Authority, Central Statistics Office of Mauritius, INSEE, National Bureau of Statistics Seychelles.

Tab.1 - Densité et pression touristiques en 2010

Le nombre de touristes est un indicateur qui prend tout son sens quand il est rapporté à la population nationale, permettant de calculer l'indice de pression touristique : inférieur à 1, il signifie que le nombre de touristes accueillis est inférieur au nombre d'habitants. L'analyse montre deux situations différentes (Fig.1). On peut associer d'une part les Seychelles et les Maldives pour lesquelles l'indice est supérieur à 1 et d'autre part la Réunion et l'île Maurice qui ont un nombre d'habitants supérieur aux arrivées touristiques. Cela est particulièrement vrai pour la Réunion où le rapport est de 1 pour 2.

Dans le cas des Seychelles et des Maldives, si on note une pression relativement forte, principalement pour les Maldives, il convient toutefois de la relativiser : elle est finalement

très faible, car l'État maldivien, au régime autoritaire et où l'islam est la religion d'État, a fait le choix d'un développement touristique à l'écart de la vie locale avec aujourd'hui une centaine d'îles-hôtels, inhabitées avant l'implantation d'infrastructures hôtelières (Gay, 2000, 2001, Rufin-Soler, 2005). Cette dissociation nette des fonctions permet à la population de ne pas côtoyer les touristes : ces derniers aux Maldives doivent demander une autorisation spéciale pour se rendre dans des îles habitées (exceptée Malé). Aux Seychelles, l'émiettement insulaire du tourisme permet aussi de nuancer cette pression : les touristes séjournent principalement sur les trois îles les plus peuplées de Mahé, Praslin et la Digue, mais se répartissent en tout sur une dizaine d'îles.

**Fig. 1 Indice de pression touristique en 2010
(nombre d'habitants rapporté au nombre de touristes)**

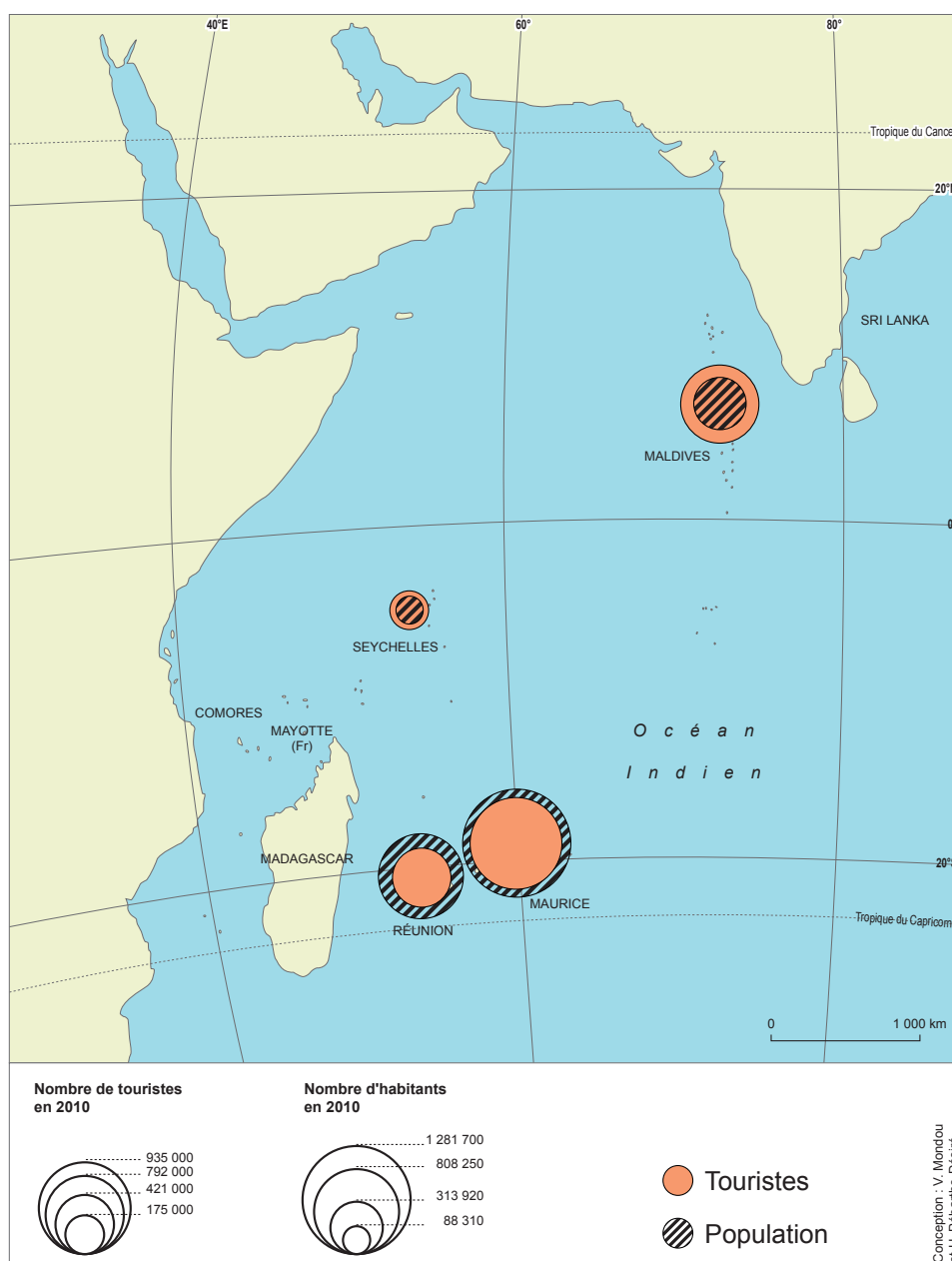


Fig.1 – Indice de pression touristique en 2010 (nombre d'habitants rapporté au nombre de touristes).

Au total, densité et pression touristiques laissent apparaître des nuances claires entre Réunion et Maurice d'une part, mono-insulaires et densément peuplées, et Maldives et Seychelles de l'autre, émiettées et plus faiblement peuplées. Elles n'atteignent pas pour autant des niveaux très forts, en raison des choix d'aménagements touristiques retenus qui répondent à trois logiques. Aux Maldives, les implantations hôtelières prennent la forme d'îles-hôtels afin d'éviter un contact entre touristes et population locale. Le gouvernement issu du coup d'État de février 2012 a durci sa position sur la séparation voulue entre touristes et population. Les Seychelles proposent une offre double : présence d'hôtels sur les îles principales et îles-hôtels afin de jouer la carte de la « robinsonnade ». À Maurice, l'hôtellerie permet aussi un retranchement sous la forme de comptoirs littoraux (Équipe MIT, 2002).

3- La place du tourisme dans l'économie

De nombreux espaces insulaires dans le monde ont connu et connaissent une croissance économique grâce au développement du tourisme, secteur fortement contributeur de devises. Des faiblesses du côté de l'appareil industriel et du domaine agricole ont poussé les États insulaires à s'appuyer sur le secteur tertiaire, et particulièrement sur l'activité touristique, pour construire une stratégie de développement économique.

Les quatre espaces étudiés connaissent des situations contrastées, le nombre de touristes reçus en 2010 s'échelonnant entre 175 000 pour les Seychelles et 935 000 pour l'île Maurice (Fig.2). Rappelons que jusqu'à la fin des années 1970, la fréquentation touristique de l'île Maurice et des Seychelles suivait la même croissance et que les Maldives accueillait un nombre de touristes plus faible que les Seychelles (Gay, 2004). La Réunion connaît une situation atypique puisque c'est la seule des quatre destinations à avoir vu sa fréquentation touristique diminuer en 2010 (-0,4 % par rapport à 2009, source IEDOM). Les chiffres actuels sont donc aussi révélateurs d'une stratégie de développement différenciée selon les pays sur laquelle nous reviendrons ultérieurement.

Fig. 2 Nombre d'arrivées touristiques en 2010

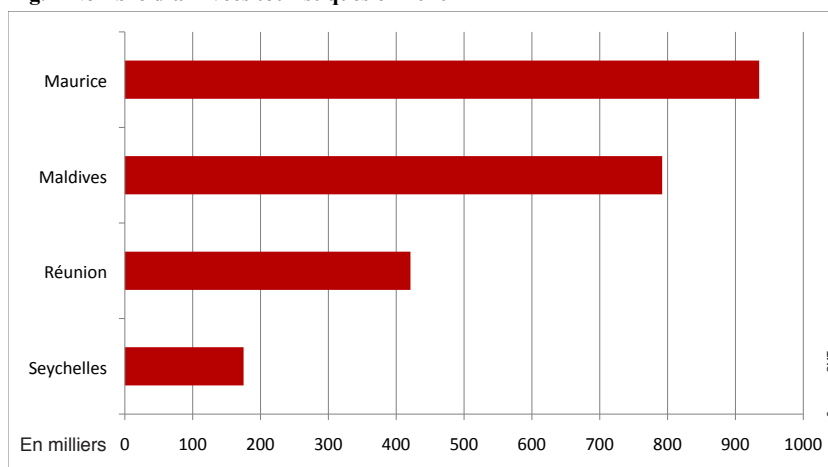


Fig.2 – Nombre d'arrivées touristiques en 2010

La part des recettes touristiques dans le PIB (Fig.3) est révélatrice de la diversification plus ou moins importante des économies locales. Replacer l'activité touristique dans l'ensemble de l'économie nationale permet de mesurer son poids et son caractère crucial

dans le fonctionnement économique. Les Maldives et les Seychelles apparaissent comme les États les plus dépendants de ce secteur avec plus de la moitié du PIB liée au tourisme.

L'île Maurice est dans une situation intermédiaire. Alors qu'elle reçoit le plus de touristes, les industries du textile et de la canne à sucre, même si ces activités ont connu une récession, relativisent la place du tourisme. Après son accès à l'indépendance en 1968, l'île Maurice a décidé de procéder à une diversification économique et de sortir de la mono-activité sucrière pour adjoindre à la production agricole une production industrielle via la création d'une zone franche et le renforcement du secteur des services, via le développement du tourisme et du secteur bancaire off-shore. Le modèle de diversification économique mauricien s'est vu remis en cause depuis 2000 avec la fin des accords ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique) qui assuraient à Maurice de pouvoir vendre sa production sucrière à l'Union européenne, ainsi que face à une concurrence chinoise redoutable dans le domaine textile. De troisième pilier de l'économie, le tourisme est devenu le premier au cours des dix dernières années et ce renforcement paraît incontournable au vu des difficultés rencontrées par les autres secteurs économiques.

La Réunion s'individualise avec une part très faible représentée par le tourisme et une économie aux structures différentes des autres territoires insulaires étudiés du fait de son statut politique. Le statut de département français rend moins nécessaire le développement d'une économie productive et de services dans la mesure où les transferts entre la métropole et l'île sont au cœur du fonctionnement économique. Les liens avec la métropole prédominent nettement sur tout autre type de lien, le tourisme et la desserte aérienne ne faisant que souligner cette relation quasi-exclusive.

Nous sommes donc face à des situations complexes, où les seuls flux touristiques ne suffisent pas à comprendre les choix faits par les États.

Fig. 3 Part du tourisme dans le PIB total en 2007

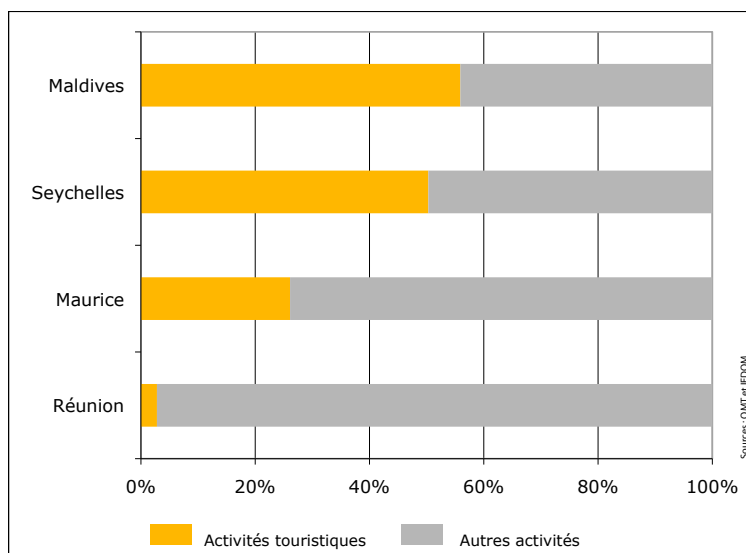


Fig.3 – Part du tourisme dans le PIB total en 2007

II – DESSERTE AERIENNE ET DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Afin de comprendre le lien entre flux touristiques et progrès de l'accès aérien, il convient de retracer l'évolution historique de ces deux éléments.

1- Évolution de la fréquentation touristique

Il s'agit de comparer les évolutions respectives de la fréquentation touristique de chacune des îles (Fig.4), de repérer les récurrences dans la mise en tourisme de ces espaces, et de mettre en évidence les évolutions spécifiques de chacune de ces destinations.

En termes de fréquentation, deux ensembles se distinguent. On peut d'une part associer l'île Maurice aux Seychelles qui connaissent la mise en tourisme la plus précoce, dès les années 1970, alors que, d'autre part, il faut attendre les années 1980 pour les Maldives et la Réunion (Knafou, 1988). Mais les Seychelles sont très rapidement distancées, dès la fin des années soixante-dix, par les autres destinations : dès 1980 et 1981, la Réunion et les Maldives reçoivent davantage de touristes. La Réunion, qui rattrape à la toute fin des années soixante-dix l'île Maurice, ne parvient pas à suivre la croissance de cette dernière et est aussi dépassée par les Maldives à partir de 1999. Outre les épisodes récents du tsunami de 2004 pour les Maldives et du chikungunya pour la Réunion en 2006, qui impactent très fortement à la baisse les arrivées touristiques, la Réunion reste distancée par les Maldives. L'année charnière se situe en 1985 car c'est à partir de cette date que les écarts se creusent pour aboutir à des situations très différentes.

Fig. 4 Evolution de la fréquentation touristique de 1963 à 2010

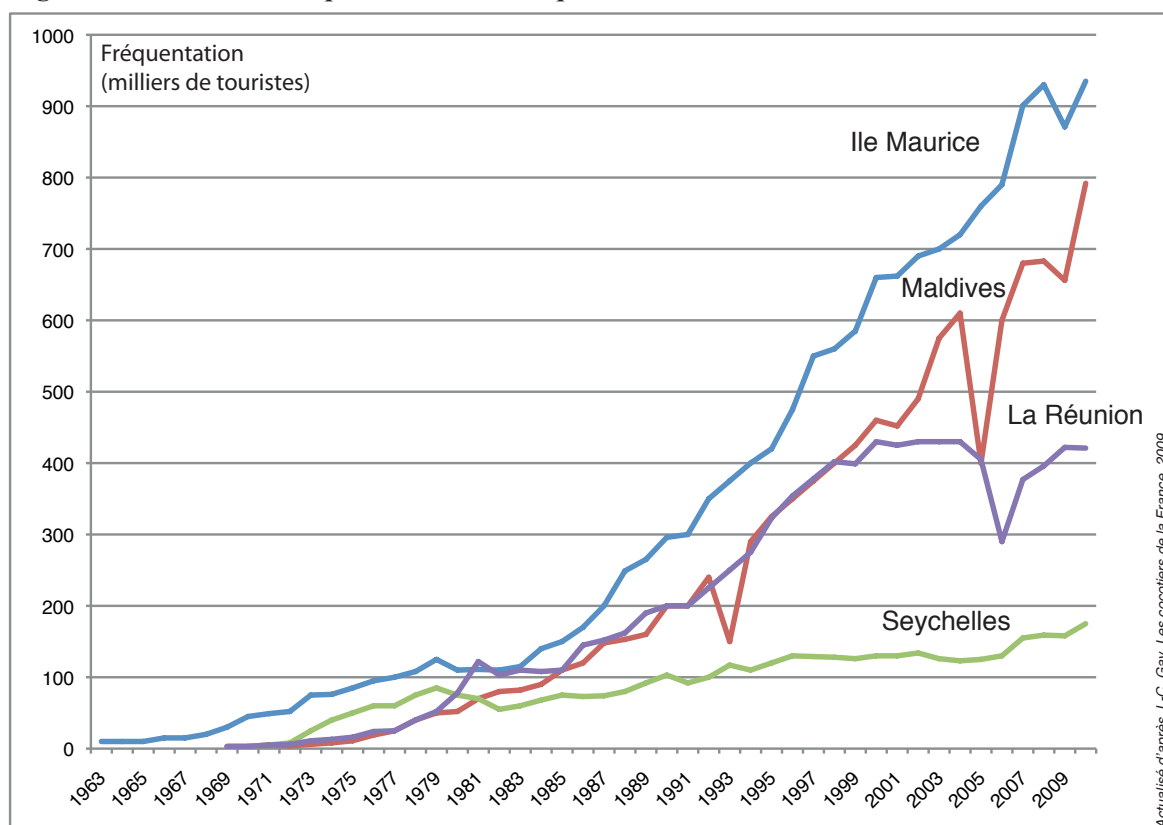


Fig.4 – Evolution de la fréquentation touristique de 1963 à 2010

2- Un accès aérien crucial dans la mise en tourisme

La figure 5 permet de visualiser simultanément la croissance des arrivées touristiques et les événements marquants qui ponctuent leur développement : événements politiques, repères liés à l'activité hôtelière et au transport aérien.

L'examen de chacune des destinations (Fig.5) met en évidence l'importance d'une desserte aérienne efficace comme point de départ de la mise en tourisme. Dans le cas des Seychelles, il fallait jusqu'au début des années 1970 (l'aéroport international a été ouvert en 1971) quatre à cinq jours en bateau depuis Londres, avec seulement deux navires par mois (Gay, 2004). Le cas mauricien montre cependant qu'il existe déjà des formes de développement touristique en lien avec l'aérien avant la généralisation de liaisons performantes, même si celles-ci génèrent des flux minimes. À Maurice, la Seconde Guerre mondiale a joué un grand rôle en dotant l'île d'une piste d'aviation, ce qui rappelle la situation d'autres îles colonisées de l'océan Indien et du Pacifique. La firme mauricienne Rogers, qui développa l'aviation civile et commerciale, est à l'origine du premier vol du Réseau de lignes aériennes françaises (RLAF) (devenu Air France en 1947) arrivé à Maurice le 10 février 1945. Le RLAF exploite la ligne Paris - Maurice dès 1945 (trajet de 6 jours en sept escales, dont Tananarive et la Réunion). Air France, en 1947, met en service un Douglas DC 4 transportant 44 passagers sur Paris-Plaisance (trajet de trois jours). En 1948, la compagnie britannique Skyways inaugure une desserte hebdomadaire Plaisance-Nairobi. Déjà agent général du RLAF puis d'Air France, Rogers assure la représentation de nouvelles lignes aériennes qui gagnent Plaisance, à commencer par celle de Qantas en 1952, et l'escale des passagers rend nécessaire la création d'une structure d'hébergement, signant par là même le coup d'envoi du développement touristique de l'île (Pébarthe, 2003).

Ainsi, dès les années 1950, l'île Maurice devient une escale pour la compagnie australienne Qantas sur la route reliant Perth à Johannesburg, la nécessité de loger les passagers de l'avion incitant à la création d'hôtels adaptés en termes de capacité et de prestations. Le début du tourisme correspond ainsi au choix de Maurice comme « île-escale ».

Fig. 5 Evolution de la fréquentation touristique et étapes de la mise en tourisme

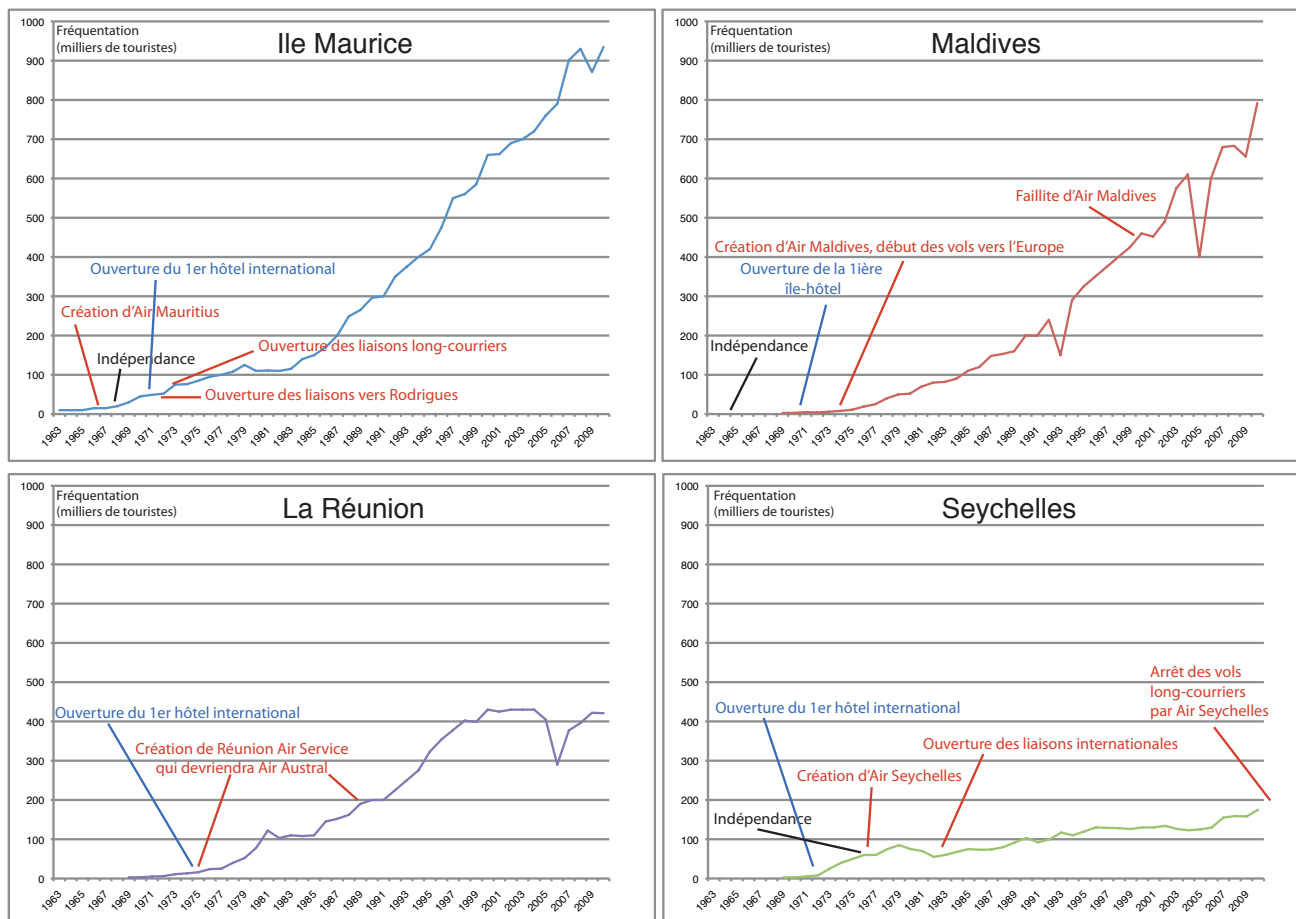


Fig. 5 – Evolution de la fréquentation touristique et étapes de la mise en tourisme

Cependant, on peut voir sur chaque graphique que la croissance des flux est postérieure à une desserte aérienne efficace. Celle-ci se caractérise par des vols directs possibles grâce aux améliorations apportées aux avions, mais aussi aux infrastructures. Ainsi, l'allongement de la piste d'atterrissage de l'aéroport d'Hululé aux Maldives, en 1981, évite une escale au Sri Lanka avec changement d'appareil et permet ainsi d'intensifier les flux (Gay, 2000a).

Si les premières liaisons sont souvent le fait de compagnies aériennes étrangères, très rapidement les gouvernements s'emparent de cet outil et des compagnies nationales sont créées. Les Seychelles sont d'abord desservies par des compagnies étrangères, dans un premier temps par British Airways (1972), compagnie appartenant à la puissance coloniale, puis Air France et Lufthansa ouvrent des lignes en 1974 (Gay, 2004).

3- Des évolutions touristiques et aériennes distinctes

L'avion étant devenu le mode de transport hégémonique, les États comprennent vite l'intérêt d'être autonomes face aux compagnies étrangères. On note par ailleurs (Fig.5) que l'accès à l'indépendance et la création de compagnies aériennes sont souvent concomitants (Air Mauritius, 1967 et Air Seychelles, 1977).

L'île Maurice et les Seychelles voient donc rapidement la création d'une compagnie, mais avant de proposer des vols internationaux long-courriers, ces compagnies réalisent des dessertes régionales, vers Rodrigues (île appartenant à la République de Maurice) et vers la Réunion pour la première, et entre les îles seychelloises pour la seconde.

À Maurice, la création d'Air Mauritius constitue l'événement principal en matière d'accès aérien et d'affirmation de la vocation touristique de l'île. Les principaux actionnaires sont alors le gouvernement de Maurice, Rogers and Co, British Airways et Air France. Le premier vol de la compagnie (vol Maurice-Rodrigues assuré par un Piper Navajo de 6 places) ne date cependant que de 1972. À partir de cette date, Air Mauritius tisse peu à peu sa toile de lignes aériennes. Les premières liaisons assurées dans les années 1970 révèlent les liens historiques de Maurice avec certains pays (Angleterre, France, Inde) et, dans le cas de Paris et Londres, ne sont pas assurées par des vols directs. Le réseau se diversifia vers l'Europe et l'Asie dans les années 1980, pour les besoins du tourisme d'une part, et de la zone franche d'autre part (vols sur Hong Kong et Singapour). Les vols vers l'Australie (empruntés essentiellement par des Mauriciens établis dans ce pays, et par une clientèle d'affaires), Madras et Dubaï sont plus récents.

Dans le cas d'Air Seychelles, ce n'est qu'à partir de 1983 que la compagnie se dota d'avions long-courriers, soit cinq ans après le lancement de la compagnie (Gay, 2004). La desserte interinsulaire, même si elle est d'abord conçue comme un outil de continuité territoriale, sera aussi utilisée à des fins touristiques puisque, contrairement aux Maldives où les îles-hôtels sont d'abord concentrées autour de l'aéroport d'Hulule, aux Seychelles, les îles à vocation touristique peuvent être éloignées de plusieurs centaines de kilomètres de la porte d'entrée internationale, leur taille étant suffisante pour accueillir une piste d'atterrissage (Gay, 2000a).

Les Maldives suivent un schéma différent, même si le point de départ est proche. Ce sont, en effet, des investisseurs étrangers, d'abord italiens au début des années 1970, qui lancent l'activité touristique sur cet archipel et c'est dans un premier temps la compagnie Air Ceylon qui assure des liaisons en effectuant une escale sur son propre territoire (Sri Lanka). Mais très rapidement, l'État s'empare de cette activité et crée en 1974 la compagnie nationale, Air Maldives, fondée avec l'objectif de rendre accessible le territoire aux touristes européens. Dans un souci de contrôle politique et économique des flux touristiques, les îles-hôtels sont d'abord créées à proximité de l'île capitale, Malé, près de laquelle se trouve l'aéroport. Outre la porte d'entrée internationale constituée par l'aéroport de Malé depuis 1981, l'archipel dispose de quatre aéroports régionaux. L'introduction de bateaux à moteur, hélicoptères (en 1989) et hydravions (en 1994) pour acheminer les touristes a permis d'étendre l'accès aux zones les plus éloignées (UbiFrance, 2010). Ainsi, l'activité aérienne est organisée exclusivement comme un outil permettant de capter des flux touristiques qui

sont ensuite redistribués vers les îles-hôtels (Gay, 2001, Ruffin-Soler, 2005). Dans un contexte concurrentiel de plus en plus marqué, les Maldives ont fait le choix de l'efficacité aérienne et touristique avec 17 compagnies internationales desservant leur territoire en 2010, alors que la compagnie nationale, Air Maldives, a fait faillite en 2000.

La Réunion s'individualise par rapport aux autres espaces : son statut politique a bien sûr des incidences sur les choix de développement du territoire. Lors de la création de la compagnie locale (Réunion Air Service qui devient ensuite Air Austral), Air France est impliquée dans cette compagnie. Ce n'est qu'en 2005, lorsque Air Austral développe une stratégie de dessertes long-courriers vers la France, qu'Air France se retire du capital. La Réunion n'opte pas pour une stratégie d'ouverture touristique internationale comme les Seychelles ou l'île Maurice. Ce sont d'abord des infrastructures touristiques et de loisirs à destination de la population locale qui sont conçues (Gay, 2009) et des lignes avec la France métropolitaine qui sont ouvertes.

Les mécanismes de desserte laissent apparaître des stratégies de développement variées. Si l'accessibilité aérienne est incontournable et que tous les territoires se sont dotés de compagnies nationales, les évolutions respectives mettent en évidence une variété de positionnements. On devine ici déjà des distinctions nettes entre territoires insulaires.

III – UN ACCES AERIEN MIS AU SERVICE DU TOURISME ? TROIS TYPES DE DESTINATIONS.

À partir des distinctions mises en évidence, l'analyse du réseau de dessertes aériennes couplée à celle de l'origine et de la nature des touristes, permet d'identifier des types de flux et de destinations.

1- Une inscription différenciée dans la mondialisation touristique

Si l'on considère les quatre destinations au regard des grandes tendances du tourisme international, on ne peut encore que rejeter une idée déterministe qui ferait de l'éloignement un handicap difficilement surmontable. Comme le précise l'OMT (2011), « *La grande majorité des visiteurs internationaux ne quittent pas leur région, dans une proportion d'environ quatre arrivées sur cinq dans le monde. Les marchés d'origine du tourisme international demeurent très concentrés dans les pays industrialisés de l'Europe, des Amériques et de l'Asie-Pacifique. Cependant, avec l'augmentation du revenu disponible, beaucoup d'économies émergentes connaissent une croissance accélérée depuis quelques années (...). L'Europe est actuellement le premier marché générateur de touristes, en produisant un peu plus de la moitié des arrivées de touristes internationaux dans le monde ; elle est suivie de l'Asie-Pacifique (21 %), des Amériques (16 %), du Moyen-Orient (4 %) et de l'Afrique (3 %)* ».

Ainsi, les quatre destinations étudiées réalisent la double performance, d'une part d'être de plus en plus fréquentées par des foyers émetteurs lointains malgré la tendance très majoritaire au plan mondial aux déplacements intra-régionaux, et d'autre part, de capter un flux majoritairement européen, et donc le premier marché générateur de touristes dans le monde. Cette situation n'empêche pas ces destinations de miser sur une diversification des marchés émetteurs, notamment vers l'Asie, preuve supplémentaire de leur réactivité face à la mondialisation touristique actuelle.

Néanmoins, là encore, vis-à-vis de l'origine des touristes et de la performance des quatre destinations étudiées, des distinctions nettes sont à relever. Tout d'abord, la carte de la Réunion (Fig.6) met en évidence l'écrasante domination des touristes venus de métropole (82 % en 2010). Pour les trois autres destinations, l'effectif des touristes est mieux réparti entre différents marchés, même si on note une domination française à Maurice (avec 32 % des touristes venant de France métropolitaine en 2010 et 12 % de la Réunion), et, dans une moindre mesure, aux Seychelles (où les Français constituent la première clientèle, mais seulement 20 % des visiteurs). Dans le cas des Maldives, la « dépendance » par rapport à

un marché est encore moins nette, puisque le premier marché, britannique, ne représente que 16 % des arrivées en 2009, talonné par les marchés italien et allemand.

La domination européenne est donc bien réelle, mais on note un relatif succès en matière de diversification de la provenance des visiteurs, sauf dans le cas réunionnais (Fig.6). Ainsi, tandis que l'Afrique du Sud constitue le quatrième marché émetteur pour Maurice en 2010, la diversification est plus nette encore pour les Seychelles (avec, en 2010, 6 % de visiteurs sud-africains, 5 % de Russes et 3 % d'Émiratis), et s'est totalement affirmée aux Maldives qui enregistraient en 2009, 24 % de visiteurs en provenance d'Asie (notamment 39 % de Chine, soit plus que l'effectif des touristes venus de France, et 24 % du Japon).

Dans le cas des Maldives, cette diversité des foyers émetteurs s'accompagne d'une diversité des dessertes, avec pas moins de dix compagnies européennes et sept compagnies asiatiques. Ce constat est moins valable pour les Seychelles qui diversifient leurs lignes certes vers le Golfe, mais surtout au profit d'une clientèle européenne. À Maurice, s'exprime toujours une forte volonté étatique de conserver la domination des airs grâce à la compagnie nationale Air Mauritius qui assure la majeure partie de la desserte touristique, à l'exception de l'ouverture récente à Corsair pour la France en 2006, et à Transaéro pour la liaison avec Moscou.

Ces quatre destinations insulaires privilégient donc aujourd'hui une politique touristique qui veille à préserver le principal marché émetteur européen, tout en faisant croître la part de nouveaux marchés. Les stratégies des acteurs de l'aérien et du tourisme s'accordent-elles pour y parvenir ?

Fig. 6 a Origine géographique des touristes aux Maldives en 2010 (6 premiers pays émetteurs)

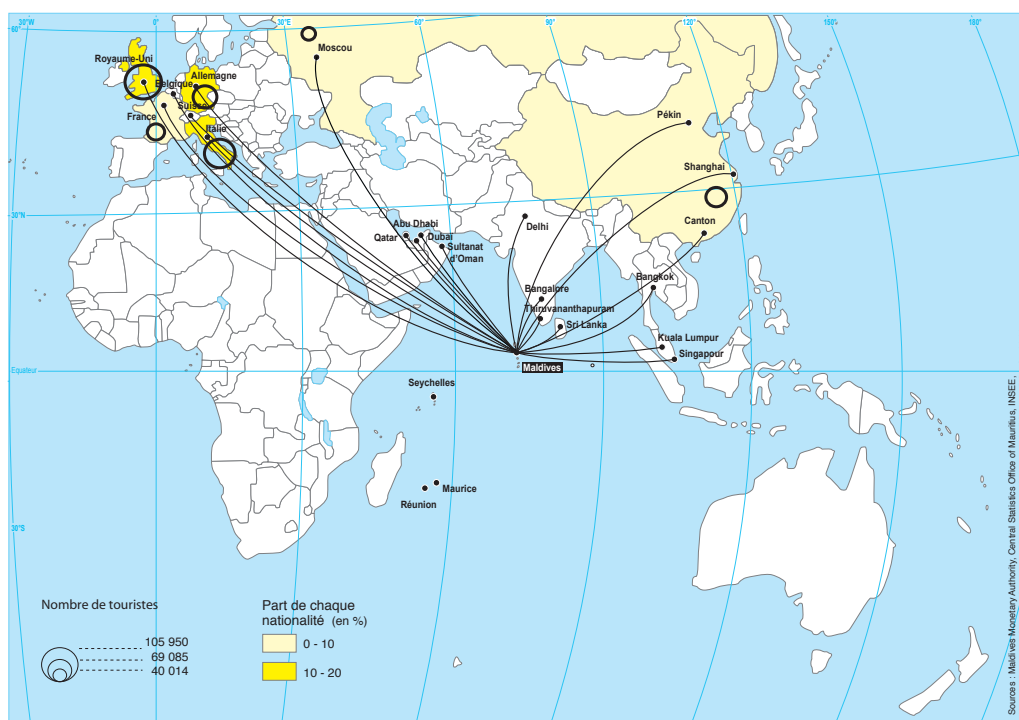


Fig.6a – Origine géographique des touristes aux Maldives en 2010 (six premiers pays émetteurs)

Fig. 6 b Origine géographique des touristes aux Seychelles en 2010 (6 premiers pays émetteurs)

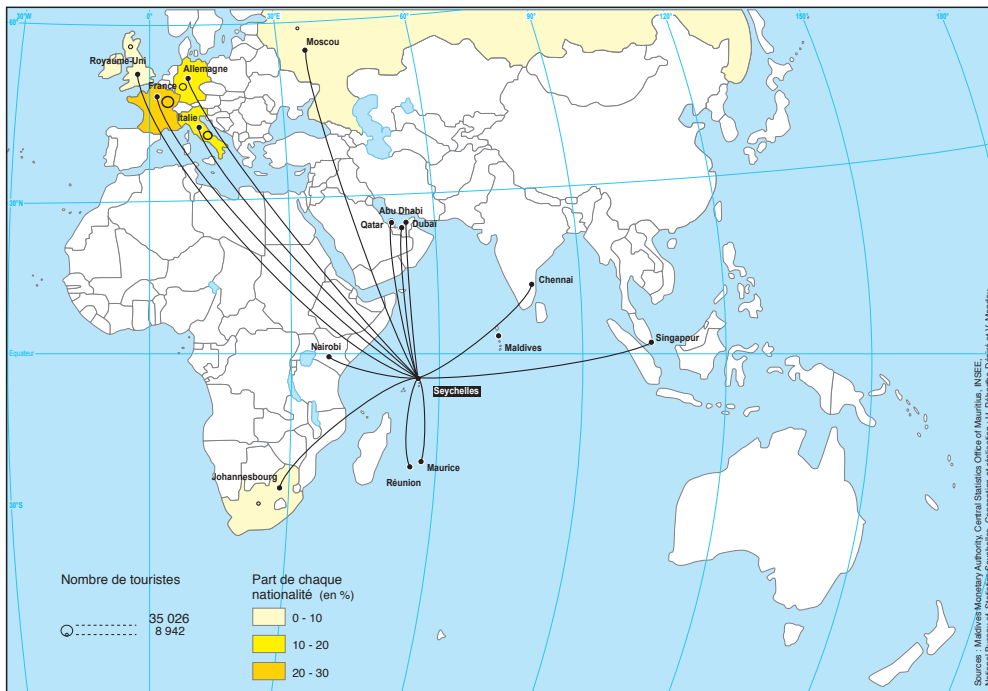


Fig.6b – Origine géographique des touristes aux Seychelles en 2010 (six premiers pays émetteurs)

Fig. 6 c Origine géographique des touristes à l'île Maurice en 2010 (6 premiers pays émetteurs)

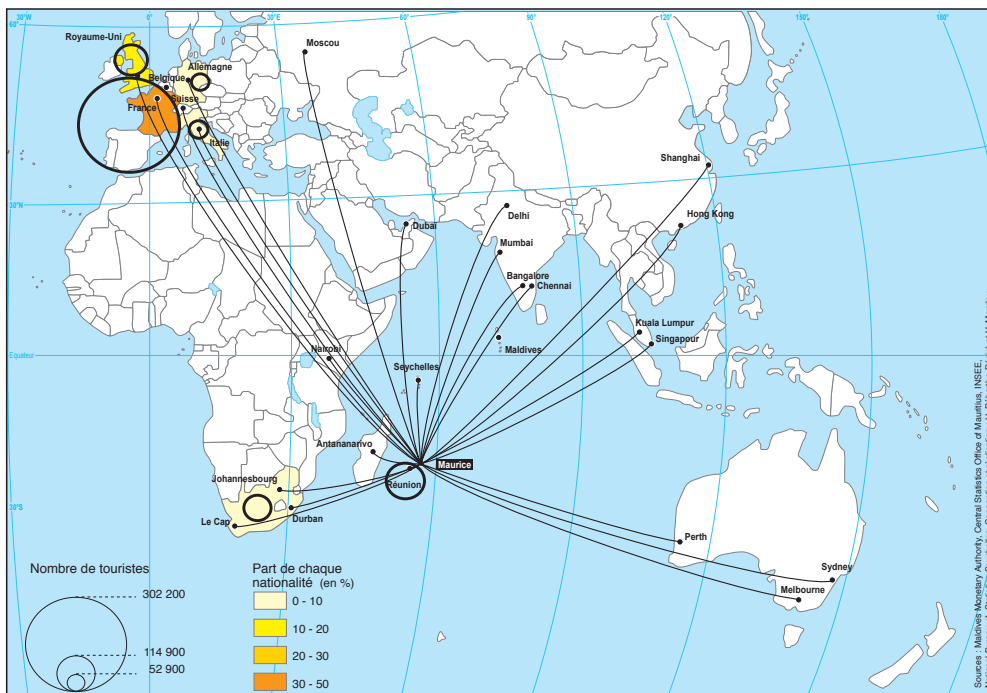


Fig.6c – Origine géographique des touristes à l'île Maurice en 2010 (six premiers pays émetteurs)

Fig. 6 d Origine géographique des touristes à la Réunion en 2010 (6 premiers pays émetteurs)

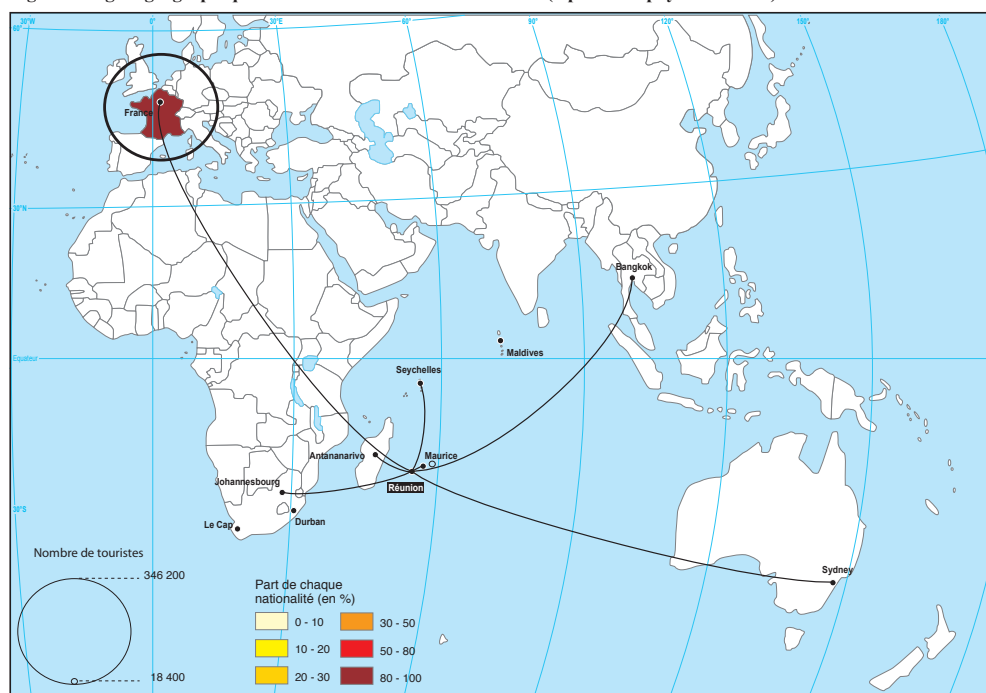


Fig.6d – Origine géographique des touristes à la Réunion en 2010 (six premiers pays émetteurs)

2- Des stratégies d'acteurs de l'aérien et du tourisme différenciées

Pour les destinations étudiées, qui doivent à la fois assurer la rentabilité du secteur aérien et une performance touristique indispensable à leur développement économique, la marge de manœuvre est étroite.

Ainsi, Maurice connaît depuis le début des années 2000 un problème d'ajustement, notamment en périodes de pointe touristique (décembre, août), entre le nombre de sièges avion et le nombre de lits hôteliers. En effet, cette destination refuse les vols charter et les lignes régulières ne suffisent pas à permettre un remplissage optimal des hôtels, créés en nombre depuis dix ans. Ce problème dit de rapport entre *room capacity* et *seat capacity* explique en grande partie l'ouverture du marché acceptée par les autorités mauriciennes à Corsair en 2006. Apparue alors comme contradictoire avec le positionnement touristique haut de gamme travaillé par la destination, cette arrivée de Corsair a été dans le même temps appréciée par les hôteliers, régulièrement en discussion avec les autorités pour faire venir davantage de touristes, le gouvernement se préoccupant lui de ne pas créer une concurrence susceptible de mettre en difficulté Air Mauritius (Mondou & Pébarthe-Désiré, 2009).

Air Seychelles se trouve aujourd'hui en difficulté et a annoncé la fin de ses vols vers l'Europe en 2012. Le gouvernement seychellois a en effet permis la desserte du territoire par Emirates Airlines en 2009 : cette compagnie concentre aujourd'hui une grande part du trafic et achemine un nombre croissant de touristes européens. Ainsi, la forte croissance des dessertes des villes européennes par les compagnies du Golfe, avec escale ensuite dans les Émirats et au Qatar, contribue à renforcer le tourisme tout en affaiblissant Air Seychelles.

Dans une moindre mesure, une partie des touristes français à destination de Maurice échappent à Air Mauritius et choisissent aujourd'hui de transiter par la Réunion sur Air Austral, cette compagnie détenant maintenant des Boeing 777 et une desserte provinciale assez efficace (Lyon, Marseille, Toulouse). Cette situation crée une concurrence pour Air Mauritius, sans pour autant améliorer véritablement les performances touristiques de la Réunion en termes de séjours dans cette île.

Dans le cas des Maldives, la diversité des compagnies privées qui desservent la destination répond parfaitement à la stratégie de mettre l'aérien au service du tourisme. Le système des îles-hôtels apporte, en effet, une intégration importante de la filière touristique, avec une chaîne partagée entre compagnies aériennes étrangères pour l'acheminement international, tour-opérateurs commercialisant telle ou telle île et groupes hôteliers opérant dans chaque île. Le maillon de la desserte inter-insulaire, entre l'aéroport international et les îles-hôtels est assuré quant à lui par des compagnies privées maldiviennes.

Finalement, l'analyse croisée des dessertes aériennes, des provenances des touristes et des stratégies des acteurs concernés permet d'aboutir à une typologie prenant en compte les flux aériens dans toute leur diversité et les contraintes posées au développement touristique.

3. Trois types d'organisation des flux de passagers

L'analyse de la composition des flux de passagers à destination des îles étudiées permet de mieux cerner la part réelle du tourisme. Trois types d'organisation des flux apparaissent (**Fig.7**), répondant à des pratiques différenciées dans les mobilités des populations, entraînant elles-mêmes des répercussions économiques spécifiques au sein de chaque ensemble insulaire.

Fig. 7 Typologie des flux

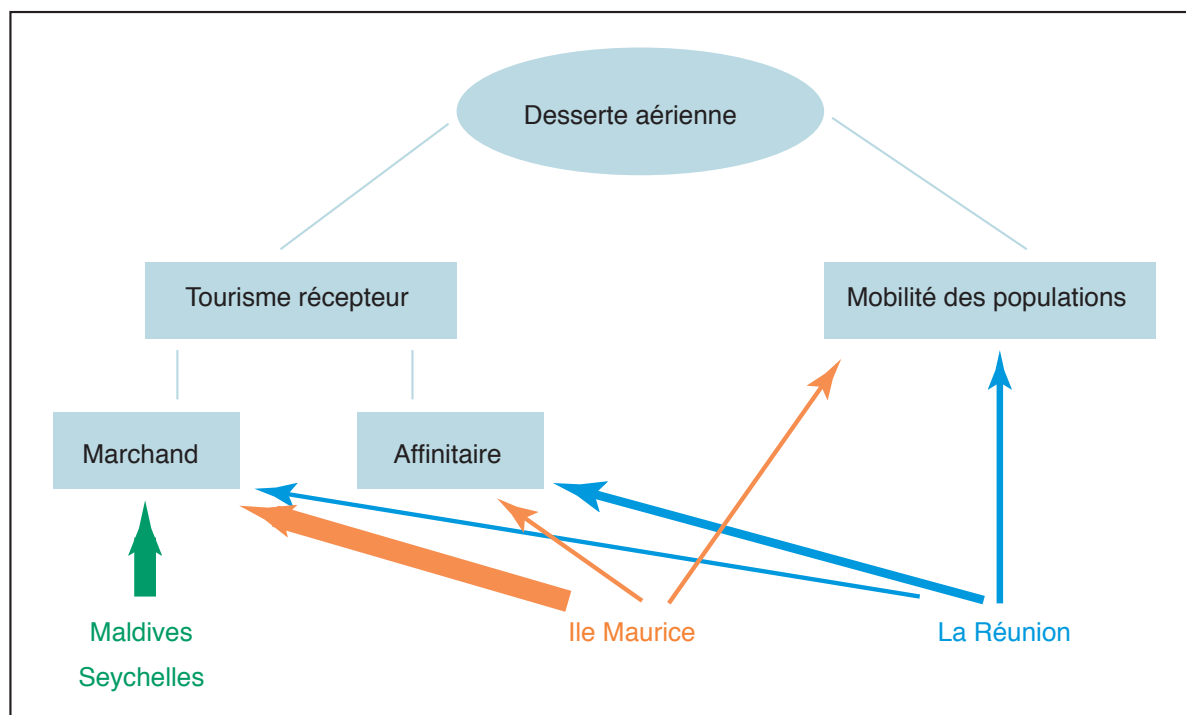


Fig.7 – Typologie des flux

Les flux de passagers mêlent mobilité des populations locales, mobilité non touristique et mobilité permettant le développement du tourisme récepteur dans ces îles. Le tourisme peut lui-même être scindé en deux, entre un tourisme que nous qualifierons de « marchand » (profitant directement à l'industrie touristique, notamment hôtelière), et un tourisme « affinitaire » (répondant à des logiques de visites à des parents et amis) et qui échappent ainsi assez largement à la filière touristique marchande, notamment du point de vue de l'hébergement et des tour-opérateurs réceptifs locaux.

Si les Maldives et les Seychelles, États peu peuplés et peu soumis aux mobilités d'une diaspora peu nombreuse, parviennent à se concentrer sur le développement d'un tourisme récepteur marchand directement rétributeur pour leurs économies, la situation réunionnaise se présente comme bien différente, tandis que Maurice constitue une sorte de type intermédiaire présentant les flux les plus composites.

Dans le cas de la Réunion, le niveau des séjours du tourisme marchand est passé sous le niveau des séjours du tourisme affinitaire depuis 2004 (enquête de 2011 INSEE et IRT). Même les embellies de 2009 et 2010 qui ont vu une progression des séjours d'agrément au sein des hébergements marchands ne suffisent pas à faire dominer le tourisme marchand.

Pour Maurice, la diversité des mobilités est le signe d'une part, d'une diaspora assez nombreuse, éparpillée entre Europe et Australie et qui monopolise une partie de la capacité aérienne, et d'autre part, d'une certaine maturité de la destination qui connaît aussi des flux affinitaires. Ces derniers sont le fruit de la répétition des séjours par les touristes et de la constitution par les touristes de réseaux de connaissances leur permettant d'avoir recours à des modes d'hébergement alternatifs à l'hôtel. La majorité des touristes continuent néanmoins de venir via des forfaits incluant avion et hôtel.

Les cartes proposées (Fig.6) corroborent cette analyse d'une desserte plus ou moins vouée au tourisme. Tandis que les lignes ouvertes vers la Chine et la Russie apparaissent, dans le cas des Maldives, comme directement pourvoyeuses de touristes, les lignes assurées par Air Mauritius vers la Chine et l'Australie le sont peu, empruntées surtout par des flux d'affaires pour la Chine, et, pour l'Australie par des flux affinitaires, une importante communauté mauricienne ayant émigré en Australie. Les lignes déployées vers l'Asie par Air Mauritius témoignent néanmoins de la volonté politique assez forte du gouvernement depuis quelques années de renforcer les marchés touristiques indiens et chinois avec, pour l'instant, davantage de succès concernant l'Inde.

Finalement, les Maldives et les Seychelles sont parvenues à disposer d'une desserte aérienne mise au service du tourisme, avec une intégration particulièrement efficace de la filière touristique aux Maldives.

La Réunion commence à disposer, avec Air Austral, d'un outil aujourd'hui rentable et assez performant pour la desserte de la métropole comme pour celle de Maurice. Mais cet outil est conçu par ses dirigeants comme obéissant à une logique très « aérienne ». Il n'existe pas encore à la Réunion, malgré une volonté politique naissante depuis 2010 du côté de la Région, de synergie forte entre les acteurs de l'aérien et ceux du tourisme, permettant de faire véritablement décoller la destination. La desserte est en outre franco-française et « captée » en grande partie par des flux affinitaires insuffisamment rémunérateurs pour le secteur touristique.

Dans le cas de Maurice, la situation est finalement la plus complexe, la destination ayant à composer, d'une part entre des flux marchands et des flux affinitaires et, d'autre part, entre une compagnie aérienne nationale et des besoins du secteur touristique incitant à une plus grande ouverture vers des opérateurs étrangers, ouverture qui permettrait d'augmenter les flux de visiteurs. Maurice propose donc une situation intermédiaire entre les cas maldivien ou seychellois et le cas réunionnais avec une composition de flux de passagers qui s'avère contraignante à certaines périodes de l'année pour le secteur le plus crucial de l'économie.

CONCLUSION

Les quatre ensembles insulaires étudiés connaissent des contraintes communes, mais ces destinations diffèrent aussi par d'autres aspects qui expliquent davantage que les contraintes géographiques la diversité des situations.

L'accès aérien s'est avéré crucial pour le développement touristique. On a pu relever l'importance de la création de compagnies nationales et leur lien avec le renforcement du tourisme. Une divergence récente est également apparue en termes de type de desserte et de choix touristiques : aux Maldives et aux Seychelles, la desserte internationale est désormais aux mains d'opérateurs étrangers, tandis que l'île Maurice se montre soucieuse de préserver sa compagnie nationale, et la Réunion sa compagnie régionale (Air Austral).

Mais si une desserte aérienne efficace et diversifiée sert le développement du tourisme, en particulier son lancement, la clé du succès touristique est encore plus à chercher du côté des jeux politiques et socio-économiques qui jalonnent les parcours de ces territoires, finalement bien différents aujourd'hui dans leurs démarches et leurs résultats. Dans ces jeux, les acteurs des secteurs aérien et touristique ne se confondent pas et ne se comprennent pas toujours. Cette situation porte préjudice au tourisme récepteur d'une destination faiblement marchande comme la Réunion comme à celui d'une destination à maturité comme Maurice.

La multiplicité des besoins en matière de transport aérien est liée au niveau de peuplement, de richesse et de diversification économique des espaces insulaires considérés. Diversité des activités économiques, mobilités estudiantines, diasporiques, importance d'un tourisme émetteur sont de nature à contrarier le tourisme récepteur. Dégager les moyens pour une multiplication des dessertes, représente un investissement au dessus des moyens de petits États insulaires, et même de possessions de pays riches. Les destinations considérées s'orientent donc progressivement vers un modèle de développement aérien et touristique extraverti dans les cas des Seychelles et des Maldives, et plus centré sur des acteurs nationaux et locaux dans les cas mauricien et réunionnais.

Bibliographie

Dehoorne O. & Saffache P., 2008, Le tourisme dans les îles et rivages tropicaux : enjeux, menaces et perspectives, *Études caribéennes*, n°9-10, Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux et subtropicaux ;

[En ligne], mis en ligne le 8/09/2008 : URL <http://etudescaribeennes.revues.org/document1413.html>

Dehoorne O., Saffache P. (2008), « Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux : ressources et enjeux de développement », *Études caribéennes*, n°9-10, Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux et subtropicaux ;

En ligne], mis en ligne le 8/09/2008. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/document1413.html>

Doumenge J.-P., 2007, L'outre-mer français face aux pratiques touristiques, *Hérodote*, n° 127, pp.103-123.

Équipe MIT, 2002, *Tourismes 1, Lieux communs*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde ».

Gay J.-C. (1998), La dynamique touristique de l'île Rodrigues (Maurice), *Actes des 7^e Journées de géographie tropicale de Brest*, Nantes, Ouest éditions/Presses académiques, 708 p., pp.205-212.

Gay J.-C., 2000a, Deux figures du retranchement touristique : l'île-hôtel et la zone franche, *Mappemonde*, n° 59, pp.10-16.

Gay J.-C., 2000b, La mise en tourisme des îles intertropicales, *Mappemonde*, n° 59, p. 17-22.

Gay J.-C., 2001, L'île-hôtel, symbole du tourisme maldivien, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 213, janvier-mars, pp.27-52.

Gay J.-C., 2004, Tourisme, politique et environnement aux Seychelles, *Revue Tiers-Monde*, n° 178, pp.319-339.

Gay J.-C., 2006, Transport et mise en tourisme du Monde, *Cahiers de Géographie*, n° 4, actes du colloque organisé à Chambéry du 13 au 15 septembre 2006, pp.11-22.

Gay J.-C., 2009, *Les cocotiers de la France, Tourismes en outre-mer*, Paris, Belin, 136 p.

- IEDOM, 2011, *La Réunion, rapport annuel*, 213 p.
- INSEE, IRT, 2010, Fréquentation touristique - 1^{er} semestre 2010, le tourisme d'agrément progresse, 2 p.
- Knafou R., 1988, Le tourisme à la Réunion et à Maurice, *Mappemonde*, n° 3, pp.9-11.
- La Réunion, rapport annuel 2010*, 2011, IEDOM (Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer), 213 p.
- Magnan A., 2008, Le développement des îles-hôtels aux Maldives : d'hier à demain, *Études caribéennes*, n° 9-10, Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux et subtropicaux, [En ligne], mis en ligne le 8 septembre 2008. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/document862.html>
- Maillard J.-C., 2006, Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 234, avril-juin, pp.167-198.
- Mondou V. & Pébarthe-Désiré H., 2009, La place de l'offre aérienne dans la construction et le développement d'une destination touristique, in Lemasson J.-P. & Violier P. (dir.), *Destinations et territoires I. Coprésence à l'œuvre*, Montréal, PUQ – Téoros, pp.110-122.
- National Bureau of Statistics, 2010, *Seychelles in figures 2010 edition*, 37 p.
- Nicolas T., 2007, L'insularité aujourd'hui : entre mythes et réalités, *Études caribéennes*, n° 6, L'écotourisme dans la Caraïbe ; [En ligne], mis en ligne le 4/09/2008. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/document509.html>
- OMT, 2011, *Faits saillants du tourisme, édition 2011*, 12 p.
- Pébarthe H., 2003, *Le tourisme, moteur du développement de la République de Maurice ? Un secteur à ménager, des lieux à intégrer*, Doctorat de Géographie, Université Paris IV – Sorbonne, 467 p.
- Republic of Mauritius, Central Statistics Office, 2010, *Mauritius in figures 2010*, 47 p.
- Rufin-Soler C., 2005, Les politiques de gestion insulaire dans l'archipel des Maldives, *Cybergeo: European Journal of Geography*, [En ligne], mis en ligne le 17/10/2005. URL : <http://www.cybergeo.eu/index3067.html>
- Seetaram N., 2008, *Mauritius*, in Graham A., Papatheou A. & Forsyth P., *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Ashgate, pp.313-321.
- UBIFRANCE (2010), *Le tourisme aux Maldives, fiche de synthèse*, 4 p.

