



HAL
open science

Accessibilité et insularité. Volume I - Position et projet scientifique (rapport de synthèse)

Marie-Annick Lamy-Giner

► **To cite this version:**

Marie-Annick Lamy-Giner. Accessibilité et insularité. Volume I - Position et projet scientifique (rapport de synthèse). Géographie. Université de La Réunion, 2019. tel-02481092

HAL Id: tel-02481092

<https://hal.univ-reunion.fr/tel-02481092>

Submitted on 17 Feb 2020

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.

Marie-Annick LAMY-GINER, Maître de conférences en géographie
Habilitation à Diriger des Recherches sous le parrainage de François TAGLIONI

Accessibilité et insularité

Volume I -Position et projet scientifique (rapport de synthèse)



HDR présentée, à l'université de La Réunion, **le 17 mai 2019** devant un jury composé de :
 Madame BERNARDIE-TAHIR Nathalie, Pr en géographie université de Limoges, rapporteur
 Monsieur JAUZE Jean-Michel, Pr en géographie université de La Réunion, rapporteur
 Monsieur LAJOIE Gilles, Pr en géographie université de La Réunion, examinateur
 Madame LAVAUD-LETILLEUL Valérie, Pr en géographie université Montpellier 3, examinateur
 Madame MAUPERTUIS Marie-Antoinette, Pr en économie université de Corse, rapporteur
 Monsieur TAGLIONI François, Pr en géographie université de La Réunion, garant de l'HDR

Crédits des illustrations de la page de couverture (de gauche à droite, de haut en bas) :

- Photo d'un porte-conteneurs au port de Port-Louis, © M.-A. Lamy-Giner 2012 ;
- Publicité pour Air Mauritius, © *Annual Report* 2017 ;
- Schéma de la desserte d'Air Austral, © M.-A. Lamy-Giner 2017 ;
- *L'île au Trésor* en bande dessinée, Hugo Pratt et Milano Milani, d'après le roman éponyme de Robert Louis Stevenson, Édition Casterman 2010 ;
- Enveloppe timbrée, pour les vingt ans de la liaison La Réunion-Mayotte, © La Poste ;
- Photo de l'aéroport de Mayotte (vue sur l'ATR de la compagnie Ewa), © M.-A. Lamy-Giner 2014 ;
- Schéma de la desserte aérienne régionale depuis La Réunion, © M.-A. Lamy-Giner 2017 ;
- Schéma du rayon d'action de la compagnie aérienne Ewa, © M.-A. Lamy-Giner 2017 ;
- Photo de l'aéroport Roland Garros (vue sur un des Boeing de la compagnie Air Austral), © M.-A. Lamy-Giner 2017 ;
- *La Grande Forêt des Chintiens (Le pays des îles)* d'Anne Brouillard (album jeunesse).

Marie-Annick LAMY-GINER, Maître de conférences en géographie
Habilitation à Diriger des Recherches sous le parrainage de François TAGLIONI

Accessibilité et insularité

Volume I -Position et projet scientifique (rapport de synthèse)

HDR présentée, à l'université de La Réunion, **le 17 mai 2019** devant un jury composé de :
Madame BERNARDIE-TAHIR Nathalie, Pr en géographie université de Limoges, rapporteur
Monsieur JAUZE Jean-Michel, Pr en géographie université de La Réunion, rapporteur
Monsieur LAJOIE Gilles, Pr en géographie université de La Réunion, examinateur
Madame MAUPERTUIS Marie-Antoinette, Pr en économie université de Corse, rapporteur
Madame LAVAUD-LETILLEUL Valérie, Pr en géographie université Montpellier 3, examinateur
Monsieur TAGLIONI François, Pr en géographie université de La Réunion, garant de l'HDR

SOMMAIRE

SOMMAIRE	4
REMERCIEMENTS	6
AVANT-PROPOS	7
INTRODUCTION	9
Chapitre 1	18
Accéder à l'île	18
Chapitre 2	34
L'accessibilité insulaire dans la « littérature »	34
Chapitre 3	46
Une discontinuité « apprivoisée » ?	46
Chapitre 4	70
Marche et démarches d'une géographe sur quelques « arpents » de terrain.....	70
Chapitre 5	83
D'escale en escale, de rivage à rivage, appréhender l'accessibilité portuaire et aéroportuaire	83
Chapitre 6	111
À la recherche des îles de l'océan Indien et les îles de l'océan Indien dans la recherche ..	111
Chapitre 7	124
Le Sud-Ouest de l'océan Indien à la loupe de l'accessibilité.....	124
Chapitre 8	147
De nouvelles pistes à explorer	147
CONCLUSION	156
Une myriade d'îles comme elles	156
BIBLIOGRAPHIE	163
TABLE DES ENCADRÉS	181
TABLE DES FIGURES	182
TABLE DES TABLEAUX	184
TABLE DES MATIÈRES	185

« - Larguez ! larguez l'amarre ! »
Joseph Conrad. *Un paria des îles.*

REMERCIEMENTS

Certes la rédaction d'une HDR est un voyage en solitaire mais cette odyssee n'en demeure pas moins riche en rencontres, coopérations et amitiés, qui sont autant de sémaphores et balises d'un parcours.

D'emblée je tiens à remercier François Taglioni, le garant de cette HDR. Il m'a laissée maîtresse de la scène m'apportant son halo d'éclairage. Merci infiniment François pour tes conseils avisés et ta confiance.

Je suis ravie que Jean-Michel Jauze, directeur de l'UFR LSH et directeur du laboratoire de géographie, ait accepté de faire partie de ce jury. Il a toujours cru en moi et ses suggestions ont guidé bien de mes pas. Je suis aussi reconnaissante à Gilles Lajoie, président du CAC et professeur de géographie, pour ses encouragements renouvelés, au seuil d'un Conseil, et sa participation au jury.

À Nathalie Bernardie-Tahir, Valérie Lavaud-Letilleul et Antoinette Maupertuis : je suis très honorée de votre présence au jury. Merci vivement d'avoir accepté d'enrichir cette discussion de votre connaissance fine tantôt de l'insularité tantôt des transports.

Que ce soit lors de nos rencontres à Durban, à La Réunion, ou lors d'échanges épistolaires, Jacques Charlier m'a toujours prêté une oreille attentive. Il est un des plus grands spécialistes portuaires et je lui suis reconnaissante de m'avoir pris sous son aile. Merci Jacques de ton soutien indéfectible.

Le petit cercle des géographes, Fabien Brial, Telesphore Brou, Fabrice Folio, Christian Germanaz et Béatrice Moppert participe à un environnement de travail agréable, ponctué de quelques fous rires mémorables. Merci pour vos mots et échanges qui ont été précieux pour avancer, pour rassurer. Une mention particulière à Fabrice. Nous étions ensemble sur les bancs de la « fac », nous-voici collègues mais surtout amis. La constance de ton amitié est un phare assurément.

Une pensée chaleureuse à la petite équipe éditoriale : Guilhem Armand, Freddy Huet, Issa Kanté et Hélène Pongérard-Payet. Sans vous, la tâche aurait été bien ardue. À Serge Bouchet (historien), Valérie Magdelaine-Andrianjafitrimo (littéraire) et Vilasnee Tampoe-Hautin (civilisationniste) : votre soutien, vos conseils et votre amitié sont d'une grande valeur.

Quelques-unes des illustrations qui ponctuent ce travail ont été réalisées par Emmanuel Marcadé. Il est souvent venu en appui de mes travaux au cours des dix dernières années et je lui en suis profondément reconnaissante. Merci Emmanuel.

J'adresse aussi mes remerciements à Nicolas Alarcon, responsable de l'espace « Océan Indien » à la bibliothèque universitaire Droit-Lettres, pour la formation *Zotero* dispensée et surtout pour son aide dans « la récupération » d'articles dans des revues peu accessibles.

Je remercie vivement, mes amis historiens, Colombe Couelle et Jean-François Géraud, pour leur relecture.

Qu'il me soit permis de dédier ce travail à mes deux « fistons » : Aurélien et Valentin ainsi qu'à mon mari Jean-Jacques. Que de week-ends et de vacances sans vous et pourtant sans vous comment aurais-je pu aboutir ?

AVANT-PROPOS

« Il était tard lorsque K. arriva. Une neige épaisse couvrait le village. La colline était cachée par la brume et par la nuit, nul rayon de lumière n'indiquait le grand Château. K. resta longtemps sur le pont de bois qui menait de la grand-route au village, les yeux levés vers les hauteurs qui semblaient vides ».

Franz Kafka. *Le Château*.

En commençant le travail d'introspection qui tantôt nous empêche, tantôt nous pousse à nous lancer dans l'aventure de l'HDR, je n'ai eu de cesse de penser au « *Château* », roman de F. Kafka, lu quelques années auparavant. Effectivement, *Le Château* peut être interprété comme une « parabole de l'activité d'écriture » (Morel, 2008). L'écrivain pragois met en relief, dans son troisième roman, les exigences du travail d'écriture, sans se permettre ici de parler, en ce qui me concerne, « d'écriture littéraire ». À bien des égards, je me suis sentie comme le personnage de K., héros ou anti-héros du roman, qui occupe la profession d'arpenteur et qui cherche à « s'appropriier par arpentage le lieu étranger dans lequel il est venu » et à « trouver son identité dans ces actes d'appropriation territoriale » (Neumann, cité par Chaix-Bryan, 2008). Tout commence avec l'écriture...

Était-ce au mois d'avril ou au mois de mai 2017 que l'idée de faire une HDR fleurissait dans le siège de ma pensée ? Qu'importe, les contraintes en termes de cours, de recherches (articles à rendre, montage de colloque, pilotage d'une revue) ou de charges administratives me firent rapidement ranger le projet qui devint petit à petit évanescant pour disparaître dans les limbes du subconscient. En octobre, je fis le constat que le projet avait pourtant germé ; le subconscient doit être un terreau fertile. Non que les questions disparaissent mais elles semblent, tout à coup, aller de soi. Le déclic vint de là.

J'avoue ne pas avoir vécu cette rédaction comme une gageure mais comme un cheminement, presque une quête (au sens littéral du terme). Au cap des quarante ans, elle m'a semblée opportune. J'ai beaucoup appris au cours de cette décennie de recherches, sans doute ai-je encore beaucoup à apprendre, à transmettre. Alors prenons cette HDR pour ce qu'elle est à savoir un point intermédiaire et en même temps un tremplin vers l'accompagnement de doctorants.

Ma démarche a été inspirée, voire dictée, par cette réalité géographique concrétisée par la myriade d'unités insulaires isolées, quand bien même certaines se situent à quelques encablures d'une grande terre, posée sur la toile indigo de l'océan Indien. Un groupe d'îles (des Comores à Rodrigues, des Seychelles à Maurice, de Nosy Be à La Réunion, en passant par Mayotte) localisé dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, forme aujourd'hui le noyau principal de ma recherche. Ce bassin est intéressant parce qu'il offre, au-delà de quelques points communs, une grande diversité de situations. Un monde pluriel. Dans ce quadrilatère, les comparaisons semblent aisées. À défaut de former un bloc homogène, on assiste à quelques velléités, que ne peuvent gommer des rivalités historiques, de rapprochement.

J'ai donc choisi de porter mon analyse sur les îles occidentales de l'océan Indien. Elles entrent quasiment toutes dans la catégorie « petits espaces insulaires ». Une exception, Madagascar, Grande Île « gansée » de petits archipels, saute aux yeux. Je ne l'ai pas exclue de l'analyse, il m'a semblé qu'elle pouvait, à bien des égards, supporter la comparaison et j'en ai donc usé.

Je n'ai pas, et j'assume ce choix, inclus l'impact des nouvelles technologies d'information et de communication dans mes propos sur l'accessibilité insulaire. À peine l'ai-je saupoudré de-ci, de-là. Je ne nie pas qu'une autre révolution soit en marche, cette thématique devrait d'ailleurs faire l'objet de futures recherches. Néanmoins, quelle que soit l'accélération dans la diffusion de la communication, elle ne peut signifier ni la fin des impacts de la distance, ni celle de la mobilité.

INTRODUCTION

« Le voilà, le soir, à méditer sur cette nouvelle contradiction. Avant, quand il n'avait pas le moindre espoir de pouvoir l'atteindre, l'île paraissait encore à portée de main. À présent qu'il apprenait l'art qui le conduirait là-bas, l'île s'éloignait [...].

[...] Et il se remet à songer à une île faite à sa mesure, ou bien à la mesure de ses rêves ».

Umberto Eco. *L'île du jour d'avant*.

« Île ou continent ? C'était toujours la grave question dont se préoccupait Briant, Gordon, Doniphan, que leur caractère et leur intelligence faisaient véritablement les chefs de ce petit monde. [...]. En tout cas, que cette terre fût insulaire ou continentale, il était manifeste qu'elle n'appartenait point à la zone des tropiques ».

Jules Verne. *Deux ans de vacances*.

« Le corail gribouillait des arabesques dans la mer comme si un géant s'était penché pour reproduire les contours de l'île d'un trait hâtif, mais s'était arrêté, interrompu par la fatigue. [...]. La marée entraînait l'écume, l'effiloçait loin du récif, de sorte que les garçons eurent l'illusion, un moment, qu'ils se trouvaient sur un bateau en marche arrière ».

William Golding. *Sa majesté des mouches*.

Pour le poète Leconte de Lisle, Bourbon, son île natale, est « fille de l'océan¹ ». Peut-on utiliser cette métaphore pour parler de n'importe quelle île ? Tout est question de perception, de regard. Parce que certaines se dressent à quelques encablures de la terre continentale, seraient-elles moins îles que les « archipels océaniques² » ? Quand d'autres (Sri Lanka, Nouvelle-Zélande, Salomon), filles de continent, symbolisant les vestiges de continents engloutis (Aubert de la Rüe, 1956), sont devenues, par les desseins de la Nature, filles de l'océan. Les îles « continentales » (îles méditerranéennes) ou « bordières » (îles atlantiques proches des côtes) ne sont pas moins îles que les autres (Péron, 1988) mais « une île est d'autant île que la rupture est forte ou ressentie comme telle » (Bonnemaison, 1990, p. 119). Or, les transports gommement-ils cet effet de rupture ?

Tout dépend aussi, sans doute, de la casquette prise, botaniste, ethnologue ou géologue, du regard porté, insulaire ou continental, ou encore de l'angle de vue choisi, social, économique, culturel ou politique (Lamy-Giner, 2018 ; Taglioni, 2006). Une chose est certaine, l'île est une terre entourée d'eau de toutes parts, définition quasi commune à toutes les langues (Pelletier, 2005 ; Taglioni, 2006). Elle est donc caractérisée par l'océan qui se déploie entre des extrêmes (continent et île, île et île), dont il remplit l'entre-deux, mais sans pour autant combler le vide. Sans doute même crée-t-il ce vide ? Gilles Deleuze affirmait même que c'est l'océan qui l'entoure qui est désert (2002). Toutefois, il ne faut pas forcément l'aborder en termes de séparation ou d'obstacle, il peut aussi faciliter les échanges. Nous y reviendrons. Manifestement, les termes eau, mer ou océan entrent dans la définition de l'île. C'est un lieu que la mer ou l'océan enserre et, qui plus est, se distingue par rapport au continent voisin (Racault, 1995 ; Sanguin, 1997). Les deux auteurs introduisent ici une autre dimension fondamentale, l'altérité par rapport à un continent. Sans continent, point d'île. Anne Meistersheim de souligner que « l'île n'existe que dans sa relation à l'Autre au continent » (2001, p. 18).

Pour C. Fleury, « l'objet géographique "île" constitue une métaphore de la démarche géographique dans laquelle les questions de degré et de limite sont omniprésentes » (2006, p. 54). Ce qui nous amène à une deuxième interrogation. Pouvons-nous déterminer avec exactitude où s'arrête la petite île et où commence la grande (Taglioni, 2006) ? Non pas qu'un peintre, par un effet de sfumato, leur aurait donné des contours imprécis, mais quand il est question de seuil, de limite, l'objet-île est fuyant, vaporeux. C'est là toute l'ambiguïté des îles. On peut retenir avec F. Taglioni que les seuils de 11 000 km² et de 1,5 million d'habitants permettent de caractériser le petit espace insulaire (*ibid.*). En ce cas pourquoi ne pas prendre la barre symbolique des 10 000 km² ? Parce qu'il y a des îles, à l'instar de Viti Levu (10 531 km²) aux Fidji, qui renferment les mêmes caractéristiques que leurs plus petites sœurs. Le curseur ne

¹ « Je te quitte, à jamais, fille de l'océan
Le navire s'ébranle et son front écumeux
Au rivage attentif fait ses derniers adieux
Se berce avec fierté sur la vague qui gronde
Puis salue avec grâce, en s'inclinant sur l'onde [...] ».
Charles M. R. Leconte de Lisle. *Le départ*.

² Edgard Aubert de la Rüe a rangé les îles en deux grands types génétiques, aux « îles continentales », simples dépendances géographiques et géologiques des continents, s'opposent des « îles océaniques », comprenant unités volcaniques et coralliennes (1956). Pour E. Kolodny, en Méditerranée, les îles sont de type continental « et les unités volcaniques ne sont jamais à plus de 200 km de la terre ferme » (1974, p. 54). Et de rajouter que « l'insularité méditerranéenne n'a rien de comparable avec celle de la Polynésie, dont les îles ponctuent l'immensité du Pacifique » (*ibid.*).

semble pas aisé à positionner. François Taglioni s'accorde à dire lui-même qu'il subsiste une part d'arbitraire quand il est question de limite.

Ainsi Singapour³ (5,6 millions d'habitants), archétype du petit espace insulaire, du moins en termes de superficie (585 km² pour l'île principale), n'entre pas dans cette classification. Est-ce à dire que les îles-villes, densément peuplées, en outre reliées au continent proche par des ponts, ont perdu de leur insularité ? Le poids démographique peut effectivement être un critère. Néanmoins ici l'argument fondamental reste les ponts jetés au-dessus de la mer, qui amarrent l'île au continent, du moins à la péninsule malaise, et lui feraient perdre sa caractéristique, voire son caractère. Ce qui ne veut pas dire que l'insularité disparaît, par contre le lien physique, matérialisé par un pont, en modifie les aspects. Cela étant dit, Singapour n'est nullement un appendice⁴ de la Malaisie, elle s'apparente davantage à un avatar d'île. Ou mieux une île-avatar, expression que nous pourrions utiliser pour parler des îles à pont, à tunnel, ou à autres liens fixes (chapitre 5). Jean Demangeot faisait remarquer dans la discussion qui suivit la communication de J.-M. Miossec, lors du colloque sur l'insularité méditerranéenne, que « Jerba désenclavée par une route commence à ne plus être une île » (Miossec, 1976, p. 208). L'île rattachée au continent semble ici devenir un bout de continent. Que l'île soit rattachée physiquement au continent est une chose, comment les insulaires perçoivent cette nouvelle insularité en est une autre. Les insulaires habitant ces îles « remorquées » doivent en la matière avoir des avis bien tranchés. Il faut aussi constater que là où Jerba appartient à la Tunisie, Singapour est indépendante. Alors *quid* de cette insularité ? En fin de compte, il s'agit surtout de noter que le « modèle » qualifié de « petit espace insulaire », comme tout modèle, est avant tout une « moyenne » (Reynaud, 1984). Et là où il y a moyenne, il y a écart.

Nul besoin que l'île soit loin du continent, ni difficile d'accès, pour que l'insularité trouve toute son expression. L'important, au fond, c'est la coupure de l'élément liquide et la frontière physique qui en marque la limite. Fait physique, la délimitation par la mer d'une surface habitée, de taille variable, mais plus petite que grande, s'avère un critère géographique de premier ordre. Philippe Pelletier apporte la définition suivante à l'insularité⁵ : « la relation dynamique qui s'est construite entre un espace insulaire et la société qui y vit » (1997, p. 21). De la géographie à la littérature, de l'histoire à l'anthropologie, « l'insularité vécue » s'inscrit bien souvent dans le cadre de la dépendance et du décentrement par rapport, entre autres, à une métropole ou ancienne métropole, à un continent. L'insularité peut être aussi un état instable marqué de précarité d'ordre politique, économique ou culturel. Elle a, à coup sûr, une nature géopolitique dont accession à l'indépendance, délimitation de zone économique exclusive, insertion dans l'économie internationale (tourisme, paradis fiscal, pavillon de complaisance, commerce hors taxe) sont quelques facettes. Néanmoins ce n'est pas parce que chaque entité insulaire est parée des habits de l'unicité, « une île n'est à nulle

³ Singapour est un archipel composé de 63 îles (superficie totale de l'archipel 719 km²). La principale île (Ujong) abrite l'essentiel de la population. En réalité, seules deux îles sont habitées (Ujong et Ubin) ; Sentosa s'apparentant davantage à un parc de loisir. Les autres îles, fermées au public, concentrent des activités industrialo-portuaire et militaire.

⁴ Pendant une courte parenthèse (de septembre 1963 à août 1965), Singapour a intégré la Fédération des États de Malaisie, avant de choisir le chemin de l'indépendance.

⁵ Étymologiquement : dérivé savant de « insulaire » (adjectif employé dès 1516), lequel est emprunté du latin *insularis* « relatif à une île », dérivé de *insula* « île ».

autre pareille » (Doumenge, 2010, p. 409), qu'elle ne partage pas des points communs avec les autres îles. C'est là toute l'ambiguïté, tout le paradoxe de cet « être » à la pluralité des visages (encadré 1).

Touriste russe (TR) : Il est chouette cet hôtel, idéal lorsque l'on voyage avec des enfants.

Moi (M) : Oui, c'est vrai que les chambres sont adaptées et que le jardin est aménagé pour les petits. Vous venez d'où ?

TR : De Russie, Moscou. Nous sommes aux Seychelles depuis trois semaines, et dans cet hôtel depuis la semaine dernière. Et vous ?

M : De La Réunion, vous connaissez ?

TR : Non, c'est où ?

M : Situez-vous l'île Maurice ?

TR : Oui, nous avions hésité entre les deux destinations [...]

M : La Réunion est une petite île française située à 200 km au sud-ouest de Maurice

TR : Vraiment ! Puis-je vous demander pourquoi vous venez en vacances sur une île alors que vous habitez sur une île ?

M (surprise !) : Les deux ne sont pas semblables !

TR : Une île c'est une île, non ! [...]

Extrait d'une discussion avec une touriste russe, sur la plage de Beau Vallon, aux Seychelles, pendant que les enfants jouent ensemble à faire un château de sable (mars 2013).

En quoi y aurait-il une aberration à se rendre en vacances sur une autre île pour un insulaire ? Ce n'est pas tant la destination qu'il faille interroger que les motivations. Je n'avais plus repensé à cette conversation, épiphanie de la mémoire, avant de me plonger dans ce travail d'HDR. Elle met au moins en exergue la multiplicité des regards, sans doute un brin stéréotypé.

Encadré 1 : Une île c'est une île !

Sur les centaines de milliers d'îles essaimées à la surface des océans, les espaces insulaires supérieurs à 100 000 km² ne sont pas légion, une grosse quinzaine. Certains affirment qu'au-delà de 1 000 000 km², ils sont assimilables à des continents (Australie en tête) (Brunet, 1997 ; Depraetere, 1990). Christian Depraetere ajoute qu'il n'y a guère que la taille « qui les différencie » par rapport au continent. Tous s'accordent à dire, même si R. Brunet n'est pas aussi catégorique, que la limite d'une île n'est guère aisée à déterminer. Quelle fourchette attribuée à la grande île ? À la moyenne île ? Est-ce si fondamental de les catégoriser ? La taille aurait-elle un impact sur l'accessibilité ? Ou mieux, est-ce que l'accessibilité s'améliore en fonction de la taille ? Certes, la dimension accessibilité, et en filigrane celle des transports, n'entre pas en ligne de compte pour aider à trancher la question de la taille de l'espace insulaire. Pour autant, elle peut être une focale pertinente d'analyse. Le « hub » insulaire, qu'il soit maritime ou aéroportuaire, relève-t-il plutôt de la grande ou de la petite île ? Par quel mécanisme, un espace insulaire devient-il un hub de premier ordre ? En d'autres termes quelles îles, cœurs de cible des compagnies maritimes et aériennes, déclinaisons locales de stratégies globales, sont aujourd'hui privilégiées ?

Roger Brunet rappelle que « rares sont les îles qui correspondent exactement à une île, non à un archipel » (1997). L'archipel se découpe en micro-motifs, fragments épars, pas toujours bien reliés les uns aux autres. Jean-Baptiste Arrault a mené un essai d'épistémologie conceptuelle sur le terme archipel (2005). Il montre comment le toponyme, qui signifie à l'origine « La mer Egée », devenu concept, désignant aujourd'hui un groupe d'îles, interpelle directement la géographie et plus généralement les sciences sociales. L'insularité peut être particulièrement marquée au sein d'un semis d'îles, celles

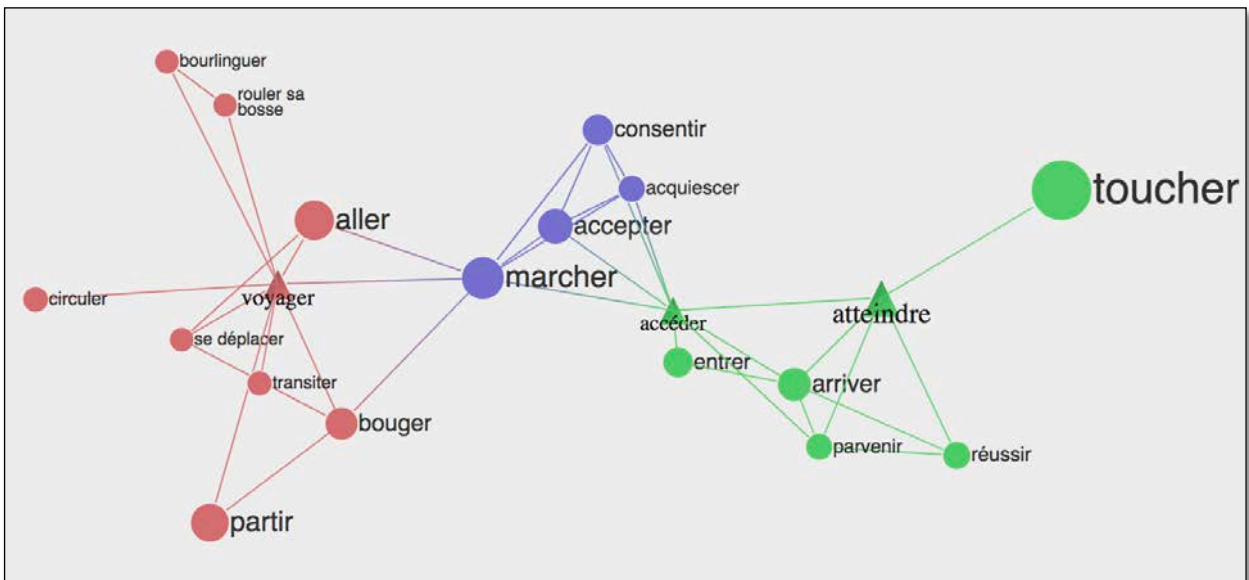
situées en marge font face à une double insularité ou à une surinsularité (Pelletier, 1997 ; Taglioni, 2003). Si les archipels peuvent former un seul État, certains se découpent en plusieurs « entités » (Comores/Mayotte, Samoa/Samoa américaines). Dans l'Union des Comores, Anjouan se retrouve en situation de double insularité par rapport à l'île-capitale Ngazidja. Que dire alors de Mohéli, la plus petite des trois îles de l'Union des Comores, traitée en parent pauvre et mal reliée à « l'espace central » ? Incontestablement, même si l'idée n'est pas de faire de la surenchère, elle est en situation de triple insularité. Qu'importe, pour F. Taglioni les îles entrant dans la rubrique de la surinsularité « sont en retrait des flux d'échanges de biens et de personnes, des réseaux de transports et des routes qui structurent l'espace mondial » (2003, p. 23). Nous pouvons rajouter qu'elles sont surtout très mal connectées à leurs voisines. Au sein d'un archipel, la mer peut agir davantage comme une barrière que comme un vecteur de communication. Louis Marrou de constater que dans un archipel « l'impression de vivre ensemble se ressent en terme d'isolement » et peut en fin de compte aboutir à amplifier les fractures, sauf à dire qu'un processus de régionalisation ne les estompe (2005d, p. 227, p. 248) et en ce cas l'archipel devient ouverture, harmonie et dialogue (2005a).

Ce travail d'habilitation à diriger les recherches vise à appréhender les îles au regard des transports maritimes et aériens. Les rouages et enjeux liés à l'accessibilité sont-ils communs à tous les lieux ou les îles dégagent-elles des spécificités ? En ce cas, ces spécificités font-elles, sans en être des conditions *sine qua non*, l'île ? Selon P. Pelletier, l'accessibilité est une des huit raisons qui fait l'essence d'une île (2005). Il s'agira d'en déterminer les effets, les nuances. Car les îles partagent tout un registre que l'on pourra lire à l'aide de couple de contraires, de principes antinomiques : clôture-ouverture ; focalisation-diffusion ; émanation-inertie ; fragmentation-totalisation. Ces fameux *thémata* dont A. Reynaud affirme qu'ils nourrissent l'imaginaire des chercheurs dans tous les domaines de la connaissance rigoureuse (Reynaud, 1984). Gardons néanmoins à l'esprit, comme le préconise P. Pelletier, que deux « mouvements » peuvent agiter « l'objet-île ». Ainsi il est concerné par des principes généraux universaux et en même temps certaines problématiques qui le caractérisent peuvent être appliquées, avec précaution, à d'autres espaces. Et l'auteur de citer l'exemple de l'accessibilité insulaire qui peut nous aider à appréhender « les phénomènes d'enclavement dans des régions montagneuses » (Pelletier, 2005).

L'accessibilité se définit comme la plus grande facilité de rejoindre un lieu à partir d'un ou de plusieurs autres lieux à l'aide de tout ou partie des moyens de transports à disposition (Geurs, Ritsema van Eck, 2001 ; Bavoux *et alii*, 2005 ; Chapelon, 2006) (encadré 2). « L'accessibilité d'un espace à un lieu central peut justement être définie comme l'ensemble des chemins minimaux de tous les lieux à ce centre (...). Les chemins peuvent être évalués en distance physique (parcourue ou perçue), temps de parcours, coût, voire agrément » (Dumolard, 1999, p. 206). Elle constitue un facteur primordial dans le désenclavement des espaces insulaires, établit la dialectique ouverture-fermeture des îles. J'aborde donc l'accessibilité dans le sens de desserte, qu'elle soit maritime ou aérienne. Le parti est pris de ne pas traiter des problématiques propres aux mobilités terrestres. Les espaces insulaires ne connaissent pas tous le même niveau d'accessibilité. Entre les îles qui sont en marge et celles qui sont au cœur de la mondialisation, le gradient est large. Certaines sont en queue d'archipel, mal ou peu reliées aux autres îles, d'autres s'imposent comme des carrefours. Selon leur situation géographique ou suivant les étapes de leur histoire locale, régionale ou globale, elles

peuvent également passer de l'ombre à la lumière, ou inversement de la gloire, au titre d'escale incontournable, à l'oubli.

Ainsi, pour s'insérer dans les échanges, l'île tisse des lignes maritimes et, plus récemment, des lignes aériennes. Déjà au Moyen-Âge, les îles sont « des nœuds essentiels des circuits commerciaux médiévaux, des bases économiques et militaires stratégiques, servant à contrôler et protéger les routes de navigation » (Simbula, 2004, p. 1). Il ne s'agit pas de tomber dans le déterminisme, pour autant il nous faut admettre que sans fenêtre maritime, sans porte aérienne, point d'ouverture pour l'île. Elle serait inaccessible ou d'accessibilité malaisée. Ce qui fait l'île c'est aussi sa capacité à gommer les discontinuités, « d'échanger, (de) communiquer pour exister » (Meistersheim, 2006, p. 505). L'accessibilité est une question centrale pour les îles (Baldacchino, Dehoorne, 2014 ; Bernardie, Taglioni, 2005). Elle est un des indicateurs de l'insularité. Dans l'archipel, l'île-capitale, souvent dotée d'un aéroport international, joue le rôle d'interface (Marrou, 2005b ; 2005d) et le cas échéant sert de point de redistribution pour les touristes (Gay, 2000a).



Source, Centre National de Ressources Textuelles et lexicales (CNRTL)

Ce graphe a été réalisé par l'outil Prox qui permet de trouver la proximité d'un mot, en d'autres termes la distance sémantique entre deux mots. Les « familles » sont constituées par couleur et permet de voir la diversité et densité des relations qu'entretiennent les mots entre eux. Il s'agit de synonymie partielle. On passe d'une « région » à une autre par des changements sémantiques graduels. Ainsi les verbes « marcher » et « aller » font la liaison entre « accéder » et « voyager ».

Figure 1 : La proximité du verbe accéder

Le verbe « accéder » s'inscrit dans un champ lexical relativement large. Selon l'outil *Prox*, développé par l'équipe ERSS⁶, il englobe plus d'une quinzaine de notions, à défaut d'être toutes synonymes, au moins voisines. Atteindre, voyager, circuler (figure 1). Accéder à l'île est-ce parvenir à abolir la distance ?

Mesure de ce qui nous sépare d'un lieu, la distance peut s'évaluer, selon les considérations, comme la distance kilométrique de l'espace topographique ou comme les distances perçues ou vécues des espaces sociaux (Pumain, 2009). Elle fait appel à des aspects liés aux coûts et temps de parcours. Elle suppose donc un intervalle à franchir et interroge la nature de la relation entre les lieux. L'invocation de « métriques » permet de mieux cerner cette séparation, mais qui ne peut se comprendre sans convoquer le ressenti. Dans son HDR, qui fait la part belle à la distance, L. Vacher précise que (2014) :

Les termes de « proche » ou de « lointain », qui peuvent s'appliquer, en fonction des contextes, pour désigner la Mongolie ou le bout de la plage, ne sont pas là pour nier la réalité des écarts kilométriques plus ou moins conséquents, mais pour rappeler que l'espacement ne veut pas dire grand-chose s'il n'est rapporté à un ressenti. (p. 224)

La distance appelle aussi la notion d'isolement⁷, laquelle est, en fonction du lieu géographique, éminemment variable. Jean-Louis Tissier posait la question de savoir si l'isolement n'est pas « aussi révélateur de la perspective géographique de celui qui emploie la notion ? » (1984, p. 60). Sans doute, comme la distance, elle se juge de façon subjective.

Encadré 2 : Accès et distance : quel ressenti ?

Ce travail d'habilitation à diriger les recherches renferme plusieurs ambitions. Il vise à une approche de l'insularité en ciblant le rôle de l'accessibilité dans cette dynamique relationnelle. Il part de deux constats :

1) L'accroissement relativement récent des mobilités, l'amélioration et la sophistication des moyens de transport, permettent à nombre d'îles, à des degrés divers, de jouir d'une plus grande accessibilité. Or à l'heure de l'hyper-accessibilité, les transports maritimes et aériens réduisent-ils pour autant les distances-temps, les distances-coûts, les distances-politiques ? Participent-ils à « désinsulariser » les îles ? N'offrent-ils qu'un désenclavement partiel ? Comment mesurer leur impact dans la

⁶ C'est une composante du laboratoire CLLE (Cognition, Langues, Langage, Ergonomie), implantée à l'université de Toulouse Jean Jaurès. Elle travaille sur l'analyse linguistique et notamment dans les domaines de la phonologie, de la morphologie, de la syntaxe de la sémantique. Elle a développé l'outil *Prox*.

⁷ François Doumenge a bâti un indice d'isolement fondé sur le rapport existant entre la surface émergée d'un territoire insulaire et la zone économique exclusive des 200 milles (1984). Plus tard, il le rebaptise indice d'isolement océanique (1985), lequel comporte quatre classes, dont voici les seuils :

- inférieur à 100, l'isolement est limité (Vanuatu, Nouvelle-Calédonie) ;
- entre 500 et 2 000, l'isolement est moyen (Maurice, Niue) ;
- entre 3 000 et 20 000, il est plus marqué (Seychelles, Nauru) ;
- supérieur à 20 000, il est extrême (Tuvalu, Pitcairn).

On peut retrouver des exemples d'utilisation de cet indice, appliqué aux îles de l'océan Indien, chez J.-L. Guébourg (1999, p. 21 et p. 22). Néanmoins, l'indice de Doumenge ne prend pas en considération la dimension archipélagique des territoires insulaires (Taglioni, 2003, Bernardie-Tahir, 2005) et « son utilisation ne rend pas compte de la richesse des relations insulaires » (Nicolas, 2005, p. 330). Nathalie Bernardie-Tahir de démontrer que l'isolement est à géométrie variable selon les indicateurs (2005).

dynamique d'ouverture, voire de fermeture, des îles ? Quelles sont les stratégies (politiques) en matière de transports maritimes et aériens reliant l'île au continent proche, lointain, ou connectant les îles entre elles ? Exacerbent-elles davantage les concurrences ou les complémentarités régionales ? En termes d'accessibilité, qu'est-ce qui différencie le petit du grand espace insulaire, voire du continent ?

2) Au sein de l'archipel, où les îles sont souvent comme une collection discontinue d'enceintes closes, relativement mal reliées les unes aux autres, et où l'île-capitale se veut carrefour, à défaut modeste nœud régional, l'accessibilité inter-îles se révèle protéiforme. Sa lecture est forcément multiscale. Comment se décline cette surinsularité plurielle ? En quoi la dispersion est-elle facteur d'isolement ? Comment tirer profit de cet isolement, tantôt voulu, tantôt forcé ? À l'échelle de l'archipel, comment se construit et se déconstruit l'accessibilité ?

Ainsi, ce travail s'inscrit dans le champ de la géographie des transports. Il s'intéresse aux portes des îles, en l'occurrence les ports et aéroports, qu'elles soient modeste infrastructure locale ou puissant complexe international. Port et aéroport sont donc les instruments et symboles d'une forme de « désinsularisation ». Dans le domaine des transports, le processus de « désinsularisation » pourrait signifier l'ouverture des îles, assouvie dans une complète accessibilité, par le biais des communications voire des télécommunications. Pour autant, la perfectibilité des moyens de transport, les stratégies d'ouverture adoptées par les sociétés insulaires, les positionnements régionaux, les niveaux de développement économique et les volontés politiques traduisent un jeu de modulations. L'accessibilité ne se comprend qu'à l'éclairage de cet ensemble de facteurs parfois déclencheurs, parfois accélérateurs, d'autres fois ralentisseurs. En filigrane se pose donc la question de la topologie des réseaux insulaires. Par ailleurs, j'interroge aussi dans cette habilitation les îles sans porte et à l'opposé les îles à pont, un gabarit d'accessibilité poussée à son paroxysme ou une île-avatar.

Ce travail sur l'accessibilité insulaire vise, en outre, à permettre des comparaisons. Adhérer à la démarche comparatiste amène à se poser deux questions : faut-il comparer des entités plus ou moins similaires ? Ou la comparaison trouve-t-elle sa justification dans la confrontation entre des éléments complètement hétéroclites ? Peut-on, doit-on tout confronter ? L'archipel du Japon peut-il être comparé à celui des Seychelles, les îles malgaches à celles de Singapour ? Sans doute, l'exercice révèle ses limites. La difficulté consiste à trouver des critères pertinents de comparaison. « Car derrière le pittoresque des détails propres à telle ou telle situation, des processus identiques, ou plus ou moins voisins sont à l'œuvre » et il s'agit d'établir une chaîne continue de cadres typologiques allant du plus englobant au spécifique (Reynaud, 1984, p. 27). C'est un des paris de cette HDR de proposer des paramètres « efficaces » de comparaison.

Le chapitre 1 expose les mécanismes de l'accessibilité dans le cadre de l'île. J'y engage, d'emblée, une réflexion sur le désenclavement à travers l'exemple de Sainte-Hélène, récemment dotée d'un aéroport. Les quatre composantes de l'accessibilité mises en valeur par L. Chapelon sont ensuite convoquées pour expliquer la fabrique de l'insularité. Le chapitre se clôt par une analyse des impacts de l'accessibilité sur l'insularité ; les deux étant fortement imbriquées.

Le chapitre 2 est l'occasion de faire une escale dans « la littérature » et de dresser un panorama des travaux existant sur les questions liant accessibilité et insularité. Manifestement, les deux termes sont souvent croisés, entrelacés, dans les recherches sur le tourisme.

Le chapitre 3 pose la question des formes de mobilité à l'œuvre dans les îles. Cette question sous-tend la mise en place de mesures pour accompagner et réduire l'accessibilité dont le coût peut être un frein à la mobilité. Elle aborde aussi les formes d'appropriation de cette accessibilité par les sociétés insulaires et les types de mobilités touristiques qui alimentent les îles tropicales.

Le chapitre 4 livre cheminements et chemins choisis et parcourus. Les raisons d'une entrée en géographie des transports, choix de terrain et méthodologie balisent cette partie. D'une façon implicite se pose la question de quel « sujet-cherchant-avec-l'espace⁸ » suis-je ?

Dans le chapitre 5 après avoir au préalable interrogé les notions inhérentes aux transports maritimes et aériens, je me propose d'ébaucher une typologie de l'accessibilité insulaire. Forte de cet exercice je confronte « mes » terrains africains et insulaires avec l'objectif de dégager, le cas échéant, des spécificités à l'accessibilité insulaire, en particulier dans le cadre des petits espaces insulaires qualifiés d'« océaniques ».

Le chapitre 6 invite à une réflexion sur les îles de l'océan Indien et en particulier le Sud-Ouest dont il faut définir le cadre. Délimitations et terminologie nourrissent ici le débat. Dans ce bassin occidental de l'océan Indien baignent des petites poussières d'îles et un « mastodonte » entre tensions et interpénétrations, entre rivalités et complémentarités.

Le chapitre 7 se propose dans une perspective implicitement comparative d'établir des gradients d'accessibilité dans les îles et archipels du bassin occidental de l'océan Indien. Après avoir brossé un panorama des situations aéroportuaires et portuaires de la région, je dégagerai les grandes dominantes de l'accessibilité en y appliquant l'essai typologique élaboré.

Le chapitre 8 enfin décline quelques pistes prospectives, qui nous emmèneront, à certains égards, en-dehors du cadre initial. Les insularités sans îles et les technologies de l'information et de la communication sont autant de grains à moudre dans la compréhension du couple accessibilité-insularité.

En somme, ce travail présente les variantes et dynamiques de l'accessibilité, maritime et aérienne, dans les espaces insulaires et les enjeux auxquels ils sont confrontés. Les concepts afférents d'isolement, de désenclavement et de desserte en permettent les clés de lecture. Ainsi, en tentant de définir les modalités changeantes de l'accessibilité et de son cortège de notions apparentées, d'étendre le débat aux problématiques de l'insertion des petits espaces insulaires dans une économie mondialisée, l'objectif consiste à approfondir la notion même d'insularité. L'analyse de l'accessibilité à l'échelle des îles du Sud-Ouest de l'océan Indien est le point d'orgue de ce travail.

⁸ Expression forgée par A. Volvey, Y. Calbérac et M. Houssay-Holzschuch sur les questions du terrain de « je » (2012).

Chapitre 1

Accéder à l'île

« Nombreux furent ceux qui essayèrent de le suivre pour découvrir cette terre riche en caoutchouc, rotin, coquillages perliers et nids d'oiseaux, cire et copal à vernis ; mais le petit *Éclair* filait plus vite que tous les autres bateaux de la région. Quelques-uns se retrouvèrent échoués sur des bancs de sable ou des récifs de corail invisibles, ayant perdu tout ce qu'ils possédaient et risquant de mourir d'insolation sur cette mer riante et ensoleillée, d'autres se décourageaient ; et pendant bien des années les îles verdoyantes et d'apparence paisible qui protégeaient l'accès à la terre promise gardèrent leur secret avec toute l'impitoyable sérénité de la nature tropicale ».

Joseph Conrad. *La Folie Almayer*.

Introduction de chapitre

A priori l'île, faut-il en appeler à l'étymologie, isole. Il n'en est rien ou si peu. Certes, la discontinuité est nette, tant l'océan sait se faire barrière. Nonobstant, s'il peut entraver les communications, il est aussi, paradoxalement, une surface propice au transport, tout à la fois discontinuité et supercontinuité (Gay, 1999). C'est dans le deuxième registre qu'il faut classer le concept d'hypo-insularité de T. Nicolas (2005). Par ce biais, il donne à l'océan un rôle « positif », en tout cas l'aspect « séparateur » y est moins accentué. L'océan sait se faire trait d'union. Le ciel aussi. Océan et ciel sont devenus l'un après l'autre, et aujourd'hui en complémentarité, parfois en concurrence, deux formidables surfaces propices, à des degrés variables, aux déplacements. Transports maritimes et aériens imbriquent dans leur toile la quasi-totalité des îles.

Selon les époques, l'océan a donc, pour les îles, tantôt un visage attractif, tantôt un visage hostile. L'histoire des îles est marquée par cette ambivalence. Ainsi, les sociétés insulaires connaissent de longues phases où elles sont confrontées à l'isolement, comme tenues à l'écart des courants de l'histoire, et des épisodes où elles participent et font l'actualité, s'arrimant à l'économie-mondiale (Huetz de Lempis, 2005 ; Claval, 1997). Déjà à l'époque médiévale, ports et escales insulaires étaient insérés dans les réseaux des échanges : Crète, Sicile, Sardaigne, Baléares en formant l'ossature (Simbula, 2004). Les îles constituaient alors conjointement des zones d'expansion et de délimitation du contrôle des États sur la mer. Henri Bresc d'écrire sur les îles de la Méditerranée médiévale : « Les temps changent rapidement, la position stratégique des îles se modifie et les profits que peuvent tirer les insulaires de leur position sur les routes de commerce se dissipent » (2004, p. 6). Bien avant dans l'Antiquité, tardive mais aussi classique, elles avaient des fonctions de relais et de redistribution (*ibid.*). Ainsi, au cours de son histoire, comme un cycle, à la temporalité aléatoire, l'île, par le jeu des pouvoirs et des techniques, des contextes et des positionnements, a pu passer alternativement de la clôture à l'ouverture, d'un monde fermé à un monde extraverti. Joseph Martinetti a pu dire que l'accessibilité des îles, en l'occurrence de la Méditerranée, demeure « un enjeu crucial pour la maîtrise des mers » (2014, p. 7).

Après avoir dépeint les traits du désenclavement et de son corollaire l'enclavement, à travers quelques études de cas, nous évaluerons dans quelle mesure les composantes de l'accessibilité dressées par L. Chapelon trouvent leur justification dans l'appréhension de l'insularité, avant de nous pencher sur les croisements entre insularité et accessibilité. Ce premier chapitre se propose de parcourir la notion d'accessibilité.

1.1 Enclavement versus désenclavement

À l'heure du *low cost*, où prendre l'avion devient presque aussi banal que prendre le bus, il est tentant de croire que quitter ou se rendre dans n'importe quelle île relève de l'évidence. Dans les faits, il en va autrement. Prenons l'exemple de Sainte-Hélène (figure 2 et 3) pour appréhender les modalités changeantes du désenclavement et *a fortiori* de l'accessibilité.

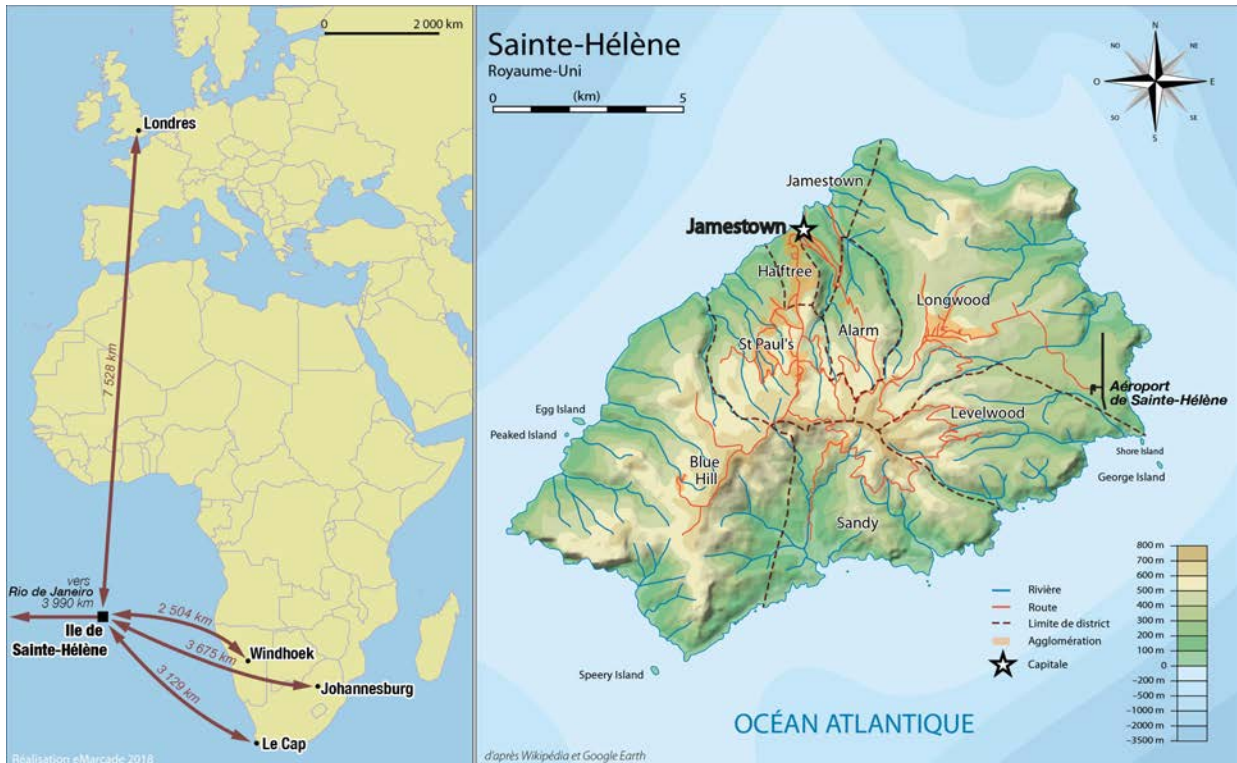
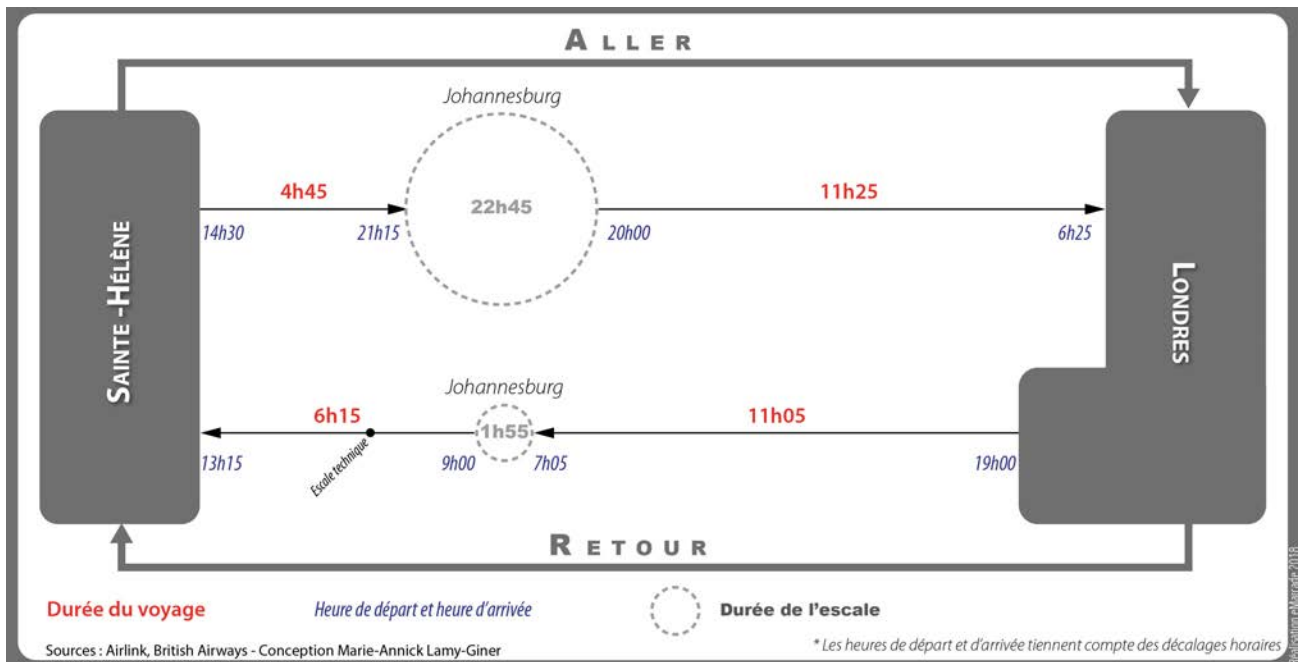


Figure 2, Figure 3 : Sainte-Hélène, petit territoire insulaire de l'Atlantique sud



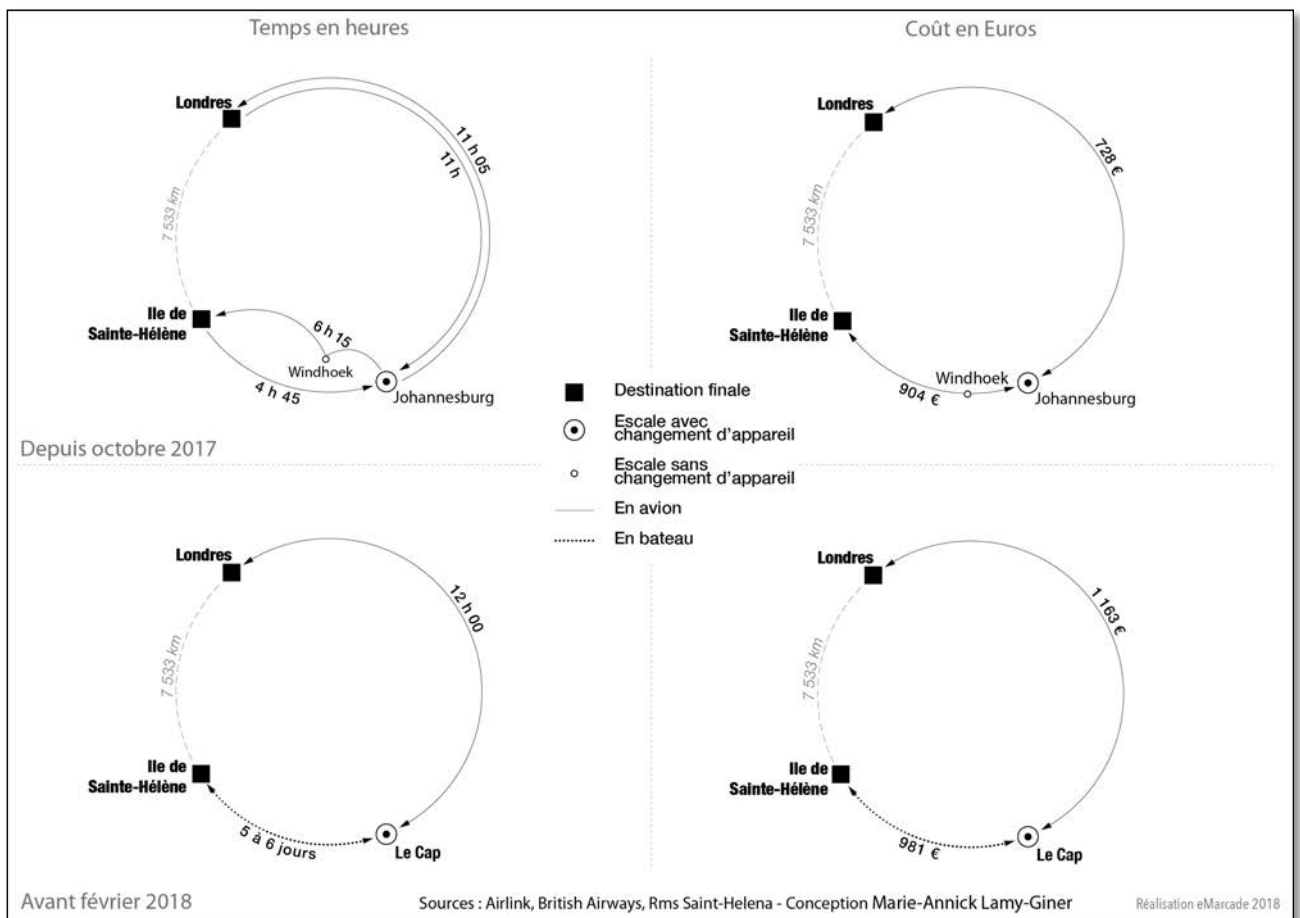
Source, l'hebdomadaire The Sentinel, en date du 19 octobre 2017

Figure 4 : L'arrivée du premier vol à Sainte-Hélène ou la fin de l'enclavement



Simulation de réservations de billets d'avion au 15 janvier 2018 (sites : Airlink et British Airways)

Figure 5 : Distance-temps entre Sainte-Hélène et sa métropole



Simulation de réservations de billets d'avion et de bateau au 01 décembre 2017 (sites : Airlink, British Airways et Rms Saint-Helena)

Figure 6 : La réduction des distance-temps et distance-coût entre Sainte-Hélène et Londres

Une sous-tribune, parue en octobre 2017, intitulée « Avec une première liaison aérienne régulière, Sainte-Hélène sort de son exil⁹ », vient rappeler que l'accessibilité en matière insulaire n'est pas le lot commun. Jusque-là l'île britannique, caillou posé sur le drap coloré de turquin de l'Atlantique, n'était desservie que par bateau, avec une rotation¹⁰ assurée depuis la ville sud-africaine du Cap, tous les mois. L'édification de l'aéroport, qui a nécessité des travaux colossaux en raison de la topographie vallonnée de l'île, a fait s'élever des voix discordantes. Était-ce nécessaire de rompre l'isolement, à ce prix-là ? La presse britannique en a fait ses choux gras. *The Independent* titrait, lors de l'inauguration de l'aéroport, « St Helena finally opens the world's most useless airport », en écho au titre de *The Telegraph*, « The 'world's most useless airport' is finally getting a scheduled service ». Les tabloïdes n'ont pas manqué d'insister sur le coût jugé exorbitant, qu'ils rapportent forcément aux 4 500 habitants, de la construction (plus de 300 millions d'euros).

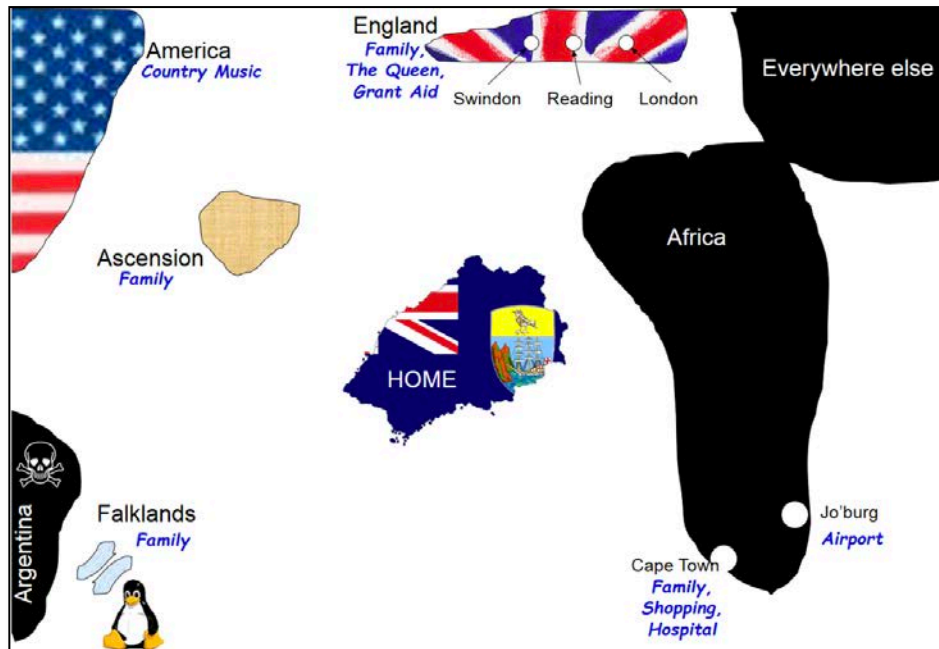
De l'autre côté, les partisans du désenclavement se félicitent que le projet ait abouti (figure 4). Six heures de vol, au départ de Johannesburg, contre cinq à six jours de traversée (figures 5 et 6). La distance-temps se révèle un argument de poids dans une politique d'ouverture. Manifestement, un déplacement se pense fondamentalement en durée (Brunet, 2009). Il n'était pas non plus question pour le territoire britannique d'outre-mer de multiplier les factures. La desserte par avion, moins onéreuse que celle par bateau, s'est soldée par la fermeture de la ligne maritime. La distance-coût revêt aussi son importance. Ainsi la distance euclidienne se compte en temps et en argent. *Quid* de la fréquence ? Un vol hebdomadaire est opéré par la compagnie sud-africaine Airlink entre Johannesburg et Sainte-Hélène. Est-ce suffisant ? À l'instar de l'éloignement et de la proximité, formes complémentaires de la distance, la fréquence se jauge de façon subjective. Pour autant, la majorité des habitants de Sainte-Hélène doivent juger cette liaison aérienne comme « inaccessible » dans le sens d'inabordable. Le revenu annuel moyen se monte à 7 280£. Notoirement, la distance sociale n'est pas pour autant abolie.

Dans ces conditions, se rendre en Angleterre apparaît rédhibitoire. Manifestement l'aéroport n'a pas vocation à gommer, même pas à atténuer, la distance politique, autrement dit l'éloignement avec la métropole. À bien y regarder, sous couvert d'une politique de désenclavement, l'objectif, louable en soi, du gouvernement britannique est d'attirer des touristes. Il s'agit moins de sortir que de rentrer. Le tourisme est vu ici comme une panacée pour une île entièrement dépendante des finances publiques. L'implantation d'un aéroport vise à impulser cette politique touristique pour permettre à l'île de s'autofinancer, au moins partiellement. Même si on devine que le transport aérien n'est pas le seul argument d'un processus de touristification (Gay, 2006). Aussi n'est-il pas étonnant de constater que l'ouverture du premier hôtel de luxe (30 chambres) a coïncidé avec la mise en service du premier vol commercial. Parallèlement, un service de téléphonie mobile est désormais disponible. Par ailleurs, *Longwood House*, dernière demeure de Bonaparte, a été entièrement restaurée. Enfin, pouvait-on lire dans *The Sentinel*, l'hebdomadaire de Sainte-Hélène, que

⁹ Article paru dans M, le magazine du *Monde*, le 13 octobre 2017. Le titre du *Figaro*, « L'île où est mort Napoléon veut devenir une destination touristique » fait rimer ouverture et mise en tourisme. Comme si le premier paramètre avait inévitablement une occurrence sur le second. Quelle ironie de l'histoire, pour sortir de son exil, « l'île » invite à venir ou donne à voir le lieu d'exil de Napoléon.

¹⁰ La liaison était assurée par le Rms Saint-Helena, depuis 1990. Le navire accomplissait une même boucle (entre 20 et 25 jours en moyenne pour accomplir l'aller-retour) : départ du Cap, escale à Sainte-Hélène, « terminus » à Ascension, et retour par le même itinéraire.

les ressortissants de l’Afrique du Sud, des États-Unis et de l’Union européenne n’ont plus besoin de visa pour se rendre dans l’île de l’Atlantique Sud (numéro du 14 décembre 2017). Ainsi l’accessibilité n’est qu’un fragment d’une riche combinatoire.



Source, <http://sainthelena.island.info/whereis.htm>

Le lieu de l’habiter (home) se distingue des lieux autres où vit la famille (Ascension, Malouines ou le Cap). L’Afrique du Sud offre de surcroît des structures de type hôpital, commerce et aéroport international). Quelques « symboles » donnent corps à la lointaine « métropole » (la Reine, Londres, aide financière). Le monde semble finir aux rives de l’Atlantique et le reste bien trop vaste à représenter. La guerre des Malouines a marqué les mémoires (une tête de pirate accompagne la mention « Argentine »).

Figure 7 : Le monde vu par un habitant (adolescent) de Sainte-Hélène

Pour autant le premier vol s’est fait attendre. L’accessibilité est capricieuse. Lors des vols-tests, il s’est avéré que la piste, eu égard aux vents tourbillonnants, aux brusques changements de direction et d’intensité, n’était pas adaptée à tous les types d’appareil. En lieu et place des B737, atterrissent des Embraer 190 (moins d’une centaine de passagers). La liaison, qui est donc assurée par la petite compagnie sud-africaine Airlink, implique une escale technique à Windhoek, pour refaire le plein de carburant (uniquement dans le sens Johannesburg/Sainte-Hélène). Pour couvrir la distance-politique¹¹, entre Sainte-Hélène et Londres, qui peut être comprise ici comme la distance-temps, il faut au minimum, escale incluse (Johannesburg), 37 heures aux Saints (dont plus de 16 h 00 en vol). L’itinéraire se révèle long et en même temps par rapport à la situation d’antériorité, c’est court. L’accessibilité est relative. « Du point de vue de l’expression de la demande, être raccordée au réseau ou ne pas l’être telle est la question. Les autres propriétés, liaisons plus ou moins nombreuses, plus ou moins directes, plus ou moins commodes ou fluides, viennent par surcroît » (Dupuy, 1993, p. 195).

¹¹ La distance-politique se traduit ici par la durée du voyage nécessaire pour rejoindre la « métropole », depuis ce territoire britannique d’outre-mer.

Dans le petit territoire d'outre-mer britannique, l'éloignement a donc longtemps rimé avec enclavement. Or les deux variables ne sont pas forcément corrélées. Son récent désenclavement aérien n'empêche pas Sainte-Hélène de demeurer une terre éloignée. L'éloignement suppose des repères (figure 7). Il s'appréhende souvent, dans le cadre de l'insularité, par rapport à une autre terre, île, continent ou métropole mais aussi par rapport à l'élément liquide qui l'entoure. L'éloignement confine parfois à l'isolement. Émile Kolodny a pu dire de l'isolement qu'il « traduit l'éloignement, le peu de fréquence des contacts [...] » (1974, p. 21). Jean-Louis Tissier précise qu'à « la notion d'isolement s'est substituée progressivement celle d'enclavement » (1984, p. 61). Il se trouve des îles qui bien que situées à proximité d'un continent sont enclavées. Teemu Makkonen, Maria Salander et Sakari Kajonen ont montré le difficile désenclavement de certaines îles de l'archipel de Pargas en Finlande, pourtant situées à quelques encablures du continent (2013). Dans leur étude sur les îles de la mer Egée, S. Karampela, T. Kizos et I. Spilanis ont conduit le même exercice, en relevant des « trous noirs » (2014). Nous y reviendrons. Bien avant eux, E. Kolodny avait mis en avant la dichotomie existante au sein des archipels grecs, entre d'un côté « les îles fréquentées » et de l'autre les « bouts du monde, vivant presque en marge de l'œkoumène » (1974, p. 23).

On entend par enclavement une « rupture de continuité dans un projet de mobilité. Faire référence à l'enclavement, c'est donc s'engager à mettre à jour les discontinuités qui perturbent un projet ou une stratégie d'acteur » (Debrie, Steck, 2001, p. 31), et partant, le désenclavement consiste à « ouvrir un lieu sur l'extérieur, à le rattacher à un ou des réseaux, à améliorer ses conditions de circulation et, *in fine*, à corriger les disparités de desserte » (Bavoux *et alii*, 2005, p. 215). Certaines îles, bien que situées à proximité d'une route maritime, parfois artère, ne prennent pas part à ces flux. À l'inverse, il se trouve des îles « distantes », par rapport à un continent ou aux centres de décisions de la planète, qui sont des carrefours, de taille variable, à l'instar de l'île Maurice. Comme il est vrai également qu'au sein d'un archipel, les disparités en termes d'accessibilité peuvent être accusées. Louis Marrou dit de Santa Maria, qui a connu une courte parenthèse de carrefour aéroportuaire (1940-1960), qu'elle « regarde passer les avions » évoluant dans l'ombre de São Miguel (2005b, p. 188). Ainsi au sein de l'archipel, le désenclavement n'est pas uniforme.

Certaines sociétés insulaires sont méfiantes par rapport au désenclavement. Gwendoline Malogne-Fer a mis en avant que l'ouverture d'un aéroport à Raivavae, dans l'archipel des Australes en Polynésie française, a pu matérialiser « deux aspirations contradictoires : d'un côté la préservation d'un environnement et d'une identité culturelle patrimonialisée, de l'autre la diffusion du progrès jusqu'aux îles lointaines » (2004, p. 189). Ainsi, les Raivavae qui habitent à Tahiti craignent que l'aéroport, qui fut livré en 2002, ne conduise à une dénaturaison d'un mode de vie et d'une terre, alors même qu'ils se félicitent de la mise en place d'un tel outil qui peut les ramener plus aisément chez eux. À Rapa, également sise dans l'archipel des Australes, le désenclavement n'a pas été, en revanche, une option envisageable. Ici, le *Tohitu*, sorte de comité des sages qui collabore aux prises de décision aux côtés du conseil municipal, a refusé l'implantation d'un aéroport. Selon le sociologue C. Serra-Mallol, bien qu'une petite majorité de « oui » se fût dégagée pour la construction d'une piste, sans l'aval du

Tohitu, institution très influente, le projet a dû être abandonné¹² (2011). Seul un bateau-cargo permet aujourd'hui de rallier l'île une fois tous les deux mois.

À travers ces exemples, il est aisé de constater qu'en matière d'île, l'accessibilité est inégale et qu'elle est aussi affaire de ressenti. Cette disparité de l'accessibilité n'est pas, quoi qu'il en soit, propre aux territoires insulaires. Mise en harmonie avec d'autres éléments (économiques, politiques), elle en constitue néanmoins une des grilles de lecture.

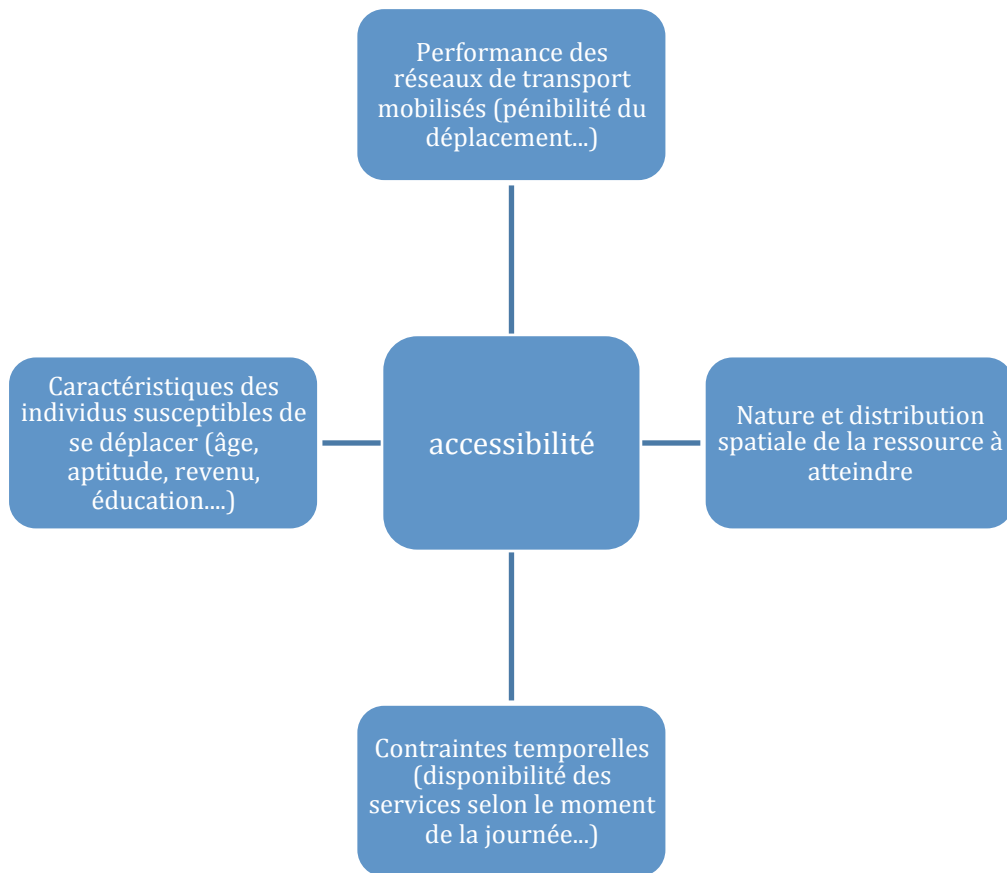
1.2 La fabrique de l'accessibilité insulaire

Selon L. Chapelon, l'accessibilité peut s'appréhender selon quatre composantes (figure 8) (2006). Toutes, selon le contexte et les enjeux, ne sont pas forcément mobilisables. Qu'en est-il pour les espaces insulaires ? Il semble que dans la desserte d'une île, *a fortiori* lorsqu'elle se situe aux antipodes par rapport à une puissance tutélaire, à un continent ou à une autre île, nos quatre critères peuvent être sollicités. J'en présente ici certains aspects, à travers quelques exemples, d'autres seront déclinés tout au long du travail.

La performance des réseaux de transport est sans doute ce qui a le plus révolutionné la desserte des îles. Il fallait trois mois pour rallier, à bord d'un vapeur, la métropole à La Réunion, dans la première moitié du XIX^e siècle. Le temps de trajet¹³ fut ramené à trois semaines au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Puis progressivement l'avion supplanta le paquebot. L'adoption au cours des années 1950 d'un nouveau type de motorisation pour les avions de ligne, en l'occurrence le moteur à réaction, a été vécue comme une véritable révolution, cette motorisation ayant permis de réduire considérablement les temps de trajet. Le *Comet*, premier avion de ligne à réaction, n'a pas réussi néanmoins à rendre le transport aérien accessible à tous. La « démocratisation » de ce mode de transport est intervenue plus tard, au début des années 1970, avec l'entrée en service du Boeing 747. Ce modèle, par son étonnante capacité, plus du double de la capacité d'emport de passagers des autres avions de son époque, a donné un nouveau visage au transport aérien en général, et au tourisme en particulier, annonçant l'ère du transport de masse. Outre la capacité d'emport, l'entrée en service des quadriréacteurs voit la distance franchissable et la vitesse considérablement améliorées. L'innovation a permis, les deux allant de concert, la baisse du coût monétaire et la réduction de la durée (Bavoux *et alii*, 2005). Dans le bassin régional, certaines îles secondaires, par manque d'infrastructures, semblent loin de cette frénésie, à l'instar d'Anjouan et de Mohéli aux Comores ou d'Agaléga (dépendance mauricienne), d'autres jouissent d'équipements modernes (Maurice, La Réunion).

¹² <https://www.tahiti-infos.com/Les-habitants-de-Rapa-sont-les-plus-heureux-au-monde-selon-le-sociologue-C-Serra-Mallo_l_a20855.html>.

¹³ Dans une conférence organisée à l'hôtel de ville de Saint-Denis sur le désenclavement de La Réunion, j'ai pu montrer l'impact de l'évolution des moyens de communication sur la desserte de La Réunion en particulier, et des Mascareignes en général. En quelques décennies, les sauts de puce aériens, qui se mettent en place au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ont laissé la place à des vols sans escale (Lamy-Giner, 2016). Avec au tournant des années 70, l'arrêt de la ligne maritime de passagers.



Conception et réalisation M.-A. Lamy-Giner ; source, L. Chapelon, 2006

Figure 8 : Les quatre composantes majeures de l'accessibilité selon L. Chapelon

La nature et la distribution spatiale de la ressource à atteindre, second critère mis en avant par L. Chapelon, est un territoire insulaire, parfois en forme de nébuleuse éclatée en plusieurs îles et îlots. Nous pourrions inverser aussi l'angle de vue en stipulant que la ressource à atteindre est le continent. Là, c'est le regard de l'insulaire qui prime (Lamy-Giner, 2015). Jusqu'en juin 2016, un passager mahorais devait nécessairement transiter par une autre ville (Antananarivo, Nairobi ou Saint-Denis de La Réunion) pour rejoindre la France métropolitaine. La faible longueur de la piste, 1 930 m, empêche, en effet, le décollage des avions long-courriers à pleine charge. Le trajet, escale incluse, en transitant par La Réunion, oscillait entre 14 et 15 heures, contre dorénavant 9 heures en vol direct. Non pas que la piste ait été agrandie, mais la compagnie aérienne réunionnaise Air Austral¹⁴ a contourné le problème en mettant en service des B787, aussi appelés *dreamliners*, adaptés au décollage sur piste courte.

Les contraintes temporelles offrent un large éventail de situations intimement liées aux conditions politiques, géopolitiques, économiques, et sans doute aussi technologiques, dans lesquelles évoluent les îles. Fréquence et régularité des liaisons aériennes et maritimes font que toutes les sociétés insulaires ne sont pas logées à la même enseigne. Si plusieurs vols par jour autorisent une continuité des liaisons entre la métropole et La Réunion, tel n'est pas le cas à Mayotte. Pour en revenir au nouveau

¹⁴ Corsair, l'autre compagnie française qui dessert l'île aux parfums, doit en revanche, puisque ne pouvant pas décoller à pleine charge, faire escale à Antananarivo pour faire le plein de carburant avant de rallier Paris.

département français, il ne dispose que de quatre vols directs en moyenne par semaine vers la métropole. Non qu'il n'y ait pas des besoins au quotidien, mais la compagnie aérienne Air Austral, pour une évidente question de rentabilité, préfère remplir les quatre vols hebdomadaires plutôt que de partir à moitié vide tous les jours¹⁵. Le reste du temps les passagers continuent de transiter par La Réunion ou via Antananarivo.

Parmi les caractéristiques des individus susceptibles de se déplacer apparaissent l'âge, l'aptitude ou le revenu. Jean Ollivro de constater que la maîtrise des distances-coûts se positionne comme un des éléments clés de différenciation sociale (2005). Pour autant se déplacer en avion n'est plus réservé à une élite. À l'heure de la généralisation du charter et du *low cost*, certaines îles « tropicales » sont ainsi devenues « abordables » et accueillent aujourd'hui un tourisme de masse (Cuba, Porto Rico, République Dominicaine), sans les empêcher de renfermer des « bulles touristiques élitistes » (Dehoorne, 2007, p. 13). À l'identique, la diversification hôtelière permet à l'île Maurice, même si le tourisme de luxe reste le crédo, de jouer sur plusieurs gammes de touristes (voir chapitres 3 et 7). Par exemple, le prix du billet + hôtel 3 étoiles (situé à Flic-en-Flac, côte sud-ouest de Maurice) s'établit à 2 600 euros pour 15 jours au mois de novembre (2018), au départ de Berlin, pour deux personnes¹⁶.

En somme les composantes de l'accessibilité sont avant tout d'ordre monétaire, temporel et culturel. Bavoux *et alii* en résumant les aspects (2005) :

L'ensemble (coût monétaire, temps d'accès, stress...) requiert un investissement global, et l'on considère que l'accessibilité est mauvaise quand l'investissement nécessaire pour accéder à une ressource est élevé. [...]. En mettant en regard l'intensité du besoin et du désir d'accéder à la ressource et le niveau d'investissement, toute personne décide finalement d'« entrer en mobilité » ou bien de renoncer. (p. 13)

Plus de trente ans après A. Moles, qui dans un article resté célèbre prend le parti de ne pas étudier le rôle de l'avion¹⁷ sur la nissonologie ou sciences des îles (1982), quel bilan tirer de l'évolution de la desserte aérienne ? Elle a sans aucun doute révolutionné notre façon de nous déplacer. Elle a mis les îles à portée.

1.3 Les entrelacs de la relation entre accessibilité et insularité

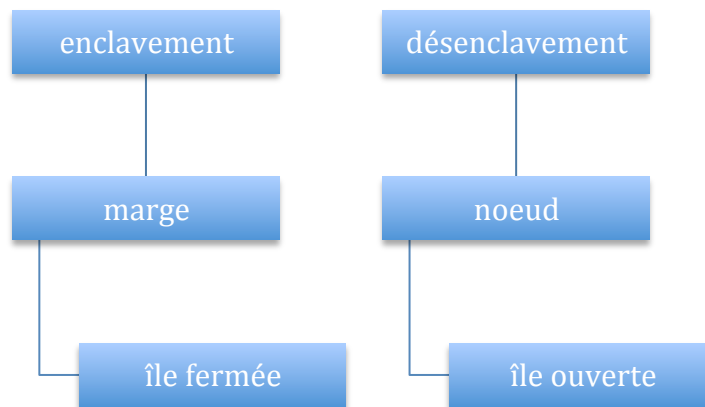
Ainsi, la question de l'accessibilité est primordiale pour appréhender le fonctionnement d'une île (Marrou, 2000 ; Baldacchino, Dehoorne, 2014). Les îles seraient même à considérer comme des cas particuliers d'accessibilité (Karampela *et alii*, 2014 ; Spilanis *et alii*, 2012). Selon ces mêmes auteurs, deux facteurs peuvent influencer l'accessibilité des îles, la petite taille et le degré d'enclavement. Ils peuvent en effet, surtout pris conjointement, conditionner les niveaux d'ouverture-fermeture des

¹⁵ Ce faisant la compagnie répond à l'obligation de service public (OSP) qui suppose au minimum un vol par semaine. Pour les départements d'outre-mer, ces OSP obligent les compagnies aériennes à maintenir des vols toute l'année, à pratiquer une réduction de tarifs de 33 % pour les enfants de moins de 12 ans... (Ranély Vergé-Dépré, 2005).

¹⁶ Recherche effectuée sur le site *Bravofly*, le 12 août 2018 (pour l'hôtel le Manisa à 1 km du centre de Flic-en-Flac, pour 13 nuits du 05 au 18 novembre 2018).

¹⁷ L'auteur craignait que la « destruction du concept topologique qui sert de base » aux îles ne signifie « la destruction des valeurs » (1982, p. 282).

territoires insulaires (figure 9). D'autres paramètres, comme le pullulement insulaire, dans le cadre d'un archipel, et la densité de population, peuvent s'additionner. Ainsi certaines îles connaissent un déficit d'accessibilité (Péraldi, 2002), lorsque d'autres sont au cœur de la dynamique des échanges. Or, les types de desserte ont des incidences sur les niveaux de peuplement, l'économie et la qualité de vie des îles (Cross et Nutley, 1999). Fonctionnement, mais aussi devenir et accessibilité des espaces insulaires, souvent réunis en archipels, apparaissent donc insécables.



Conception et réalisation M.-A. Lamy-Giner


Figure 9 : Les deux « formes » d'accessibilité insulaire

L'insuffisance ou l'absence des infrastructures de transport, le manque de liaisons, la durée de la « traversée » et leur coût peuvent accentuer l'enclavement. En ce cas, l'isolement peut être subi. L'accessibilité a donc vocation à briser cet isolement qui ne doit pas s'apprécier qu'en termes de barrière *a fortiori* répulsive. Prenons-le plutôt comme un éventuel facteur de ralentissement des échanges (Tarrats, Jost, 2016) ou comme un facteur de différence (Tissier, 1984). Pour autant, la question des transports traduit de forts contrastes entre les îles que même l'immédiateté, procurée par la vulgarisation du numérique, ne saurait annihiler parce que dans ce domaine aussi les fractures¹⁸ sont béantes. Volonté politique et niveau de développement participent grandement à ces contrastes. Pour autant, l'isolement peut être vanté en devenant un argument de promotion touristique (Gay, 1990) ou une illusion (Bernardie-Tahir, 2005). D'autres fois, il peut être minimisé, voire totalement omis, comme dans cette invitation à venir travailler sur l'île d'Ascension, dont la « tropicalité » est en revanche mise en valeur (figure 10).

Manifestement il est peu aisé d'offrir un service de transport optimum lorsqu'il y a éclatement des unités insulaires. Le critère du nombre d'habitants influe aussi sur l'offre de transport. Moins les îles sont habitées, moins elles sont desservies, en particulier dans les archipels ruraux (Makkonen *et alii*, 2013). Selon ces mêmes auteurs, cette causalité est une loi quasi générale. Dans de nombreuses régions insulaires

¹⁸ Ainsi à Antigua, le gouvernement a ouvert, depuis 2008, des centres d'accès à la technologie mobile. Cette initiative qui s'inscrit dans le cadre du projet *Connect Antigua and Barbuda*, voit des bus équipés d'ordinateurs connectés à Internet circuler partout dans l'île. Quoique Barbuda soit traitée en parent pauvre par Antigua, le pays est un des plus prospères des Petites Antilles. Il est néanmoins à noter que la destruction totale de l'île de Barbuda par l'ouragan Irma et l'ampleur du chantier de reconstruction font peser une lourde hypothèque sur l'économie antiguaise.

périphériques, la desserte est moins régulière et le temps de trajet étiré (nombreuses escales). Louis Marrou a pu montrer, dans l'emboîtement de l'archipel des Açores, la place qu'occupe Corvo, dont l'insularité « s'exprime dans l'isolement et les difficultés d'accès » (2000, p. 188). L'exemple de Corvo révèle le rapport entre ouverture-fermeture de l'ensemble de l'archipel.



Have you ever wanted to work on a tropical island?

ASCENSION ISLAND GOVERNMENT

Two Boats School is looking for a Primary Teacher on Ascension Island (Package up to c.£40k)

The Ascension Island Government is currently looking for a Primary Teacher at Two Boats School. Two Boats School is a small school with around 100 pupils ranging from pre-school to 16. Pupils follow a curriculum modelled on the National Curriculum for England and take English National Curriculum tests at 7 and 11 followed by IGCSEs at 16. In 2015, 83% of pupils left with 5 or more A-C grades including English and Maths.

Ascension is a small volcanic island situated in the sub-tropical South Atlantic with a warm stable climate (26-34°C), excellent beaches and unique biodiversity. This is a unique opportunity to contribute to our future success and to be part of a welcoming and friendly island community.

If successful, you would be expected to:

- Teach the primary curriculum to meet the requirements of the English National Curriculum.
- Co-ordinate at least one subject area and liaise with the secondary specialist to ensure a clear progression throughout school.
- Write schemes of work, and keep these under review.
- Participate in the wider life of the school.

We are offering a two year contract with a salary between £16,539 and £20,000 per year (taxable in Ascension Island) dependent on qualifications and experience. You will also receive benefits worth up to £20,000 per year (dependent upon single or accompanied status):

- Rent free accommodation (with electricity and water allowances)
- Food allowance (£6,054 or £3,028)
- Relocation package
- Return flights for you and your family during the contract duration
- End of contract bonus on completion of 2 years

Source, *The Sentinel*, en date du 19 octobre 2017

L'argument du climat tropical est mis en valeur, moins celui de l'enclavement. La distance est vue à travers le filtre de conditions attractives (salaire, hébergement, prise en charge du billet-retour, du déménagement...).

Figure 10 : Une offre alléchante pour occuper un poste d'enseignant à Ascension

Sans pont pour enjamber des « mers étroites », les îles ne sont donc accessibles que par avion ou par bateau (Hernández Luis, 2002). Elles dépendent ainsi des liaisons de transport « externes » (Cross et Nutley, 1999). Le bateau est le moyen de transport le plus couramment utilisé, pour une raison évidente de coût, lorsque les territoires insulaires sont situés à faible distance du continent ou qu'ils se font fourmillement dans

le cadre des archipels. Dans la relation avec l'extérieur, le bateau est, selon F. Péron, pour les petites îles proches du continent, l'enjeu et le symbole (1990). L'avion se révèle plus compétitif sur de longues distances, parfois en termes de coût, mais surtout en gain de temps.



Source, M.-A. Lamy-Giner, septembre 2018

L'île de Zanzibar, distante d'une trentaine de kilomètres à vol d'oiseau du continent, est accessible aussi bien par avion que par bateau. Environ 75 km séparent Stone Town, capitale de Zanzibar, de Dar es Salam.

On dénombre 22 navettes aériennes quotidiennes, opérées par Precision Air, ZanAir ou encore Coastal Aviation, entre les deux villes. Le vol dure une vingtaine de minutes. Le nouvel aéroport (terminal 2), dont la construction a débuté en 2011 et qui devait s'achever en 2014, n'est toujours pas livré (par manque de subsides). L'aéroport actuel n'est plus entretenu : façades décrépies, installations rudimentaires. Sur la photo, on peut voir le terminal dédié aux arrivées. L'île tanzanienne a accueilli 433 000 touristes, dont quasiment deux-tiers d'Européens, en 2017.

Par ailleurs, plusieurs compagnies maritimes, dont la Azam, assurent la liaison avec le continent ; la durée de la traversée oscille entre 2 et 4 heures. Le terminal des ferries se situe dans le port de commerce. Des petites embarcations traditionnelles (au deuxième plan de l'illustration 12), appelées localement ngalawa, comme le « Ladies free » (celui couché sur la grève), font la navette jusqu'à l'île touristique de Changuu (Prison Island).

Figure 11 et Figure 12 : Port et aéroport de Unguja (principale île de l'archipel de Zanzibar)

Ainsi, dans certains archipels coexistent plusieurs modes de déplacement entre les îles. Ces alternatives, bateau ou avion, facilitent les mobilités. Dans le maritime, embarcation traditionnelle, vedette rapide ou ferry peuvent utiliser la même route de cabotage. Dans l'aérien, avionnette, hydravion ou hélicoptère peuvent se concurrencer. Bien entendu, bateau et avion peuvent assurer la même desserte (figures 11 et 12). Dans leur étude sur la région des Visayas occidentales, aux Philippines, N. Roxas et A. Filonne ont mis en avant que la durée du trajet, le coût du voyage et le motif du déplacement ont une influence capitale sur le choix du mode de déplacements inter-îles (2015). Ici, les mobilités relèvent toutes du transport maritime et sont assurées soit par roro, soit par ferry rapide (avec trois compagnies en course), soit encore par petit bateau traditionnel. Ce sont les deux premières options qui remportent, eu égard à la durée de la traversée, le plus de succès¹⁹ dans les Visayas occidentales.

Le bateau rythme donc la vie de nombreux insulaires. Dans les îles majeures aux liaisons fréquentes, il est devenu un élément de routine. À Victoria (Mahé), à Baie Ste-Anne (Praslin) ou à La Passe (La Digue), aux Seychelles, les quais ne s'animent qu'aux heures d'accostage des bateaux de passagers. Là, touristes accablés de bagages et de chaleur, et insulaires chargés de caisses et cartons, débarquent dans une indicible cohue, pressés par une soudaine averse tropicale. Dans certains archipels, il n'est pas aisé de maintenir la desserte des îles « perdues » dont l'itinéraire n'est pas rentable, sauf l'été (Kolodny, 1974). Selon A. Polydoropoulou *et alii*, la demande pour les passagers de ferry, dans le nord de la Mer Egée, est confrontée aux mêmes enjeux que dans d'autres archipels (Indonésie, Canaries), à savoir la difficulté de connexion avec le continent, l'inégale dispersion de la population et la saisonnalité du trafic (2012). Pour autant, les liaisons avec le continent peuvent être pléthoriques. Souvent en ce cas, le cabotage devient synonyme de polarisation extrême vers le continent (Kolodny, 1974), au détriment d'ailleurs parfois des relations inter-îles, laissant de côté les plus petites d'entre elles (trous noirs).

José A. Hernández Luis stipule que pour les territoires insulaires, où la densité est faible, et pour lesquels il est impossible de fournir un large éventail de services, pour des raisons financières, établir et maintenir des liaisons pérennes avec les voisins qui en possèdent est crucial (2004, 2002). Pour autant disposer de ces dites liaisons n'empêche pas la dépopulation. Dans le cas de Flores²⁰, L. Marrou affirmait que les « faits sont têtus : une petite île éloignée reste moins attractive qu'une grande bien connectée » (2016, p. 10). Les îles d'accessibilité malaisée ont tendance à se vider. Manifestement, les îles n'échappent pas à un double mouvement. Pendant que certaines se délestent irrémédiablement de leur population, d'autres gagnent en poids démographique, sous leur propre accroissement, mais aussi par un déversement des premières vers les secondes. Sans compter les néo-insulaires (ex-néo-urbains), arrivant des villes continentales, qui perçoivent les îles comme « des conservatoires de cultures anciennes », voire comme, même si l'expression semble quelque peu excessive, « l'envers du monde continental » (Péron, 2005, p. 427, p. 428). Dans l'imaginaire du continental, partir vivre sur une île permet un retour aux sources, une harmonie avec la nature. Françoise Péron en a cerné les principaux enjeux (2005) :

¹⁹ Ainsi 59 % des passagers prennent le ferry rapide et 37 % le roro ; 1 813 personnes ont été interrogées.

²⁰ L'île a perdu plus de la moitié de sa population en un siècle (8 000 habitants en 1900, 3 790 en 2011) (Marrou, 2016).

L'île aujourd'hui est un espace à part car la figure de l'île permet de restaurer ce dont nous sommes en train d'être privés, à savoir la distance, l'attente, la coupure et aussi l'austérité, car dans une île, même bien approvisionnée, on ne peut pas satisfaire immédiatement tous ses désirs²¹. (p. 429)

En d'autres termes, tout se passe comme si l'île avait la propriété de redonner du sens à la distance et à la durée.

Cette relation accessibilité-île n'est pas que marquée du sceau de la limite, de l'isolement ou de la difficulté de desserte, elle signifie aussi connectivité. Comme un développement économique ne peut fonctionner en vase clos, l'île doit s'insérer dans les échanges. Par ailleurs petite taille, faible poids démographique, et sans doute peut-on aussi rajouter enclavement, n'empêchent pas la diversité des relations. Saint-Pierre et Miquelon a ainsi construit un large « spectre relationnel », d'ordre économique, linguistique ou culturel avec le Canada (Fleury, 2004). Ici, la proximité spatiale autorise les mobilités à moindre frais (sous-entendu par rapport à la métropole) vers Terre-Neuve et Labrador. Si on exclut le traversier uniquement en service pendant la saison estivale, l'avion est le seul moyen de quitter l'archipel. Il en coûte 150 euros pour se rendre à Saint-Jean (capitale de Terre-Neuve-et-Labrador), dix fois plus pour se rendre en France métropolitaine.

Conclusion de chapitre

Accéder à une île est-ce, à l'heure de la globalisation, devenu facile, évident ? Certes, pendant longtemps, les navires ne parvenaient pas avec une grande célérité aux îles des mers du Sud ou des Indes, quand ils n'étaient pas « victimes » de la colère des éléments, disparus avec pertes et fracas. Manifestement, la navigation a longtemps assuré l'essentiel de la circulation des hommes et des marchandises, sur toutes les mers du globe. Elle est aujourd'hui concurrencée par l'avion. C'est un fait généralisé. Ces transitions touchent aussi bien la desserte des continents que des îles. Sur de longs itinéraires, l'avion l'emporte pour le transport de passagers, le bateau pour les marchandises. Sur de courtes distances, la concurrence est plus âpre. Quoique le bateau reste bien souvent le lien exclusif avec les îles « mineures ». À l'opposé des îles qui d'espaces géographiques en marge, deviennent des plaques-tournantes, il existe encore des territoires où la médiocrité des communications demeure une constante.

Les quatre composantes de l'accessibilité développées par L. Chapelon n'échappent pas au fait insulaire. Elles s'additionnent aisément pour traduire le niveau d'ouverture-fermeture des îles et sont les marqueurs des inégalités de rayonnement des espaces insulaires. Françoise Péron posait la question, sous forme de provocation, de savoir si « dans le cadre généralisé des mobilités des hommes, des marchandises, des idées, les îles sont encore île ? » (2005, p. 423). Certes la question mérite d'être posée.

²¹ D'aucuns pourront légitimement rétorquer qu'il en va également ainsi des régions reculées de Namibie ou du Swaziland.

Pour autant, tant qu'un pont²² ne se dresse pas au-dessus des eaux, l'île demeure un espace totalement clos²³ par la mer.

Incontestablement, navires et avions sont des instruments au service de la désinsularisation. Ils offrent des solutions de continuité et tempèrent le « caractère », de prime abord, « décousu » de l'accessibilité. Pour autant, cette dynamique n'est pas propre aux îles, navires fluviaux et avions ont aussi permis de « désinsulariser » de vastes espaces continentaux africains, sud-américains ou asiatiques. C'est en ce sens que l'insularité revêt de multiples apparences (voir chapitre 8). Cela étant, je ne crois pas qu'il faille s'interdire d'utiliser le terme pour parler des îles. Quoi qu'il en soit, étudier le couple accessibilité-insularité sous-entend aussi de cerner les enjeux et défis inhérents à la distance sociale, révélatrice de disparités d'accès, et bien plus contraignante que la distance euclidienne.

²² Que dire alors d'un tunnel ? Les journaux titraient, lors de l'inauguration du tunnel sous la Manche, que la Grande-Bretagne avait cessé d'être une île. La non-visibilité, pas de « balafre » dans le paysage, d'une structure métallique pourrait être un contre-argument.

²³ Constatons que dans la littérature, l'île représente souvent, aux yeux du continental, un espace autre topologiquement décentré (Racault, 1995). La raison d'être de l'île, qu'elle soit proche ou lointaine, tiendrait en ce cas à sa nature périphérique. Dans la littérature, force est de constater que l'île est soit cet ailleurs idéalisé, soit un lieu d'enfermement, voire d'aliénation.

Chapitre 2

L'accessibilité insulaire dans la « littérature »

« Il est en moi, comme une vibration, comme un désir, un élan de l'imagination, un rebond du cœur, pour mieux m'envoler. D'ailleurs je prends demain l'avion pour l'autre bout du monde. L'autre extrémité du temps ».

Jean-Marie Gustave Le Clézio. *La quarantaine*.

« Doniphan a raison de dire que si nous sommes voisins d'un pays habité il faut l'atteindre sans retard. Mais, est-ce possible ? répond Briant, et il n'a pas tort de répondre ainsi !

- Que diable ! Gordon, répliqua Doniphan, en remontant vers le nord, en redescendant vers le sud, en nous dirigeant vers l'est, nous finirions bien par arriver...

- Oúi, si nous sommes sur un continent, dit Briant ; non, si nous sommes sur une île et que cette île soit déserte !

- C'est pourquoi, répondit Gordon, il convient de reconnaître ce qui est ».

Jules Verne. *Deux ans de vacances*.

Introduction de chapitre

Appréhender l'accessibilité insulaire prédispose à s'intéresser aux travaux qui existent déjà sur la question. À ce stade, il me semble opportun de dresser un rapide bilan des études inhérentes à cette thématique. Thèses, articles et actes de colloques ont fait l'objet de notre attention, surtout les plus récents. *Isidore* et *Google Scholar*²⁴ ont servi de bases de recherche. Plateforme par excellence, *Isidore*, qui permet le libre accès aux données numériques des sciences humaines et sociales, regroupe en autres *Persée*, *Cairn*, *Revue.org* (rebaptisée *open-journal*), *thèse.fr* ou *érudit*. Moteur de recherches, actif depuis 2004, *Google Scholar* inventorie, quant à lui, de nombreux articles scientifiques. Ce site n'a néanmoins pas le niveau d'affinement d'*Isidore*. Les deux plateformes regorgeant quoi qu'il en soit de ressources, il a fallu évaluer au jugé.

Après avoir parcouru les travaux les plus marquants sur la question de l'accessibilité insulaire, où domine la « littérature » consacrée aux mobilités touristiques, je ciblerai ceux qui font la part belle à la mesure de cette desserte insulaire. Si l'accessibilité est au cœur de mes recherches, pour obtenir des résultats plus pertinents, j'ai élargi le spectre à son corollaire la desserte et à leurs figures complémentaires à savoir la discontinuité, le désenclavement voire même l'isolement.

2.1 L'accessibilité pour conter les îles

-----> Niveau d'affinage			
Recherche par mots-clés	Résultats	Affinage par discipline (géographie)	Affinage par discipline et ressource
Accessibilité île	12 637	2 933	Mémoire, thèses, HDR : 1 226 Articles : 635 Livres ou chapitres d'ouvrage : 234
Accessibilité insularité	784	367	Mémoire, thèses, HDR : 199 Articles : 92 Livres ou chapitres d'ouvrage : 32
Accessibilité île insularité	699	339	Mémoire, thèses, HDR : 190 Articles : 83 Livres ou chapitres d'ouvrage : 26
Accessibilité île archipel	2 350	913	Mémoire, thèses, HDR : 551 Articles : 138 Livres ou chapitres d'ouvrage : 73

Source, *Isidore*, en date du 11 janvier 2018

Tableau 1 : Interroger l'accessibilité insulaire à partir de la plateforme et du moteur de recherche *Isidore*

L'accessibilité est une thématique récurrente dans l'étude des territoires insulaires. Quoique peu d'études y soient entièrement consacrées. Elle constitue

²⁴ Il a néanmoins deux handicaps. *Primo*, il indexe des articles qui n'ont pas forcément été validés par un comité de lecture. *Deuxio*, il peut renfermer des documents académiques uniquement accessibles par un abonnement payant, c'est ce qui le différencie des autres moteurs de recherche. Il est toujours possible dans ce dernier cas de passer par un moteur de recherche interne (via le site de la bibliothèque universitaire par exemple) pour avoir accès à la ressource.

d'avantage, et les termes qui y sont afférents, des pans de recherches qui viennent nourrir une réflexion plus large.

À première vue, sous *Isidore*, les articles produits dans les sciences de la société qui traitent de la relation entre accessibilité et île semblent légion (12 637) (tableau 1). Toutefois, en affinant la recherche (accessibilité, insularité), le nombre d'occurrences se réduit significativement. En ciblant les références inhérentes à la géographie, on obtient 367 résultats, mais où affleure aussi le terme « Île-de-France ». On obtient 339 résultats en centrant la recherche sur « accessibilité, île, insularité » et faut-il encore enlever les études qui se maintiennent en dépit des filtres. D'autant que les doublons peuvent aussi quelque peu fausser les statistiques. Force est de constater que le nombre de thèses, regroupées dans la rubrique « mémoires, thèses, HDR » sous *Isidore*, se rapportant aux mots-clés « accessibilité et insularité », n'est guère pléthorique (encadré 3).

Recherche par mots-clés	Résultats
Accessibilité île	21 700
Accessibilité île espace insulaire	2 110
Accessibilité insularité	2 050
Accessibilité îles espaces insulaires articles de géographie	1 530
Accessibilité îles espaces insulaires thèse de géographie	1 280

Source, Google Scholar, en date du 11 janvier 2018

Tableau 2 : Interroger l'accessibilité insulaire à partir de Google Scholar

Sous *Google Scholar*, les résultats concernant le couple accessibilité et île abondent (21 700). L'affinage peut se faire en pointant les articles de géographie (1 530). Par contre, lorsque nous ne nous intéressons qu'aux titres, la recherche s'amenuise encore. À dire vrai, rares sont les titres des publications à en appeler aux notions d'accessibilité et d'insularité. Il faut se référer aux notions complémentaires ou sous-jacentes, en l'occurrence desserte, transport aérien ou maritime, pour aboutir à une recherche plus nourrie. Je ne dresserai pas d'inventaire à la Prévert, mais je citerai néanmoins les travaux incontournables : de C. de Ranély Vergé-Dépré sur la desserte des Antilles (2017, 2014, 2008, 2009, 2005, 1997) ; de M. Guingot sur la desserte des îles du Ponant (2016, 2017) ou de L. Marrou sur la mer mise en réseau (2005b, 2005c). Sur cette thématique des réseaux insulaires, relevons les actes du colloque, *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires. De l'île-relais aux réseaux insulaires*, dirigés par N. Bernardie et F. Taglioni (2005). Le vaste champ des transports se décline dans de nombreux articles composant l'ouvrage. Il en est de même, quoique plus sporadique, dans les actes du colloque, *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, dirigés par A.-L. Sanguin (1997). Dans ces deux derniers ouvrages, la question de l'insularité gouverne les articles et en constitue le liant.

Ainsi, pour recenser les thèses, on peut lancer une recherche sous *Isidore* ou passer directement par le site « thèse.fr²⁵ ». En date du 14 juillet 2018, *Isidore* indexe 168 documents qui traiteraient de transport et/ou aérien et maritime, dans le contexte insulaire. En réalité, en creusant, une quinzaine de thèses répondent aux critères de sélection pour le « secteur » géographie. Parmi les thèses fraîchement soutenues, retenons celle de G. Benso, où transparaît un savant dosage entre aérien et maritime. Ainsi, à travers le prisme des transports maritime et aérien, il décortique la continuité territoriale de la Corse (2016). D'autres thèses, également récentes, font la part belle à l'un ou l'autre des versants de l'accessibilité insulaire. Citons pêle-mêle celles de N. Petit-Charles sur le tourisme de croisière dans la Caraïbe (2015) ou de C. Jean-Étienne sur les espaces portuaires et maritimes des Petites Antilles (2008).

Pour obtenir des résultats plus pertinents, il faut élargir la requête aux notions apparentées à l'accessibilité, en l'occurrence desserte, discontinuité, enclavement, isolement. Dans la belle thèse de N. Soulimant, l'enclavement se fait fil rouge (2011). Dans la riche thèse de C. Fleury, les discontinuités, mâtinées d'ouverture et de proximité, donnent le la (2006). Celle non moins intéressante de B. Auvray ouvre littéralement les portes des enclaves touristiques (2012). Celle encore de I. Peuziat s'intéresse à la plaisance dans l'archipel des Glénan (2005).

Notons que certains travaux de thèse ont une approche plus générale des transports qui se déclinent tout à la fois dans les domaines terrestre, maritime et aérien. Citons les travaux de C. M. Mohamed sur les Comores (2002) ou de C. Ranély Vergé-Dépré sur les Antilles françaises (1999).

Parmi les thèses un peu plus anciennes, on peut retenir, en premier lieu, celle de B. Reitel. L'étude marie transport aérien et transport maritime. Il est rare de retrouver cet équilibre des traitements. Souvent, l'un éclipe totalement l'autre. En réalité, desserte aérienne et desserte maritime sont surtout traitées de manière séparée. Un « maritimiste²⁶ » ne goûte guère à « l'aérien », et l'inverse est vrai. Bernard Reitel réussit le pari de dresser un panorama complet de la desserte dans cette immensité pulvérisée d'îles que constitue le Pacifique (1993). Jean-Pierre Chardon avait antérieurement conduit un travail de fourmi sur les transports maritimes et aériens du Bassin caribéen dans sa thèse d'État de 1 142 pages, qui marque la fin de l'époque des monographies (1984).

Il importe de constater qu'il n'y a que très peu de travaux de thèse véritablement dédiés aux transports maritimes et aériens dans le bassin sud-ouest de l'océan Indien, *a fortiori* sous l'angle comparatif. Certes dans sa thèse sur les contraintes du milieu insulaire et les structures mises en place par la colonisation aux Mascareignes et aux Seychelles, pour reprendre les éléments clés du titre, J.-F. Dupon consacre tout un premier chapitre aux transports. À ce jour, seule la thèse²⁷ de C. Lagier permet, bien qu'ayant été fortement

²⁵ Néanmoins à ce stade, « thèse.fr » n'est pas encore un outil optimal puisque toutes les références de thèses, notamment les plus anciennes, n'y sont pas versées.

²⁶ Jacques Charlier, qui travaille essentiellement sur les ports, a néanmoins rédigé quelques articles sur les aéroports (1981).

²⁷ La thèse d'A. Céleste en préparation depuis 2017, sous la direction de E. Lagabrielle et C. Bouchard, porte sur « Les stratégies de maritimisation et intégration régionale des îles françaises de l'océan Indien (Éparses, La Réunion, Mayotte) ».

critiquée, une mise en regard des positionnements portuaires de La Réunion, Maurice et Madagascar. La thèse de R. Raharinarivonirina Razafindrambao se cantonne, pour sa part, aux activités maritimes et portuaires de Madagascar (1995). En comparaison, le bassin caribéen semble plus « courtisé » par les thésards.

Encadré 3 : Les thèses sur la thématique de l'accessibilité insulaire ou ses figures complémentaires (discontinuités, enclavement...)

Que ce soit sous *Isidore* ou *Google Scholar*, les mots-clés « accessibilité et insularité » renvoient fréquemment à des travaux traitant de la question du transport et du tourisme en milieu insulaire. Manifestement, les thématiques nouant mobilités touristiques et espaces insulaires ne laissent pas le géographe indifférent (encadré 4). Tantôt cette prégnance des relations est largement abordée, tantôt elle est plus simplement effleurée (tableau 3). L'aspect aérien prédomine dans les analyses. Depuis presque une trentaine d'années, J.-C. Gay²⁸ se présente comme le chef de file français de la recherche associant transport et tourisme. Cette interaction se fait fil conducteur dans plusieurs de ses travaux menés spécifiquement sur îles et tourisme. À côté des études de cas, Tahiti (1990, 1994) ou Nouvelle-Calédonie (1995), coexistent des articles plus généraux sur la mise en tourisme des îles intertropicales ou sur les îles-hôtels et des ouvrages aux noms évocateurs comme « Les cocotiers de la France ». Je reviens *infra* sur ses travaux consacrant les îles de l'océan Indien. L'aspect maritime, sous la bannière du tourisme de croisière, a vu récemment son nombre de publications, notamment sous la plume de T. Hartog (2014, 2006) ou de O. Dehoorne en tandem ou trio avec N. Petit-Charles et C. Murat (2011, 2009), croître. L'économiste K. Logossah a également écrit sur cette thématique (2007).

Manifestement, l'accessibilité compte parmi les germes du tourisme. La multiplication des colloques et journées d'études, souvent à caractère pluridisciplinaire, sans compter les publications tirées de ces manifestations, où le couple transport et tourisme a bonne représentation, témoigne de l'intérêt porté. Si on oriente, par exemple, le regard sur les colloques, trois situations se dégagent :

- Dans la première, le « tourisme insulaire²⁹ » est l'objet du colloque. Là, nous pouvons retrouver des communications qui ont trait à la relation entre transport et tourisme en milieu insulaire. Prenons à titre d'exemple, le colloque tenu à Palma de Majorque aux Baléares en 2009, et dont les actes, *De l'île réelle à l'île fantasmée*, sont parus en 2012, ou encore celui de J.-F. Hoarau tenu à La Réunion en décembre 2014 et dont les actes, *Spécialisation touristique et vulnérabilité*, ont été publiés en 2016.
- Dans la deuxième, le colloque est consacré au transport et au tourisme. Le versant insulaire y a bonne place. En guise d'exemple, prenons le colloque *Transport et tourisme*, tenu à Chambéry en 2006. L'ouvrage qui en a résulté est une référence sur les problématiques actuelles en géographie du tourisme et des transports (Delannoy, 2006). La dimension insulaire

²⁸ Ses travaux ne sont pas tous dédiés aux îles, mais la relation entre transport et tourisme en forme souvent la trame. En guise d'exemple, citons son avant-dernier ouvrage en coécriture avec V. Mondou, paru en 2017, intitulé *Tourisme et transport, deux siècles d'interactions*.

²⁹ Je n'ai pas rangé ici l'ouvrage de J.-M. Furt et de C. Tafany, intitulé *Tourisme et insularité : la littoralité en question(s)*, paru en 2014, puisqu'il n'est pas issu d'un colloque.

n'est pas absente : trois des 24 contributions sont dédiées aux îles (celles de N. Kokel sur le Cap-Vert, de F. Paris sur Maurice et de T. Hartog et C. Ranély Vergé-Dépré sur le bassin Caraïbe) et deux autres y font largement référence (celles de J.-C. Gay et de P. Duhamel).

- Dans la troisième, le colloque aborde le transport en milieu insulaire³⁰. Le tourisme peut être alors une entrée pour traiter de la question, comme lors du colloque des Antilles de 2011, sur « Transport et territoires insulaires ». Les contributions sélectionnées à l'issue de cet événement ont été réunies dans le troisième numéro de la nouvelle revue *Géotransports*, paru en 2014.

Par contre, il n'y a pas encore eu pour l'heure, à ma connaissance, de colloque entièrement dédié au trio transport-tourisme-insularité. Il est vrai que le tourisme insulaire apparaît confidentiel par rapport aux autres flux. Comme il est évident aussi que le transport ne fabrique pas à lui seul le tourisme, il n'en est qu'un des maillons.

Encadré 4 : Le couple transport et tourisme dans les colloques et actes de colloque

Thématique majeure (visible dès le titre)	Une des thématiques majeures de l'article	Thématique effleurée
<ul style="list-style-type: none"> •1985, G. Cazes (transport aérien et développement touristique) •1990, J.-C. Gay (transport aérien et distance) •2002, J.-M. Spill (aéroport et clé du tourisme) • 2009, O. Dehoorne, C. Murat, N. Petit-Charles (tourisme de croisière) •2013, V. Mondou et H. Pébarthe-Désiré, 2013 (accessibilité aérienne et mutations des systèmes touristiques) •2014, M.-A. Lamy-Giner (accessibilité aérienne et destinations touristiques insulaires) •2014, V. Mondou et H. Pébarthe-Désiré (île et avion) •2014, P. Zembri (transports et insularité) 	<ul style="list-style-type: none"> •2000, J.-C. Gay (transport aérien et diffusion du tourisme) •2001, J.-C. Gay (transport aérien, et diffusion du tourisme) •2005, N. Bernardie-Tahir (isolement et petites îles touristiques) •2011, O. Dehoorne, N. Petit-Charles (industrie de la croisière) •2014, T. Hartog (compagnies de croisière et mise en réseau insulaire) 	<ul style="list-style-type: none"> •1994, J.-C. Gay (transport aérien et isolement) •1995, J.-P. Chardon et T. Hartog (politique et infrastructures touristiques) •1998, V. Cazes (développement touristique) •2004, V. Cazes-Duvat, A. Magnan (îles-hôtels et développement durable) •2005, P.-M. Decoudras, D. Laplace, F. Tesson (développement local et tourisme) •2007, K. Logossah (industrie de la croisière) •2008, A. Magnan (développement et île-hôtel) •2014, S. Theng (tourisme de luxe et île)

Tableau 3 : Sélection d'articles qui étudient les interrelations entre transport (aérien et/ou maritime) et tourisme dans les espaces insulaires

Quid de l'accessibilité insulaire régionale dans les travaux de recherche ? Quelques chercheurs ont fait de l'accessibilité, dans le cadre des mobilités touristiques insulaires régionales, un des fils rouges de leurs travaux. Ainsi de nombreux articles de

³⁰ En 1995 et en 1996, par exemple, se sont tenues en Martinique et à Marie-Galante, des Journées d'études organisées sur le thème « Mobilité des populations et organisation des transports dans les petits pays insulaires : le cas de la Martinique et de l'archipel guadeloupéen ». Il en a résulté une publication, sous la direction de M. Burac, *Quels transports dans les petites îles Caraïbes ?* (1998).

J.-C. Gay s’y consacrent : Seychelles (2004), Maldives (2001), Comores (2000, 2001), Mayotte (1999) ou Rodrigues (1998). Georges Cazes lui avait ouvert la voie en 1985 par un article sur les enjeux du transport aérien dans le développement touristique de La Réunion. D’autres auteurs, V. Mondou et H. Pébarthe-Désiré, ont depuis choisi ce cap. Après une thèse sur le tourisme à Maurice, H. Pébarthe-Désiré consacre dorénavant une bonne partie de ses travaux à l’accessibilité aérienne touristique des îles et archipels du bassin occidental de l’océan Indien, souvent à « quatre mains » avec V. Mondou. Les travaux de cette dernière questionnent accessibilité et développement touristique, d’un côté, et modes de transport et produit touristique (croisière maritime), de l’autre. La Réunion, Maurice, Maldives et Seychelles sont les cœurs de cible de cette co-écriture. Par ailleurs, cette thématique de l’accessibilité insulaire régionale « ponctue » certains travaux menés par A. Magnan, souvent en tandem avec V. Duvat-Magnan, sur les îles-hôtels (2008, 2004).

Hors du champ *stricto sensu* du tourisme, citons aussi l’article de C. Germanaz sur le positionnement régional de la compagnie aérienne Air Mauritius. La dimension portuaire est, en revanche, moins omniprésente dans les travaux sur les espaces insulaires régionaux. Quelques articles de J.-M. Jauze déclinent le rôle du port de Port-Louis (2012, 2001). J’ai également publié quelques articles sur les ports insulaires régionaux (2011, 2008, 2006) et aéroports (2015, 2014).

Ainsi dans la littérature française, l’accessibilité n’apparaît pas forcément en première ligne dans une approche des îles. On la retrouve plus fréquemment liée à la question des handicaps³¹, des mobilités urbaines³² (accès à la ville, cohésion sociale, politiques de déplacement). Il en va un peu autrement dans la littérature anglo-saxonne, quoique souvent marquée du sceau du déterminisme (effets supposés de la petitesse, de l’éloignement, bref de l’insularité sur le développement). L’intérêt des chercheurs anglo-saxons est relativement récent pour les îles. Il prend véritablement de l’ampleur après la parution de l’article de G. McCall (1994), réplique des travaux de A. Moles sur la nissonologie (1982).

2.2 Prendre les mesures de l’accessibilité insulaire

En entrant les mots-clés « Accessibility island in geography », sur *Google Scholar*, on obtient 97 000 résultats. Dans ce salmigondis, tout n’est pas à prendre. Quelques références semblent néanmoins incontournables. Prenons comme champ la mesure de l’accessibilité insulaire.

En la matière, les chercheurs de l’université de l’Égée, notamment réunis au sein du laboratoire de développement régional et insulaire, sont particulièrement actifs. Ainsi, dans leur étude sur les îles égéennes, S. Karampela, T. Kizos et I. Spilanis ont proposé un indice d’accessibilité (encadré 5 et figure 13). Il est, de prime abord, bien adapté à l’émiettement insulaire. Il suppose en revanche d’avoir accès à des bases de données bien fournies sur les flux de passagers. Le distinguo entre passagers aériens et maritimes doit pouvoir être apprécié dans cette base. Cette dernière impose aussi

³¹ On recense 8 608 résultats sous *Isidore*. Sur les soixante premières références, le terme « accessibilité » apparaît 54 fois dans le titre.

³² On dénombre 11 000 résultats sous *Isidore* pour accessibilité et mobilités urbaines.

d'avoir recours aux fréquences des ferries et des avions qui sont parmi les données les plus aisées à recueillir, dans le champ des transports.

$$\ll T_t = B_1 (BTF + RTF + TF) + B_2 (BTA + RTA + TA)$$

T_t représente le temps total du voyage en heures ;

B_1 représente le pourcentage du nombre total de passagers qui utilisent le ferry et il est dérivé de l'équation : $B_1 = PF / \Sigma (PF + PA)$, où PF correspond aux passagers qui utilisent le ferry ;

B_2 représente le pourcentage du nombre total de passagers qui utilisent l'avion et il est dérivé de l'équation : $B_2 = PA / \Sigma (PF + PA)$, où PA correspond aux passagers qui utilisent l'avion ;

BT représente le temps d'attente, au moment de l'embarquement, en heures, qui est la durée nécessaire pour être dans le navire ou l'avion. Il est fixé à 2 heures pour les principaux ports / aéroports, à 1 heure pour les plus petits ;

RT représente la durée de voyage réel entre le port ou l'aéroport et la destination en heures et comprend le temps total de déplacement incluant tous les arrêts, du ferry ou de l'avion, nécessaires pour compléter le voyage. Les heures officielles de navigation et de vol sont utilisées ici selon l'horaire officiel ;

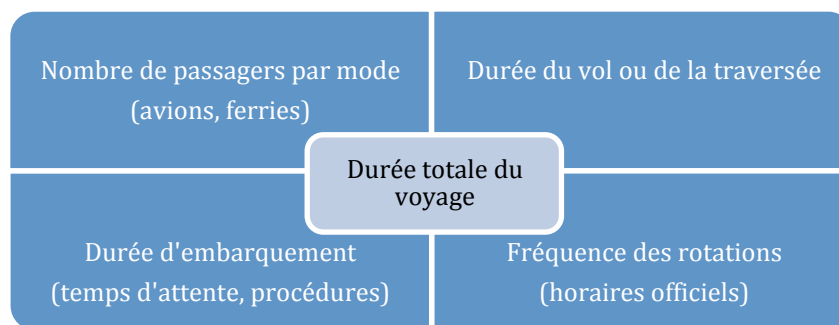
TF , TA représentent respectivement la fréquence des ferries et des avions et ils sont dérivés de l'équation $TF = P \times 168 / NF$ et $TA = P \times 168 / NA$, où P signifie la probabilité* de réussir à prendre le ferry ou l'avion (qui est estimé à 50% d'arriver à attraper le vol ou le bateau et il est de 1/2).

N représente la fréquence des connexions hebdomadaires entre les points de départ et de destination ; et 168 sont les heures dans une semaine ».

Source, extrait de Karampela et alii, 2014

*Cette probabilité fait référence à des voyages imprévus, c'est-à-dire que si un résident de l'île doit voyager de manière inattendue, nous supposons qu'il y a une possibilité de 50 % qu'il sera chanceux (ou malchanceux) d'être en mesure de prendre le ferry ou l'avion lorsque le besoin s'en fait sentir.

Encadré 5 : Mesure de l'accessibilité insulaire au sein d'un archipel, selon Karampela et alii (2014)

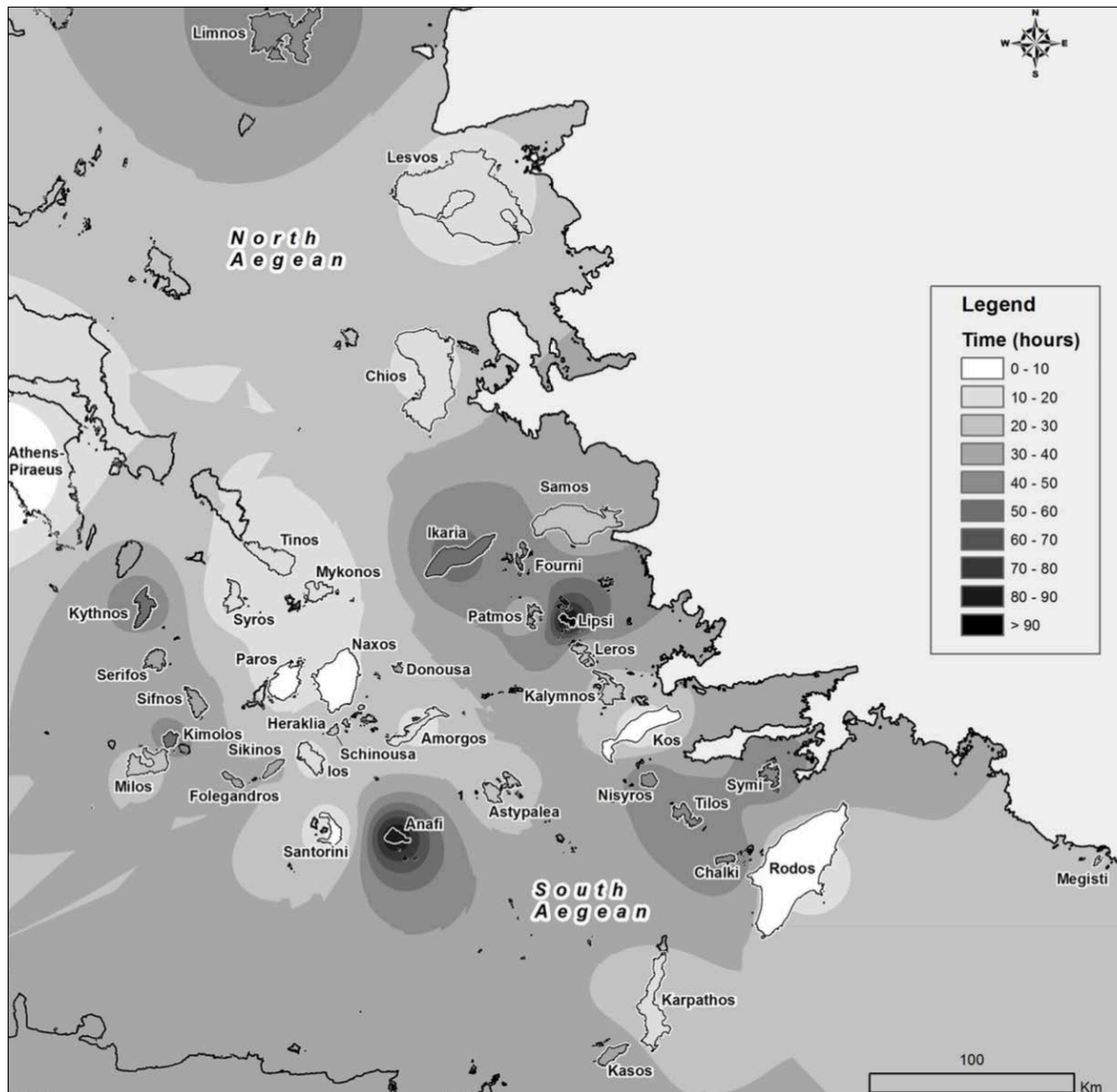


Conception et réalisation M.-A. Lamy-Giner, 2018

Figure 13 : La constitution de l'indice d'accessibilité de Karampela et alii (2014)

Les principaux enseignements que les auteurs ont pu tirer du calcul de cet indice indiquent des différences notables entre la distance réelle en kilomètres et l'accessibilité en heures, en particulier pour les petites îles. « Les résultats révèlent que bien que la distance réelle et l'accessibilité ne soient pas corrélées, la fréquence des connexions hebdomadaires (comme prévu) est le facteur critique pour déterminer l'accessibilité »

(Karampela *et alii*, 2014, p. 299). Surtout, dans cette étude, les auteurs ont démontré l'existence de « trous noirs », symbolisés par Anafi et Lipsi, îles les plus difficilement accessibles de la mer Égée (figure 14). Elles s'apparentent à des « isolats ». Les 89 heures nécessaires pour rallier Anafi et les 92 heures pour Lipsi témoignent, en l'occurrence, d'un système radial centré sur Athènes, et donc le continent, et qui néglige les liaisons inter-îles. À l'instar d'Anafi, Santorin est située dans les Cyclades, 20 km séparent les deux îles. Mais la seconde, plus touristique, est accessible en seulement quelques heures (moins de 8 heures).



Source, S. Karampela, T. Kizos et I. Spilanis, 2014

Les tâches claires tranchent avec les tâches sombres. Rhodes, Naxos, Santorin ou encore Lesbos, îles très touristiques, sont aisément accessibles par opposition Anafi et Lipsi forment des trous noirs (plus de 85 heures pour y accéder). Les temps d'accès tiennent compte de nombreux paramètres (durée de l'embarquement, escale...).

Figure 14: Carte isochrone (en heure) de l'accessibilité depuis l'aire métropolitaine d'Athènes vers les îles de la mer Égée



Source, S. Karampela, T. Kizos et I. Spilanis, 2014

Tableau 4 : Les lacunes de l'indice d'accessibilité insulaire de Karampela et alii, vues par leurs auteurs



Source, Google Scholar, en date du 12 janvier 2018

Tableau 5 : Sélection d'articles, extraits de la littérature anglo-saxonne, où l'accessibilité insulaire est « évaluée »

Les auteurs d'évoquer les lacunes de leur indice (tableau 4). Mais à mon sens, la véritable petite critique que l'on peut émettre à son encontre, c'est d'associer accessibilité³³ aérienne et maritime. Ainsi la durée totale du voyage évoquée, admettons 17 heures pour rallier Chios, est le résultat de l'addition des temps de transport en avion et en bateau. Il aurait été plus intéressant de disposer de deux indices, un maritime et l'autre aérien, pour pouvoir justement comparer les deux modes de transport dans la desserte des îles égéennes. Le cumul des deux fausse quelque peu les résultats, notamment en termes de durée réelle (et de comparaison). L'existence de trous noirs reste quoi qu'il en soit avérée puisque Anafi et Lipsi ne sont accessibles qu'en bateau.

En réalité, on retrouve plus volontiers, dans cette littérature anglo-saxonne consacrée à la mesure de l'accessibilité insulaire, le volet maritime. Dans cette veine, Makkonen *et alii* ont appliqué un indice d'accessibilité à Pargas, archipel du sud-ouest de la Finlande, pulvérisation de 10 000 îles caractérisées par la médiocrité des surfaces. Dans cet émiettement excessif, à proximité du continent, où seule une petite centaine d'îles sont habitées, le ferry s'impose comme le mode de transport incontournable. L'indice englobe une multitude de variables, comme notamment les fréquences de connexions des ferries, en été et en hiver, le trajet pour rejoindre la jetée, le nombre d'habitants, le nombre de résidences d'été... L'article met en regard l'inévitable dépopulation des îles et les enjeux de l'accessibilité (impliquant une amélioration de la politique régionale de desserte). Pour autant, comme l'ont démontré Cross et Nutley, certaines îles gagnent, « contrairement aux hypothèses sur le déclin démographique des zones périphériques », en population (exemples d'îles étudiées au large de la côte ouest de l'Irlande) (1999, p. 317). Cross et Nutley sont parmi les premiers à avoir bâti un indice d'accessibilité pour les archipels (Makkonen *et alii*, 2013) (tableau 5). Pour leur étude, Cross et Nutley, ont donc élaboré un indice, avec prise en compte de paramètres tels que la fréquence des ferries et la durée de la traversée, et en même temps conduit toute une série de questionnaires auprès des résidents insulaires.

Ainsi, dans la littérature anglo-saxonne, l'accessibilité insulaire connaît depuis une vingtaine d'années une attention croissante. La mesure de l'accessibilité est une des traductions de cet engouement. Dans les travaux présentés, elle est souvent appliquée aux archipels où la desserte en ferry prime ; les archipels méditerranéens et nord-européens fournissant, à cette fin, un laboratoire pour utiliser et confronter ces indices.

Conclusion de chapitre

En interrogeant les bases de données à partir d'*Isidore* et de *Google Scholar*, on s'aperçoit que les travaux de recherches sont relativement pléthoriques sur l'accessibilité et l'insularité, j'ai donc moissonné à l'estime. Force est de constater que cette relation entre île-archipel et transport-accessibilité est surtout étudiée sous l'angle du tourisme, quoique certains auteurs y soient moins versés (comme C. Ranély Vergé-Dépré). Si le terme accessibilité n'est guère visible dans les titres des travaux des

³³ À dire vrai, I. Spilanis et T. Kizos travaillent à perfectionner leur indice. Déjà en 2012, dans une étude sur les régions périphériques de la Grèce, ils avaient, avec P. Petsioti, utilisé un indice pour comparer l'accessibilité entre trois îles de la mer Égée et trois villes continentales ayant pour caractéristiques d'être de dimension similaire aux îles retenues et d'être situées à la même distance d'Athènes. La thématique de l'accessibilité insulaire est une récurrente chez I. Spilanis (articles de 2005 sur la relation entre accessibilité et attractivité au sein des îles du bassin égéen, de 2002 sur les îles égéennes, entre distance réelle et distance virtuelle).

géographes français sur les îles, il est en revanche largement plébiscité dans la « littérature » anglo-saxonne. L'accessibilité et son cortège de notions apparentées forment quoi qu'il en soit la trame d'un certain nombre de recherches sur les espaces insulaires.

Ainsi, les mobilités touristiques, en faisant un détour « par la mesure », nous ont offert l'occasion de parcourir un corpus de travaux qui balisent le cheminement de la problématique de l'accessibilité insulaire et de ses déclinaisons. Je n'ai pas eu ici la prétention de lister tous les travaux existant sur la question, j'ai néanmoins retenu, parfois sélectionné, ceux qui ont le plus contribué à la rédaction de ce travail et qui nourrissent plus généralement mes recherches.

Chapitre 3

Une discontinuité « apprivoisée » ?

« Là-bas, au pays, dans son char à bœufs, Kalua avait eu pour habitude de compter les grincements des roues afin de calculer avec précision le temps et la distance. Il découvrait maintenant qu'il arrivait au même résultat en comptant les lames qui arrivaient sur le navire, dont l'avant se soulevait puis s'abaissait après leur passage ».

Amitav Ghosh. *Un océan de pavots*.

« Les mers de l'Inde sont belles, leur dis-je.

En prenant une saison favorable pour passer d'ici aux Indes, c'est un voyage de six semaines au plus, et d'autant de temps pour en revenir ».

Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre. *Paul et Virginie*.

Introduction de chapitre

Qu'elles soient postées à quelques kilomètres d'un littoral continental ou qu'elles en soient jetées, loin, sur le papier grenu de l'océan, les îles doivent résoudre l'équation de la discontinuité spatiale. Cette dernière suppose la mise en place de politiques de transport³⁴ ou de mobilités. Les enjeux consistent à gommer, à défaut à atténuer, cette distance. Gardons-nous néanmoins d'affirmer que l'insularité est un obstacle aux échanges, loin s'en faut (Poirine, 2007). Pour autant, la distance-coût peut contraindre cette mobilité. Des mesures, dans une optique de continuité territoriale, peuvent être adoptées pour corriger ces inégalités, pour favoriser l'accessibilité. Cela n'empêche pas que certaines mailles du réseau échappent ou ne sont que très sommairement concernés par les politiques de désenclavement, notamment les îles secondaires d'un archipel. Bien que des politiques d'accompagnement volontaristes soient parfois à l'œuvre, il faut admettre l'existence et la persistance de différentiels d'accessibilité au sein d'un même archipel. La multiplication des ruptures de charge engendre des coûts supplémentaires.

Comment les sociétés insulaires s'adaptent-elles et s'approprient-elles cette accessibilité ? Elles ne vivent plus depuis belle lurette en semi-autarcie. L'amélioration des communications oblige à reconsidérer le rapport au-dehors, devenu tout à coup plus accessible. « À cause de sa frontière maritime intangible, l'île est régie par le mode binaire (le dedans/le dehors) qui s'accorde assez bien avec les besoins sociaux actuels de mobilité individuelle faite d'ouverture sur la totalité du monde et repli temporel dans la clôture rassurante de l'île » (Péron, 2005, p. 435). Les îles touristiques ont pris la mesure de jouir d'une bonne accessibilité. Quoique dans certaines l'isolement est porté aux nues, déjouant une accessibilité devenue optimale (Bernardie-Tahir, 2005). Ainsi, l'avion, en déformant l'espace-temps, a rapproché les îles. Manifestement dans le cadre des îles, les synergies entre tourisme et transport sont vitales, sans en être l'exclusivité.

Quatre « escales » vont jaloner cette partie. Dans une première étape nous nous interrogerons sur l'efficacité des politiques de transport en matière d'accessibilité insulaire. En d'autres termes, quels sont les ressorts et impacts des politiques de transport insulaire en matière d'ouverture ? Dans une deuxième étape, nous verrons que cette accessibilité se caractérise par son coût qui peut, tantôt accentuer l'enclavement, tantôt générer de l'attractivité. Ainsi le coût peut marginaliser une destination, en privilégier d'autres. Les sociétés insulaires peuvent en subir les effets comme nous le

³⁴ Les politiques de transports insulaires seraient davantage étudiées par les géographes, que par les sociologues ou les économistes, affirme *Isidore*. La question des politiques d'accessibilité rapportée à l'insularité, a ainsi été saisie par les géographes, notamment les spécialistes des transports (C. Ranély Vergé-Dépré, 2005 ou encore P. Zembri, 2014). D'autres géographes, comme J. Martinetti (2012) ou T. Nicolas (2001), se sont également intéressés aux mécanismes et effets de cette interrelation. En réalité, elles traversent, déclinées en entraves, défis ou enjeux, pléthore de publications qui ont trait à l'insularité. Dans cette farandole de politiques de transport insulaire, les auteurs font la part belle aux migrations et aux mobilités, moins aux flux de marchandises, davantage traités en sciences économiques. Dans la littérature francophone, la question de la politique insulaire des transports est souvent corrélée à celle de la périphéricité.

Disciplines	Géographie	Histoire	Sociologie	Anthro. Sociale/Ethno.	Économie
Nombre de références	385	233	116	100	81

Source, *Isidore*, en date du 10 juillet 2018

Tableau 1 : Le nombre de références sortantes pour « politique de transport et insularité », concernant les articles, sous *Isidore*

déclinerons dans l'étape trois. Elles ne sont pas pour autant ni « immobiles », ni monolithiques. Les îles sont devenues des lieux touristiques aisément accessibles comme nous nous attacherons à le montrer dans l'étape quatre. Accéder à l'île n'est plus un privilège.

3.1 L'accessibilité insulaire dans les politiques de transport

Le principal enjeu des politiques de transport insulaires consiste à gommer les effets de la distance, à corriger les écarts de desserte. Les investissements consentis au nom du désenclavement concernent prioritairement les espaces insulaires peuplés au détriment des îles à faible densité et tend à renforcer le déséquilibre entre les îles parfaitement articulées aux nœuds des réseaux structurants et celles en marge. En réalité, la diversité des situations politiques dans lesquelles évoluent les îles appelle à la nuance. Intéressons-nous à l'exemple du Cap-Vert, un des quatre États africains à avoir réussi le pari de s'extraire de la catégorie des Pays les Moins Avancés (PMA), avant de passer en revue celui des Açores, lequel nous permettra d'interroger la politique européenne des transports en matière de périphéricité.

Au Cap-Vert, archipel indépendant, composé de dix îles où se distribuent 535 000 habitants³⁵, se déplacer d'une île à l'autre relevait, naguère, de la gageure. N. Kotlokl écrivait à ce propos (2005) :

L'État ne procède pas à une réduction des coûts de transport par une politique de « continuité territoriale ». Les communications aériennes sont trop onéreuses, et les relations maritimes, bon marché, sont peu fréquentes, longues et fatigantes. Il faut un voyage d'une nuit en bateau pour relier Santiago à Fogo, alors qu'une demi-heure de vol suffit. La compagnie maritime est incapable d'assurer un service de qualité. (p. 65)

Toujours au Cap-Vert, dans son analyse de l'accessibilité et mobilité abordées surtout sous l'angle touristique, N. Kokel notait que les difficultés de transport, en termes de coût mais aussi en termes d'accessibilité physique (manque de vols³⁶ pour atteindre telle ou telle île), influaient sur la fréquentation touristique au sein de l'archipel (2006). Depuis, l'ouverture de trois autres aéroports internationaux sur les îles de Santiago (où est sise la capitale Praia), São Vicente et Boavista rebat, quelque peu, les cartes en facilitant la diffusion du tourisme. D'autant qu'il y a dorénavant une brèche dans le monopole de la compagnie nationale (TACV Cabo Verde) sur la desserte des îles de l'archipel, avec l'arrivée de la compagnie espagnole Binter Canarias. Par ailleurs, une compagnie charter dessert l'ensemble des îles de l'archipel (Cabo Verde Express). Les liaisons aériennes inter-îles restent néanmoins dispendieuses (170 euros en moyenne entre São Vicente et Boa Vista pour une durée de vol de 55 mn, 110 euros entre Praia et Boa Vista pour 40 mn de vol), inabordable pour la population locale. Ici manifestement,

³⁵ La moitié de la population vit sur l'île-capitale de Santiago.

³⁶ Il est à noter que l'aéroport principal est situé sur l'île secondaire de Sal, au relief relativement plat, qui pendant longtemps a servi d'escale, sur les routes aériennes long-courriers, plutôt que de porte d'entrée. On se souviendra qu'au plus fort des sanctions économiques contre l'Afrique du Sud au régime d'apartheid, les pays africains refusèrent à la compagnie nationale (la South African Airways) l'utilisation de leur espace aérien, à l'exception du Cap-Vert. En échange d'escales techniques à sa compagnie, l'Afrique du Sud subventionna les travaux d'agrandissement de l'aéroport de Sal.

la politique des transports semble davantage au service de la politique touristique³⁷ (Cunha *et alii*, 2015).

Le cas des Açores, archipel portugais de neuf îles où se répartissent 256 000 habitants, est intéressant. En tant que région autonome, l'archipel a le droit de légiférer en matière d'agriculture, de commerce ou d'infrastructures. Prioritaire, la politique régionale des transports et d'accès aux transports, qui bénéficie de la solidarité européenne (fonds FEDER et fonds de cohésion³⁸) et qui s'opère dans le cadre d'une obligation de service public, vise à favoriser les mobilités inter-îles. Dans les nombreux articles consacrés aux Açores écrits par L. Marrou, ces aspects sont largement soulignés (2016, 2005b, 2004, 2000). Ainsi aux Açores, bien que maintenir un service minimum de qualité coûte cher, surtout lorsque la densité est faible, le voyage est souvent pris en charge par les autorités régionales pour se rendre d'une île à l'autre (Marrou, 2016).

Dans un article paru en 2002, dans la revue *Région et Développement*, l'économiste Xavier Péraldi part du constat, *a priori* sans appel, que les « régions périphériques³⁹ de l'Union européenne connaissent un déficit d'accessibilité » (p. 121). Sont englobées dans « ce tableau » les régions insulaires. L'auteur dénonce, dans cette étude qui place l'accessibilité au cœur du rapport centre-périphérie, l'inefficience des politiques publiques de transport, tant du point de vue des infrastructures que dans l'organisation des services de transport. Ce déficit d'accessibilité est visualisé et analysé uniquement par rapport à « l'espace central du territoire communautaire » (*ibid.*) européen et « tait » les éventuelles relations de voisinage. Or le parti pris d'associer périphéricité et déficit d'accessibilité mérite nuance. Périphéricité ne rime pas forcément avec mauvaise accessibilité. François Taglioni a pu montrer que les lobbies, dont ne sont pas absents les édiles, usent de cette association dans une sorte de surenchère (2007). Elle donne lieu à un « périphérisme », où la distance au centre est forcément appréhendée comme un facteur d'handicaps, consacré dans les études menées par Eurisles⁴⁰. Néanmoins Xavier Péraldi d'évoquer les imperfections concernant la méthodologie, sur la mesure de l'indice de périphéricité⁴¹, proposée par

³⁷ Sur un flux de 1 020 000 passagers en 2012, 92,3 % relevait des flux touristiques. Les arrivées de passagers se répartissaient comme suit : 39 % pour Sal, l'aéroport historique, 34 % pour Boa Vista, 21 % pour Praia et 4 % pour Sao Vicente (le plus récent) (www.cap-vert.tv/news).

³⁸ Il a pour but notamment d'améliorer les réseaux régionaux d'infrastructures, comme les ports et aéroports.

³⁹ François Taglioni met en garde et invite à « procéder à la distinction entre le sens spatial et non spatial du mot périphérie. Il se crée sinon, et à dessein souvent, « une confusion entre la position topographique d'un point par rapport à un centre géographique sans qu'il y ait forcément de relation dominé/dominant au sens économique » (2007, p. 5).

⁴⁰ Réseau de coopération interrégionale, Eurisles a été créée en 1992, sous l'impulsion de la Commission des îles de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM). Les études réalisées portent notamment sur les systèmes de transport, les difficultés en termes de compétitivité et de développement économique.

⁴¹ Cette mesure passe par une analyse du temps de transport entre les régions insulaires et le centre de l'Europe (en l'occurrence ici Maastricht). Il s'agit en fait du temps de transport d'un semi-remorque (incluant, entre autres, le trajet sur route, la traversée maritime, le temps d'embarquement-débarquement) entre Maastricht et les « capitales » des régions insulaires. Le temps virtuel correspond au temps de transport qui serait réalisé si la distance couverte était uniquement de nature continentale (Taglioni, 2007 ; Péraldi, 2002).

Eurisles (2002). François Taglioni en a également démontré les limites (2007). La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM), qui a fait de l'accessibilité son cheval de bataille, ne le voit évidemment pas de cet œil. Le groupe de pression déplore l'insuffisante prise en compte des régions périphériques et ultrapériphériques dans la politique de transports de l'UE, à l'exemple de la politique des Autoroutes de la Mer⁴² (AdM). Dans un de ces rapports, la CRPM constatait (2015) : « même si les AdM ont incontestablement permis des avancées dans certains domaines (comme l'utilisation du Gaz Naturel Liquéfié par les navires), leur contribution à la réduction de la périphéricité reste à confirmer » (p. 5).

Manifestement le transport et l'accès au transport sont, quand on mentionne les îles périphériques et ultrapériphériques, parmi les interrogations persistantes. Les évoquer comme périphéries, « c'est mettre en avant la question des distances et de l'accessibilité » (Marrou, 2009). Certaines îles dites périphériques se démarquent parce qu'elles renferment, depuis longtemps, parmi les principaux aéroports (Palma, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, ou Ibiza) et ports (Marsaxlokk, Cagliari, Augusta) européens. Ce qui ne les empêche pas de jouir de cette « périphéricité » (par des programmes de modernisation et d'agrandissement). À vrai dire, quand il s'agit de périphéricité, les transports sont plutôt qualifiés de problématiques où il apparaît que la liberté de se déplacer est bien moindre, en comparaison avec les continentaux, chez les insulaires (Sanguin, 2007). Il en résulte que les politiques de transport, largement accompagnées par les « fonds FEDER, FSE, fonds de cohésion ont permis l'amélioration de l'accessibilité par la construction massive d'infrastructures aussi bien aériennes, portuaires que routières » (Marrou, 2009, p. 340). Pour autant l'action européenne gagnerait à se débarrasser de cette ambiguïté entretenue entre éloignement géographique, enclavement présumé et hégémonie, sous les angles politique et économique, des centres sur des périphéries (Taglioni, 2007). Au-delà du cadre européen, dans une étude sur les petites économies insulaires en développement, S. Bates et V. Angeon ont pu montrer que la périphéricité, parmi d'autres facteurs comme la gouvernance, ne constituait pas un élément entravant fondamentalement leur croissance⁴³ (2015).

L'accessibilité des îles est marquée par la dépendance par rapport à une métropole éloignée, à un voisin ou à un marché émetteur et définie par des objectifs de participation à des flux d'hommes et de marchandises, voire de capitaux. En termes

« Capitale » insulaire	Distance	Temps réel (A)	Temps virtuel (B)	Coefficient (A/B)
Ajaccio (Corse)	1 444 km	31 h 45	19 h 58	1,62
Palma (Baléares)	1 544 km	38 h 08	21 h 00	1,82
Funchal (Madère)	3 177 km	132 h 18	43 h 12	3,06
St-Denis (La Réunion)	9 606 km	598 h 06	130 h 36	4,58

Source, Eurisles, 1997

Tableau 2 : Temps de transport entre Maastricht et quelques destinations insulaires

⁴² Elle correspond au volet maritime de la politique Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) de l'Union européenne dont l'ambition est d'améliorer les chaînes de transport maritime au sein de l'Europe.

⁴³ Pour ce faire, ils ont forgé un indicateur composite, l'Indicateur Net de Vulnérabilité et de Résilience (INVR), pensé comme un outil d'évaluation de développement durable (2015).

d'accessibilité, la question essentielle pour les îles demeure la continuité des transports et les politiques nécessaires à sa mise en œuvre. Sans les moyens d'une telle politique, certaines îles tendent à rester en retrait, à l'autre bout de l'archipel, à l'autre bout du monde. Leur insertion dans les réseaux est squelettique. Force est de constater que dans le jeu des proximités-éloignements, les altérités politiques et économiques peuvent atténuer ou accentuer les effets de la discontinuité.

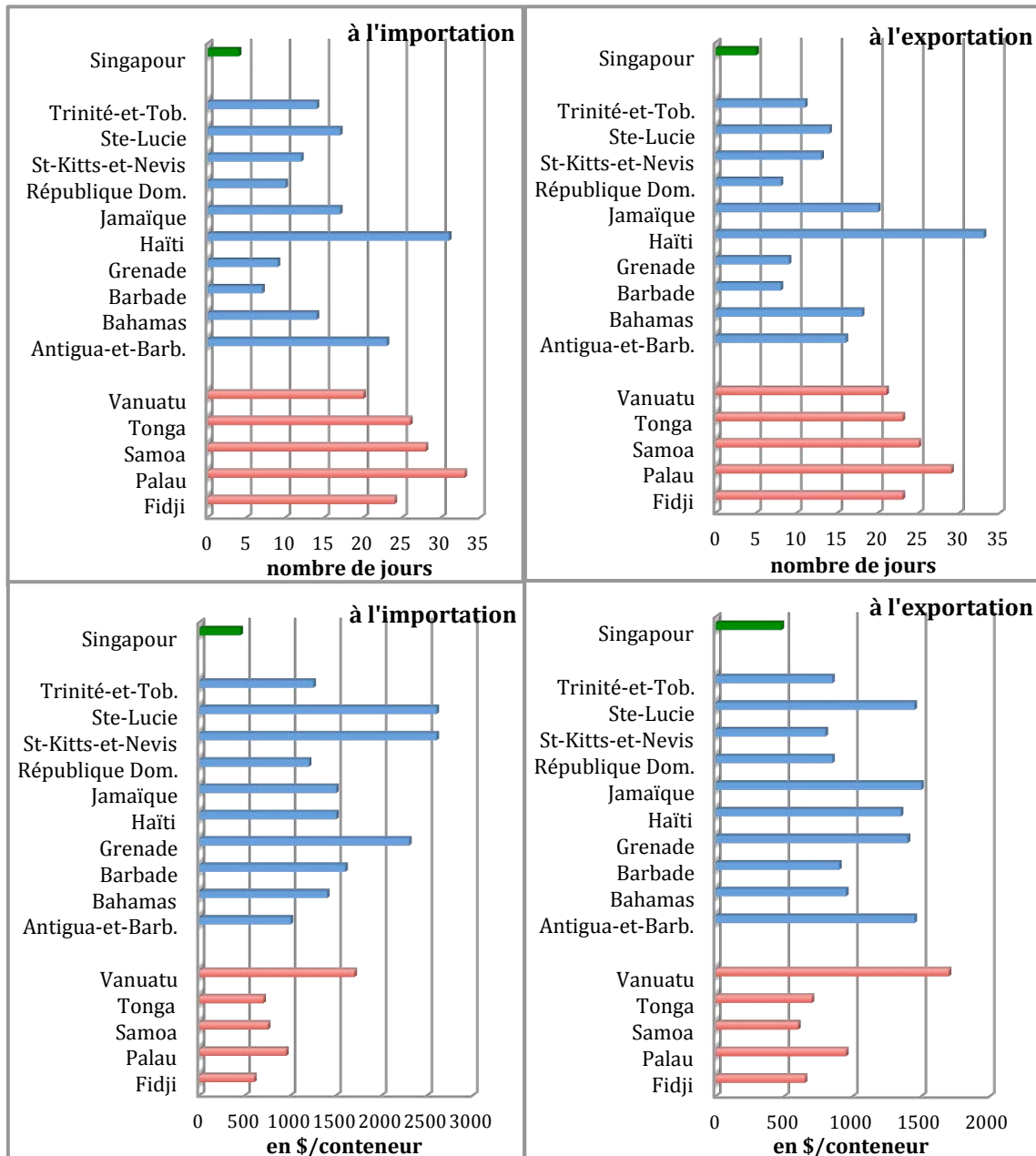
3.2 Le coût de l'accessibilité insulaire

Les coûts de transport, en ciblant ici, au préalable, les frets, sont souvent mis en avant pour pointer les aspects négatifs de l'insularité. Or, selon S. Mari, ce sont des arguments fallacieux (1997). Parmi les raisons invoquées par l'auteur, nous pouvons en retenir deux :

- Le transport maritime n'est pas le plus onéreux des modes de transport (en comparaison avec le transport terrestre ou aérien). Son coût n'intervient que de façon marginale⁴⁴, notamment en raison de navires toujours plus grands et spécialisés, dans le coût final d'un produit (Frémont, 2008). Ainsi, à distance égale, le transport par mer revient moins cher que le transport terrestre (Poirine, 2007). Dans ce cadre, l'insularité n'est pas un obstacle supplémentaire aux échanges ;
- Cet aspect « coût du transport » rejaillit sur l'activité économique et il en résulte un probable surcoût des intrants. Dans ce schéma, les coûts du transport sont souvent indissociables du système de distribution commerciale. Ils reflètent le comportement oligopolistique de la distribution. Dans une économie donnée, là où il y a un nombre réduit d'agents économiques, les collusions ne sont pas rares.

En d'autres termes, les effets de l'insularité doivent se mesurer, selon S. Mari, davantage à la différence de prix entre le continent et l'île qu'en faisant appel au coût des transports. Le transport maritime n'obèrerait pas, ou que très accessoirement, les coûts finaux des marchandises. Pour autant, cette conclusion mérite, pour les îles éloignées des grandes lignes maritimes, nuance selon B. Poirine (2007). Il relève que l'entente entre compagnies maritimes, sur les routes les moins fréquentées, conduit à des tarifs plus élevés que sur les axes où la compétition est plus vive. Dans la même veine, il note que pour les îles ne jouissant pas d'équipements portuaires commerciaux ou pour lesquelles doivent être opérées plusieurs ruptures de charge (au sein d'un archipel), les coûts d'accès peuvent également être grevés. La question de qui définit le coût de cette accessibilité se révèle donc primordiale. Pléthore d'acteurs, compagnies maritimes, opérateurs portuaires, transporteurs routiers (pour l'acheminement vers l'arrière-pays), ou encore l'État (par l'application des tarifs douaniers) jouent leur partition. Retenons avec H. W. Armstrong et R. Read que « les coûts du transport, maritime et aérien, sont non-linéaires avec la distance géographique, en particulier à cause de l'importance des coûts fixes par rapport aux coûts de transports » (2014, p. 368).

⁴⁴ « Comment est-il concevable et possible d'acheter pour quelques dollars un t-shirt produit avec du coton éthiopien dans une usine chinoise et distribué dans un supermarché californien ? La réponse tient dans le fait que des dizaines de milliers de kilomètres parcourus par voies océaniques ne représentent que quelques pourcents du prix final déboursé par le consommateur final » (Alix, Ducruet, 2015, p. 75).



Source, Banque mondiale, *Connectivity for Caribbean Countries an Initial Assessment*, 2015

Le coût est appliqué à un conteneur de 6 mètres (1 EVP⁴⁵). Le temps est estimé depuis l'arrivée du bateau à quai jusqu'au lieu de chargement-déchargement du conteneur (en l'occurrence ici la plus grande ville insulaire). Grosso modo, il s'agit de déterminer le temps d'immobilisation du conteneur dans le port. Tous les frais associés à la procédure d'importation et d'exportation ont été incorporés dans le coût (frais administratifs liés au dédouanement, frais de manutention au sein du terminal portuaire, frais documentaires pour l'émission de facture...).

L'échantillon est essentiellement composé de petit États insulaires (à quelques exceptions près : Haïti, Jamaïque et République Dominicaine) et de pays en voie de développement. Singapour apparaît à titre de comparaison.

Figure 15 : Coût et durée de la « chaîne » d'importation et d'exportation d'un conteneur (à terre) pour une sélection d'États insulaires de la Caraïbe et du Pacifique

⁴⁵ L'Equivalent Vingt Pieds est l'unité de mesure des conteneurs. Ils ont deux dimensions standard : le conteneur de 20 pieds (soit 6 mètres) = 1 EVP ; le conteneur de 40 pieds (12 mètres) = 2 EVP.

	Douanes	Manutention portuaire	Transport intérieur	Total
Antigua-et-Barb.	879 (47%)	318 (17%)	673 (36%)	1 870
Bahamas	436 (31%)	674 (48%)	295 (21%)	1 405
Barbade	840 (52%)	420 (26%)	355 (22%)	1 615
Grenade	1 341 (60%)	715 (32%)	179 (8%)	2 355
Haïti	633 (41%)	695 (45%)	216 (14%)	1 545
St-Kitts-et-Nevis	1 660 (63%)	869 (34%)	105 (4%)	2 635
Sainte-Lucie	1 418 (53%)	508 (19%)	749 (28%)	2 675

Source, Banque mondiale, *Connectivity for Caribbean Countries an Initial Assessment*, 2015

Au sein de leur terminal portuaire respectif, les frais s'élèvent, par exemple, à 869 \$ à Saint-Kitts-et-Nevis contre 318 \$ pour Antigua-et-Barbuda, pour la « manutention » d'un conteneur de 6 mètres.

Tableau 6 : La composition des frais d'importations pour quelques États insulaires de la Caraïbe (en \$)

Dans une étude menée par la Banque mondiale, parue en 2015, sont comparés les coûts et durées des procédures liées à l'importation et l'exportation de conteneurs pour un panel d'États insulaires situés dans le Pacifique et la Caraïbe (figure 15 et tableau 6). Il ressort que les coûts les plus élevés dans la sélection proposée concernent certaines îles de la Caraïbe. Les redevances portuaires (en particulier la manutention), ainsi que les droits et taxes de douane⁴⁶ expliquent en grande partie les différences de coût. Globalement, ces frais sont nettement plus onéreux dans les îles caribéennes que dans les îles du Pacifique. Quoi qu'il en soit, si le port pratique des tarifs rédhibitoires (Saint-Kitts-et-Nevis, Grenade, Bahamas), une compagnie maritime peut choisir de ne pas y faire escale ou de faire payer des frais de transport plus élevés à l'expéditeur.

Il faut aussi interroger les politiques de gestion du coût de cette accessibilité. Dans le cadre des espaces insulaires européens peuvent, par exemple, exister des politiques de continuité territoriale. L'exemple corse est parmi les plus fréquemment étudiés (Martinetti, 2012 ; Zembri, 2014 ; Benso, 2016). Pour autant, P. Zembri a pointé la difficulté d'apporter une définition précise à cette notion de continuité territoriale, mal explicitée dans les textes de loi, et « mutante » car évoluant au fil du temps et des situations (2014). Elle se compose néanmoins de deux traits communs majeurs : la tarification et la régulation de l'offre. Elle a pu supposer aussi l'attribution, par l'État, par le biais des autorités régionales, d'une dotation budgétaire (Martinetti, 2012). Pour les départements d'outre-mer et les collectivités d'outre-mer, cette mesure instaurée par la loi de programme pour l'outre-mer (LOPOM) de 2003, prend la forme d'une aide forfaitaire, limitée à un voyage par an et par résident. Trois dispositifs s'inscrivent aujourd'hui dans le cadre de la continuité territoriale outre-mer : le passeport-mobilité

⁴⁶ Dans les départements français d'outre-mer existe, par exemple, l'octroi de mer. Sont soumises à cette taxe toutes les importations (quoique de nombreuses exceptions existent : animaux vivants ; produits de la pêche capturés et débarqués par des navires exerçant pour le compte des armements locaux ; légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires). L'octroi de mer est recouvré par les Douanes pour le compte des communes et du Conseil départemental.

formation professionnelle, le passeport-mobilité-étude et l'aide à la continuité territoriale (tableau 7).

Mesures	Objectifs	Nombre de bénéficiaires /an
Passeport-mobilité formation professionnelle⁴⁷	Prise en charge du billet d'avion pour les résidents ultra-marins souhaitant partir acquérir une certification professionnelle en France métropolitaine	3 308 (2015)
Passeport mobilité-étude	Prise en charge du billet d'avion pour les étudiants dont la filière est saturée ou inexistante. Elle est de 100 % pour les boursiers et de 50 % pour les non-boursiers	4 096 (2015)
Aide à la continuité territoriale (ACT)	Délivrance de bons de réduction ⁴⁸ sur les billets d'avion	93 294 (2014)

Source, Rapport d'activité de la Ladom, 2015

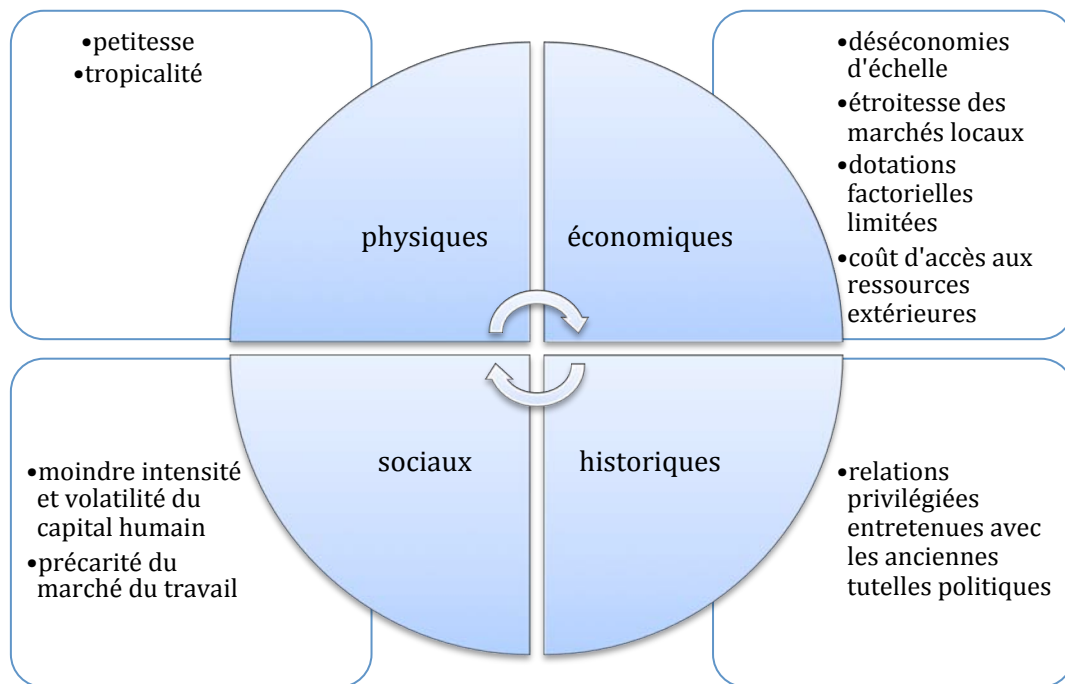
Tableau 7 : Les dispositifs de continuité territoriale pour l'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique et Mayotte)

Dans un numéro de la revue *Région et Développement* dédié aux îles, intitulé « Les petites économies insulaires, un monde à part entière ? Nouveaux regards conceptuels et méthodologiques », coordonné par V. Angeon et J.-F. Hoarau, les deux auteurs relèvent, en liminaire, que nombre de travaux s'y rapportant se consacrent à la vulnérabilité (2015). Ils rappellent que sont surtout mises en lumière les expositions aux chocs exogènes, qu'ils soient d'origine environnementale ou économique. En d'autres termes, risques et interdépendances des marchés caractérisent les petits espaces insulaires. Manifestement la littérature fait la part belle aux facteurs discriminants qui seraient constitutifs des PEI (figure 16). Or, dans ce numéro de *Région et Développement*, V. Angeon et J.-F. Hoarau invitent à relativiser la vision fataliste de l'insularité. À cet égard, ils rejoignent les propos de G. Baldacchino et O. Dehoorne qui appellent à dépasser les classiques considérations paralysantes « de fragilité-vulnérabilité » en jouant, pour les îles, la carte du positionnement régional et en abattant, parallèlement, la carte de l'insertion dans la mondialisation (2014).

Pour autant, J.-P. Doumenge rappelle que « l'évolution sans cesse à la hausse des unités de transport maritime et aérien détermine à la longue une discrimination forte entre les îles » (2010, p. 405). En filigrane est soulevée ici la question du coût des infrastructures et des capacités de financement. Dans le transport maritime, il est manifeste que les armateurs choisissent surtout d'intégrer des ports aux infrastructures modernes et aux opérations efficaces, *a fortiori* si les coûts sont attractifs, dans leur réseau. Le type d'investissements consentis (par le biais du public, du privé ou un mixte des deux, via un partenariat public-privé) agit comme un critère de sélection drastique favorisant quelques lieux bien équipés. Il ressort en fin de compte, comme le soulignent Polydoropouloua *et alii*, que la compétitivité d'une île dépend, entre autres choses, de connexions efficaces (2012).

⁴⁷ Mesure également appliquée en Nouvelle-Calédonie, à Saint-Pierre et Miquelon et à Wallis et Futuna.

⁴⁸ L'ensemble des dispositifs sont conditionnés aux ressources du foyer fiscal.



Conception et réalisation M.-A. Lamy-Giner ;
source, V. Angeon et J.-F. Hoarau, 2015.

Figure 16 : Les traits discriminants des Petites Économies Insulaires (PEI) sur lesquels la littérature se focalise, selon V. Angeon et J.-F. Hoarau

Le coût des infrastructures amène aussi dans le débat la question des impacts socio-environnementaux (encadré 6). Elle est universelle.



Source, <https://www.constructionkenya.com/5293/lamu-port-first-berth-dredging/>

Le terminal à conteneurs de Lamu à sa livraison en 2020, première étape pour faire du futur port kenyan un des plus grands complexes du continent africain.

Figure 17 : Image de synthèse d'une partie du futur port de Lamu

La construction du port de Lamu, sur la côte septentrionale du Kenya, a débuté en octobre 2016. Il entre dans le cadre du projet LAPSSSET, acronyme pour Lamu Port, South Sudan, Ethiopian Transport Corridor. Il englobe la réalisation d'une voie ferrée, d'une autoroute, d'un pipeline et d'un port pour un coût total de 25 milliards de dollars. Le futur port servira de débouché aux pays enclavés voisins, l'Éthiopie, le Sud-Soudan et sans doute aussi l'Ouganda. L'amélioration de l'accès au littoral est une priorité pour les pays sans délimitation côtière. Dans leur étude des pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest, J. Debrie et B. Steck rappellent que « l'éloignement des littoraux, simple position, devient une situation contraignante, définie par la nécessité imposée d'une ouverture littorale » (2001, p. 31). La baie de Manda devrait accueillir, d'ici 2020, ses trois premiers quais en eau profonde, creusés à 18 m (figure 17). La construction est opérée par l'entreprise publique China Communication Construction Company pour un coût de 400 millions d'euros. À terme, le port devrait compter 32 quais ; l'objectif étant d'en faire un des plus grands ports d'Afrique (conteneurs et pétrole).

Le port a été baptisé Lamu, non pas qu'il soit aménagé dans l'île éponyme, mais parce qu'il prend place dans le comté de Lamu⁴⁹ et qu'il couvre une partie de l'archipel du même nom, notamment les îles de Pate et de Manda. Une zone industrielle sera, par ailleurs, construite dans l'arrière-port (partie continentale) ce qui en fera, si les industries répondent massivement à l'appel, une des plus importantes zones industrialo-portuaires de l'Afrique de l'Est.

L'archipel abrite de nombreuses communautés de pêcheurs qui tirent l'essentiel de leurs ressources de la mangrove environnante. Une zone qui va, de surcroît, être fragilisée, amputée par la construction du port et du chenal d'accès. Par ailleurs, les premiers travaux ont déjà conduit à des opérations de déguerpissement, fréquentes dans le cadre des mégaprojets. Les critiques à leur encontre ne manquent pas. Certes, ils attirent des capitaux étrangers mais ne sont pas de gros pourvoyeurs de main-d'œuvre. Des mouvements de contestation s'organisent dans le comté de Lamu. Face à ceux qui se félicitent des éventuelles retombées économiques, les autres, inquiets du devenir de leur territoire proche, dénoncent les impacts sociétaux et environnementaux (figure 18). Ici le choix du site (proximité avec l'île de Lamu) et les atteintes à la biodiversité sont dénoncés. Dong Le a notamment examiné les impacts environnementaux des investissements chinois sur la région (2016). Après une série d'enquêtes et de questionnaires sur le terrain, le doctorant japonais relève qu'il n'y a ni coordination, ni consensus entre le gouvernement kenyan et les entreprises chinoises dans la gestion des communautés locales dont les moyens de subsistance sont irrémédiablement affectés par la construction du port de Lamu.

Dans de nombreux pays africains, il est aisé de constater que dans la construction d'un port et d'un aéroport, le volet environnemental cède toujours le pas au volet économique (port de Richards Bay, port de Ngqura en Afrique du Sud, futur port de Macuse au Mozambique). Pour autant, en Afrique comme ailleurs, nous assistons à la multiplication des conflits territoriaux dans le domaine des aménagements liés au transport (Lavaud-Letilleul, 2012).

⁴⁹ Lamu est à fois, de la petite à la grande échelle, le nom du comté (un des 47 comtés du Kenya), de l'archipel (principales îles Lamu, Pate et Manda), de l'île (57 km²) et de la ville (qui renferme la vieille ville, classée au patrimoine mondial de l'Unesco).

Néanmoins, manifestement au Kenya, aucune étude d'impact environnemental, pourtant fortement préconisée dans le rapport de faisabilité mené par les experts de la société Japan Port Consultants LTD, en 2010, n'a finalement été conduite par le gouvernement.

Encadré 6 : Coût d'un aménagement portuaire et impacts environnementaux⁵⁰, l'exemple du futur port de Lamu



Source, <https://www.savelamu.org/lamu-community-members-protest-and-boycott-launch-of-lamu-port/>

Manifestations dans les rues de la vieille ville de Lamu. La population n'est pas fondamentalement opposée à la réalisation d'un port mais elle veut être consultée et impliquée dans le processus. Le site Internet « savelamu.org » invite les communautés à faire part de leurs revendications.

Figure 18 : Lamu, un projet portuaire contesté

Puisqu'il est vrai que les politiques de transport sont largement conditionnées par des enjeux financiers, on comprend mieux pourquoi les îles, où la richesse nationale est faible, souffrent de carences en accessibilité. D'autres, aux ressources moins limitées, ont réussi à se raccorder à un réseau structurant. Il n'est donc pas vain de parler de degrés ou de niveaux de désenclavement insulaire.

3.3 L'accessibilité aux yeux des insulaires : ceux qui veulent sortir... ou pas

D'emblée, qu'entendons-nous par insulaire ? Est-ce celui qui est né sur une île ? Celui qui, arrivé plus tardivement, y a grandi ? Celui qui, débarqué depuis plus ou moins longtemps, s'est enraciné ? Celui qui est né, a passé sa jeunesse sur l'île, et qui, parti aux quatre vents, revient des années plus tard ? Tous les profils sont envisageables. Quoique le sentiment d'insularité soit certainement plus ancré chez les uns que les autres. Qu'importe, ce n'est pas l'île qui fait l'homme (Taglioni, 2006). Sans doute sont-ce les communautés qui se définissent par leur appartenance à un territoire commun : l'île (Péron, 1990). Elles sont animées par des sentiments particulièrement teintés d'îléité et

⁵⁰ Pris ici comme l'invite à le faire V. Lavaud-Letilleul au sens large : l'environnement « intègre non seulement les aspects relatifs aux écosystèmes (qualité du milieu, biodiversité...), mais aussi aux socio-systèmes, à travers la question des risques en lien avec le principe de précaution, et à travers l'enjeu, encore plus large, de la qualité de vie en lien avec l'attachement croissant des populations à "leur territoire proche" » (2012, p. 13).

d'insularisme. Le premier s'entend comme « la déclinaison insulaire de l'identité territoriale, fondée sur un sentiment marqué d'appartenance et d'identification des insulaires à leur île » (Bernardie-Tahir, Taglioni, 2016, p. 45). L'îlétité participe selon Joël Bonnemaïson « à l'univers de la représentation et de la métaphore, elle ne concerne pas tellement le fait mais la vision » (1990-91, p. 120). Le second se comprend comme la « propension qu'ont les insulaires à cultiver à l'excès leur spécificité, pour mieux affirmer leur identité culturelle ou bénéficier d'avantages non moins spécifiques » (*Les mots de la géographie*, 1993).

L'espace des îles, on l'a dit, n'est pas que fermeture, il est aussi ouverture sur des routes maritimes qui peuvent conduire les sociétés insulaires bien au-delà, vers de lointains horizons (Péron, 1988). À défaut, dans les archipels, voleter d'île en île peut être une habitude. Ainsi, se rendre chez tel ou tel spécialiste, aller au lycée, procéder à telle ou telle formalité administrative dans la « grande » île voisine, est un acte banal aux Açores (Marrou, 2016). Prendre le bateau pour aller travailler sur une autre île peut faire partie de la quotidienneté. Il n'est pas abusif de parler ici de migration pendulaire inter-îles. Ce mouvement est relativement répandu. On le retrouve, à titre d'exemple, entre Grande-Terre et Petite-Terre à Mayotte, entre Praslin et Mahé aux Seychelles, entre Guadeloupe et Marie-Galante, ou entre Saint-Pierre et Miquelon. À l'inverse, certaines liaisons, reflets de la faiblesse des politiques de transport, peuvent être erratiques. Comme oubliés du pouvoir central, les habitants des îles les plus excentrées d'un archipel peuvent se sentir laissés-pour-compte (comme Mohéli, et dans une certaine mesure Anjouan également, aux Comores).

Sortir du microcosme insulaire a un coût. La question des prix des billets, en particulier d'avion, est un sujet qui fait débat chez les insulaires. Tout un chacun a une opinion, échafaudée en fonction de ses origines, de sa parentèle, de son statut social ou de ses intérêts économiques. Le vécu insulaire, cher à A. Meistersheim, a aussi son rôle dans cette construction mentale (2006). Ainsi les avis sur les liaisons maritimes et aériennes relèvent du passionnel et du subjectif (Péron, 1988). Pour autant, peu importe comment s'est forgée cette construction mentale, les appréciations sont plus ou moins unanimes. La cherté du titre de transport contraint la mobilité. L'insulaire ne voyage pas quand il le désire, la faute à la saisonnalité s'entend-t-il dire. Devant l'impératif de s'accommoder des fluctuations les plus diverses, notamment en termes de prix, de retard et de brusques changements d'horaires, l'insulaire ne peut adopter qu'une attitude passive. Le fait qu'il habite loin, plusieurs heures d'avion, d'une métropole peut néanmoins engendrer ou accentuer un certain malaise lié à cette distance ressentie. Plus précisément, être loin du lieu du pouvoir a peu d'importance, être loin des membres de sa famille revêt une toute autre dimension, sans que ni l'une ni l'autre ne se traduisent forcément par un sentiment d'enclavement.

L'isolement importe moins que le type d'attache à un lieu (Péron, 1990). Entre ceux qui n'ont jamais quitté leur lieu d'ancrage, et ceux qui traversent ou écumant les mers, les insulaires voient tantôt la mer comme un obstacle, tantôt comme une invitation au voyage. Pour les insulaires, écrivait F. Péron, « il y a toujours deux univers : celui de l'île et "le reste du monde" » (1990, p. 31). Pour l'insulaire, n'avoir jamais quitté son île, en dépit de lignes aériennes et maritimes, ne signifie pas que l'altérité est impensable. La conscience de l'île suppose préalablement celle du continent (Racault, 1995). Mais ni l'envie, ni le besoin, ne poussent l'insulaire « enraciné », pour ne pas dire indéracinable, à sortir du cocon. Parfois même n'a-t-il jamais quitté, comme à La Réunion, son îlet. Celui-là est, assurément, un surinsulaire. Ce dernier, plus que tous les

autres, marque et affirme « un attachement à un territoire », « le lien au lieu » (Maupertuis, Bernard-Leoni, 2014). Quitter le territoire insulaire a beau être facile, le dehors est bien trop vaste et *ipso facto* le dedans, vécu comme le centre du monde – de leur monde – suffisant. En ce cas, partir n'est même pas envisageable (Di Giorgio, 2014). Non que l'insulaire n'ait pas conscience du continent, de l'ailleurs, mais ils en ont des formes abstraites. Ce qui est au-delà des mers est forcément loin, sans doute plein de dangers et le petit monde autocentré de l'île, enveloppe protectrice. C'est en ce sens que Bernardin de Saint-Pierre parle des deux personnages énamourés de son roman : « ils croyaient que le monde finissait où finissait leur île⁵¹ ».

Avec l'explosion des communications numériques, l'insulaire se sent « connecté ». Il faut dire que depuis récemment, l'accent a été mis, par exemple dans les départements français ultramarins, sur la diffusion des infrastructures à haut-débit, dans les sphères professionnelles, publiques et privées. Il peut, comme les continentaux, tout acheter en ligne. Ou presque. C'était sans compter la mention « pas de livraison en outre-mer ». Elles ne sont pas pléthoriques, les boutiques en ligne ou autres sites marchands qui livrent à « distance », vers de lointaines contrées insulaires ! Quel paradoxe, alors que nous vivons dans une société hyper-connectée, cette hyper-connexion peut, dans certains cas, s'arrêter aux portes des îles, les marginaliser. On en revient toujours au coût de la distance⁵². Cette révolution-là a le pouvoir de générer et de généraliser, bien au-delà des îles d'ailleurs, « des formes de territorialités en réseau, fragmentées, discontinues » (Pumain, 2009, p. 48). Elle oblige à réviser la notion de frontière (Dupuy, 2005), elle peut aussi creuser ou se conformer à des barrières existantes. Les résultats des travaux de M. Duféal ont montré que « la propagation des sites web dans les lieux et dans les secteurs d'activités économiques des villes corses » était moindre que dans les villes continentales voisines (2005, p. 1). Ce qui illustre, selon ce même auteur, « la permanence des barrières entre la Métropole et cet espace insulaire, y compris face à une innovation comme le Web » (p. 14).

Déplaçons maintenant le regard du côté de l'insulaire qui s'installe sur le continent. En effet, « le dédoublement des lieux, de l'habiter » (Dupuy, 2005, p. 564) sous-tend la question de l'accessibilité-éloignement. Dans une enquête menée auprès des étudiants réunionnais habitant à Montpellier, B. Froment et H. Bakis font ressortir que (2005) :

Les sites Web contribuent à alléger cette impression d'éloignement : on est là, surtout dans une géographie des représentations (rapprochement symbolique, voire psychologique), mais il serait faux de nier une certaine rétroaction de l'espace représenté à l'espace réel (réconfort grâce au contact maintenu, meilleure insertion dans la vie en Métropole grâce aux informations obtenues [...]). (p. 573)

⁵¹ Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre, *Paul et Virginie*, Le Livre de Poche, édition de 1999, p. 129.

⁵² Cette distance se caractérise par :

- la cherté des frais de port,
- l'aléatoire des délais de livraison. Ils ne peuvent être garantis lors d'envoi par la Poste, en l'occurrence le transporteur le moins cher sur le marché, et qui est à ce titre retenu par la-plupart des sites marchands.
- la paperasserie (les commandes vers l'outre-mer nécessitent un traitement spécifique : déclaration douanière, vente hors-taxe),
- le coût du renvoi, en cas de produits défectueux.

Certes, il existe des biais. Ces dernières années se sont montées des sociétés travaillant à réexpédier les colis (optimisation des envois par des groupages).

Partir de l'île peut se révéler une nécessité (économique). Nathalie Bernardie-Tahir rappelle que « l'essor des diasporas insulaires place les îles au sein d'un immense réseau migratoire » (2011). Dans sa thèse sur les Grands Comoriens installés à Marseille, Y. Abdillahi a fait ressortir trois réalités caractérisant cette diaspora (2012). *Primo*, l'immigration, guidée par la volonté d'amasser un pécule suffisant à la réalisation du grand mariage (étape nécessaire dans la reconnaissance de l'individu), permet un transfert d'argent vers les communautés restées au village (les remises représentent 25 % du PIB comorien). *Deuxio*, la majorité des membres de cette diaspora installée dans la cité phocéenne, en tout cas pour les immigrants de la première génération, manifeste le désir de revenir, à l'heure de la retraite, dans leur île natale. *Tertio*, le spectre de la crise a marqué un coup d'arrêt dans un processus vieux de plusieurs décennies (début de l'immigration vers Marseille à partir des années 40).

Il appert que « l'île est le territoire d'une société vivante et mobile » (Péron, 2005, p. 435). Les sociétés insulaires, dans une temporalité aléatoire, oscillent entre « les voyages et l'enracinement » (Bonnemaison, 1979, p. 303).

3.4 L'accessibilité « fait » du tourisme : ceux qui veulent entrer

Le tourisme suppose l'accès à d'autres lieux et induit aussi d'éventuels déplacements au sein de ces lieux. Encore que les touristes des îles-hôtels ne quittent pas forcément l'enceinte de leur « microcosme ». Cette mobilité touristique fait appel à la notion d'organisation de l'accessibilité, qui se définit comme « l'ensemble des dispositifs plus ou moins articulés produits par des acteurs et appropriés et détournés par les individus pour accéder à un lieu autre » (Violier *et alii*, 2008, p. 7). La démocratisation des moyens de transport, en particulier l'avion, a ouvert, en termes de destinations, le champ des possibles. Tous les petits points sur la carte semblent aujourd'hui accessibles. L'avion, parce qu'il constitue souvent la seule alternative, est un des instruments clés dans le développement touristique des îles des mers chaudes (Gay, 2014). Accéder à un lieu insulaire tropical n'est plus réservé à une élite. Charters et même *low cost* « long-courriers » semblent avoir rapproché « la carte postale ». Distance-temps et distance-coût n'ont jamais été aussi « maîtrisées ». D'autant que les sites Internet, regorgent de comparateurs de prix, d'offres de dernière minute, vols et billets tout en un. D'ailleurs les compagnies *low cost* n'auraient jamais pu se développer sans Internet, fondement même de leur existence. Et par réciproque, sans Internet, les *low cost* n'auraient pu afficher des prix plus bas que les compagnies classiques qu'elles concurrencent.

L'île fascine, du lecteur de roman au touriste, de l'explorateur au chercheur (Bernardie-Tahir, 2011). Parfois ce sont d'ailleurs les mêmes, d'autres fois l'un fait l'autre. Dans le cours codifié et répétitif de la vie sociale, l'île est perçue comme un intermède dépaysant et forcément régénérateur. Elle s'apparente à une mise à l'écart voulue parce qu'elle est une coupure réversible. Ainsi, l'île peut, pour le continental, alimenter « une rêverie de rupture bénigne avec l'univers homogène de la norme » (Racault, 1995). Se rendre dans l'île à quelque chose de solennel où la traversée maritime ou aérienne agit comme un temps d'incubation (Brigand, 2006). L'historien A. Corbin a souligné à quel point l'image de l'île est devenue, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle, mythique dans un Occident en quête de « désir de rivage » (1988). Pour cette société occidentale en proie à de nombreux changements économiques et sociaux, l'île incarnait la sécurité, un mode de vie simple et vertueux,

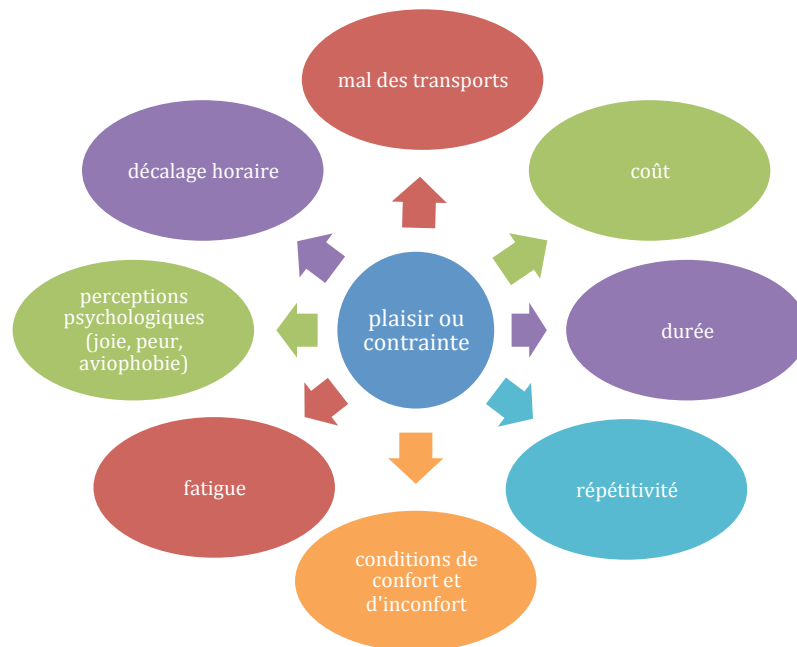
sorte d'éden tropical. D'autant que la littérature abonde en œuvres célèbres, telles que *Paul et Virginie* de J.-H. Bernardin de Saint-Pierre, *L'île au trésor* de R. L. Stevenson ou *Robinson Crusoé* de D. Defoe, qui ont pour cadre l'île. Souvent, dans la littérature des îles, l'espace insulaire est désert, difficilement accessible (*Sa majesté des mouches* de W. Golding, *L'île du jour d'avant* de U. Eco, *L'arbre du voyageur* de B. Bontempelli, *Une ceinture de feuilles* de P. White), et se transforme en huis-clos, inclément, voire hostile, mais ô combien mystérieux. Dans le roman, l'île est terrain d'aventure, espace mythique ou lieu d'allégorie. Elle nourrit, chez le lecteur, fantasme, imagination et incitation au rêve. Dans nos sociétés contemporaines, avec les progrès des transports et la démocratisation du tourisme, le désir d'île s'est transformé en besoin d'île (Lamy-Giner, Ranély Vergé-Dépré, 2017). Il agit comme s'il avait le pouvoir de ménager une parenthèse « exotique » dans l'invariabilité du métro-boulot-dodo.



Source, *Madame Figaro* (n° de septembre 2017)
Maldives, Seychelles ou Maurice, les vacances ont une couleur « bleue » lorsque la grisaille s'installe : encarts publicitaires qui agrémentent les magazines au début de l'automne en Europe.

Figure 19, Figure 20 : Partir sous les tropiques, dans l'océan Indien

Ainsi dans nos sociétés modernes, le tourisme est vanté, l'île plébiscitée. Les dépliants touristiques célèbrent les îles pour la beauté des plages, que le pinceau de la nature a colorées, par touches successives et par superposition de plans, d'un camaïeu de bleu, de blanc et de vert. Le triptyque *Sea, Sand and Sun* a beau avoir plus d'un siècle d'existence, né sur les plages hawaïennes de Waikiki au début du XX^e siècle, il n'est pas pour autant devenu un cliché éculé (Gay, 2013 ; Harrison, 2004). Ainsi, panneaux publicitaires, bandes annonces, ces sarabandes d'images de notre quotidien, invitent au voyage (encadré 7, figures 19 et 20). Or, le déplacement a beau être souhaité, voulu, il peut s'apparenter à une contrainte. Se déplacer, parfois même sur de courtes distances, suppose fatigue. Décalage horaire et cinétose alourdissent cette exténuation et il n'est pas rare qu'un voyage de plusieurs heures en avion ne soit ni soporifique, ni de tout repos (figure 21). Manifestement, améliorer les modalités d'accès peut aider au développement d'un lieu touristique, mais il ne faut pas oublier que l'attrait de certains lieux tient dans un isolement partiel (Duhamel, 2006).



Conception et réalisation M.-A. Lamy-Giner, 2018

La durée du vol, sans compter les étapes de pré et de post-acheminement ainsi que l'attente à l'aéroport puisque il faut être là entre deux et trois heures à l'avance, ou encore le décalage horaire peuvent rendre, au-delà du plaisir de partir en vacances, un voyage en avion des plus fastidieux.

Figure 21 : Le voyage : plaisir ou contrainte ?

Intéressons-nous à quelques campagnes développées par l'Autorité de Promotion du Tourisme de Maurice (MTPA). Elles ont été surtout diffusées en Europe, et en particulier en France. Elles interviennent souvent, après l'été, vers le mois de septembre, quand la grisaille s'installe. La stratégie, mise en place en 2017, récurrente depuis plusieurs années, avec quelques variantes, est multiple :

- 1) Programmer des spots publicitaires à la télévision. Ainsi du 22 septembre au 1^{er} octobre 2017, les téléspectateurs de la chaîne BFM-TV ont pu découvrir l'île Maurice via 18 spots promotionnels de 60 secondes.

- 2) Programmer des spots publicitaires à la radio. Les auditeurs de France Inter, quant à eux, ont pu entrapercevoir les charmes de l'île Maurice à travers la diffusion de 28 spots de 20 secondes lors des pics d'audience le matin et le soir, du 25 septembre au 2 octobre 2017.
- 3) Insérer des encarts dans des magazines, en l'occurrence le *Figaro Magazine* et *Madame Figaro* (numéros de septembre).
- 4) Se donner à voir à travers une grande bâche de 14,3 mètres de long sur 4,45 mètres de hauteur lors du salon *Top Resa*, le rendez-vous parisien annuel des professionnels du tourisme, qui s'est tenu du 26 au 29 septembre 2017. Sans compter l'emplacement de 200 m² de stand, réservé cette année par la délégation mauricienne au *Top Resa*.

En multipliant les supports⁵³, en ciblant les grandes villes, l'objectif est évidemment de toucher le plus grand nombre. Dans toute stratégie de promotion, les dimensions sensible, polysensorielle et multimodale se conjuguent, enjeux sémiotiques, pour éveiller l'intérêt (Courbet *et alii*, 2004) Le slogan actuel, « Maurice, 365 » a été lancé en 2016, avec l'idée que Maurice peut se visiter toute l'année (figure 22), au moment où les autorités du tourisme faisaient le constat que le nombre de visiteurs était moindre pendant l'hiver austral. Dans nombre de slogans, développés par l'autorité mauricienne de promotion touristique, les notions d'éloignement-proximité, allusives d'une distance apprivoisée, manipulée, détournée, caractérisent, pour en faire une marque d'authenticité, à défaut d'originalité, l'île Maurice (figures 23, 24 et 25).

Encadré 7 : Un exemple de stratégie touristique portée par l'Autorité de Promotion du Tourisme de Maurice



Source, <https://mauritius365.mu/fr/>

Maurice peut se visiter 365 jours par an selon le slogan. Cette campagne est diffusée en Europe, en particulier en France, à la fin du printemps.

Figure 22 : Le slogan actuel (2016-2018) de l'île Maurice

⁵³ Deux types de publicités ont aujourd'hui le vent en poupe : le premier utilise les supports de la télévision, des journaux et des magazines pour construire un discours « qui allie espace, produit et consommateur autour d'une identité » ; le deuxième met à son service peintures murales, affiches, panneaux et banderoles en faisant de l'espace public une scène (Valverde, 2010, p. 2).



Ces diverses campagnes de promotion touristique jouent sur les dimensions de la distance, associant proche et lointain.

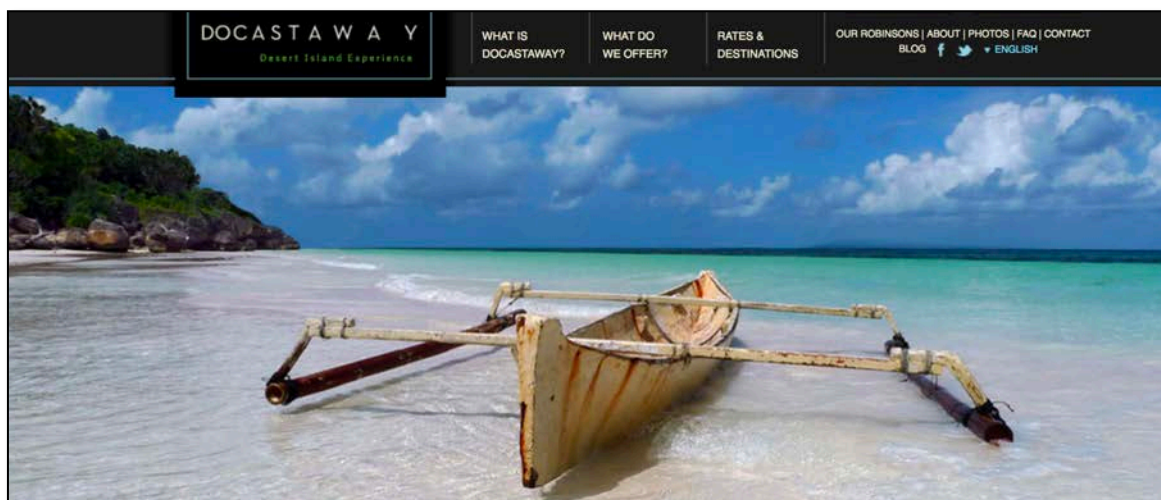
La distance, en dépit de sa rigueur mathématique, peut être déformée et manipulée (effets de contraction et de dilatation).

Source, Autorité de Promotion du Tourisme de Maurice, 2006, 2009 ; <https://www.tourmag.com/>

Figure 23, Figure 24, Figure 25 : Campagnes de promotion mises en place par les autorités touristiques mauriciennes, au cours de la décennie 2000 : la distance comme argument de vente

Dans un monde où les communications semblent avoir aboli les distances, mettant l'île tropicale à portée, il n'est pas étonnant de constater qu'un des arguments de vente pour le petit espace insulaire tropical consiste à manipuler les facettes de l'isolement. Nathalie Bernardie-Tahir relève le paradoxe que soulève la mise en scène idéalisée de l'isolement insulaire, lequel est brandi dans les brochures touristiques, alors même que le tourisme s'apparente à « une activité qui repose précisément sur la rupture de l'isolement » (2005, p. 362). Ses propos entrent en résonance avec ceux de J.-C. Gay concernant Tahiti et ses îles (1990). L'auteur analyse comment l'isolement a pu structurer, à la fin des années 80, la campagne de promotion touristique au sein de la Polynésie française. Dans cette stratégie, l'isolement a un double visage. D'un côté, elle « minore la distance à Tahiti afin de promouvoir un tourisme basé sur les mythes tropicaux balnéaires » et de l'autre elle la valorise en jouant sur l'éloignement pour

garantir « l'aventure touristique » (Gay, 1990, p. 140). Manifestement, avec l'activité touristique « une part des handicaps naturels peut se transformer en caractéristiques de biens touristiques demandées par les consommateurs (notamment l'isolement, l'éloignement, l'insularité) au point de conférer un avantage comparatif aux territoires insulaires » (Logossah et Maupertuis, 2007).



Source, <http://www.docastaway.com/>


Figure 26, Figure 27 : Le site *Docastaway* invite à venir séjourner sur des îles désertes

Ainsi à mesure que l'île se rapproche, l'isolement est orchestré. L'île n'est plus vendue uniquement comme lieu de rêve, mais aussi comme lieu propice au retrait du

monde. Le site *Docastaway* (figures 26, 27 et 28), par exemple, s'est spécialisé dans les voyages sur des îles désertes. Deux options sont mises en avant :

- Une pour les plus téméraires propose de se rendre sur des îles, comme « naufragés » volontaires. Ces îles « sauvages » sont pourvues de quelques éléments rudimentaires (hutte pour l'hébergement⁵⁴), la nourriture est fournie. Selon le niveau d'isolement choisi, le touriste-Robinson peut soit être « encadré » par « une équipe », soit rester complètement seul sur l'île (en ce cas, le personnel est « congédié » sur l'île voisine). C'est de l'isolement sous contrôle.
- L'autre option répond à un désir d'isolement mais nanti d'un certain confort (hébergement de luxe). Une île-hôtel à soi ou presque. Il y a là assurément une nouvelle forme de tourisme : l'île-Crusoé⁵⁵ que l'on pourrait décrire comme une île déserte, privée, où peuvent séjourner les touristes en quête d'isolement. Le fait que l'île soit peu accessible ajoute au sentiment de solitude recherché et ressenti. Ainsi plusieurs transits sont nécessaires et la fin du voyage, pour se rendre sur les îles indonésiennes (Amparo, Sitoktabe ou Tando) ou philippines (Marooning ou Tazi Island), se fait en pirogue traditionnelle (site *Docastaway*) L'impact des émissions de télévision, de type *Koh-Lanta*, dans le choix de cette gamme de vacances n'est pas anodin. Ici, « l'intérêt de la télé-réalité est de métamorphoser le vécu ordinaire en expérience intéressante, voire en aventure exceptionnelle » et en ce sens « la télévision⁵⁶ seconde le marché du tourisme en donnant le désir et l'avant-goût » du voyage (Eck, 2012, p. 22).

INDONESIA
AMPARO ISLAND



Highlights: Survival -no construction-. Ideal island for long solitary stays. It is also perfect for adventurous girls on their own. Amparo Island is probably one of the islands that offer our castaways the best value for money regarding isolation / price. The castaways can stay with or without guard

Isolation level: High¹

When to go : All year round

APPROX. AVERAGE PRICE: 170 EUROS
Per person per day (Includes local flights, land + sea transfers, guides and rental)

170 EUROS day

Source, <http://www.docastaway.com/>

Figure 28 : Un séjour à Amparo Island, vendu sur le site *Docastaway*

⁵⁴ Sur l'île indonésienne d'Amparo, il n'y aucune infrastructure. « Amparo Island est probablement l'une des îles qui offrent à nos naufragés le meilleur rapport qualité-prix en matière d'isolement. Les naufragés peuvent rester avec ou sans garde » vante le site *Docastaway* (consulté le 28 janvier 2018).

⁵⁵ Nathalie Bernardie-Tahir de noter qu'à Maurice certains voyagistes proposent des séjours à thème « comprenant excursions et soirées spéciales jouant allègrement sur les deux mythes bien distincts de l'île au trésor et de "l'île-Robinson" » (2005, p. 368). Jean-Didier Urbain parle du mythe crusoéen qui sert à penser, anticiper et évacuer le réel (2002).

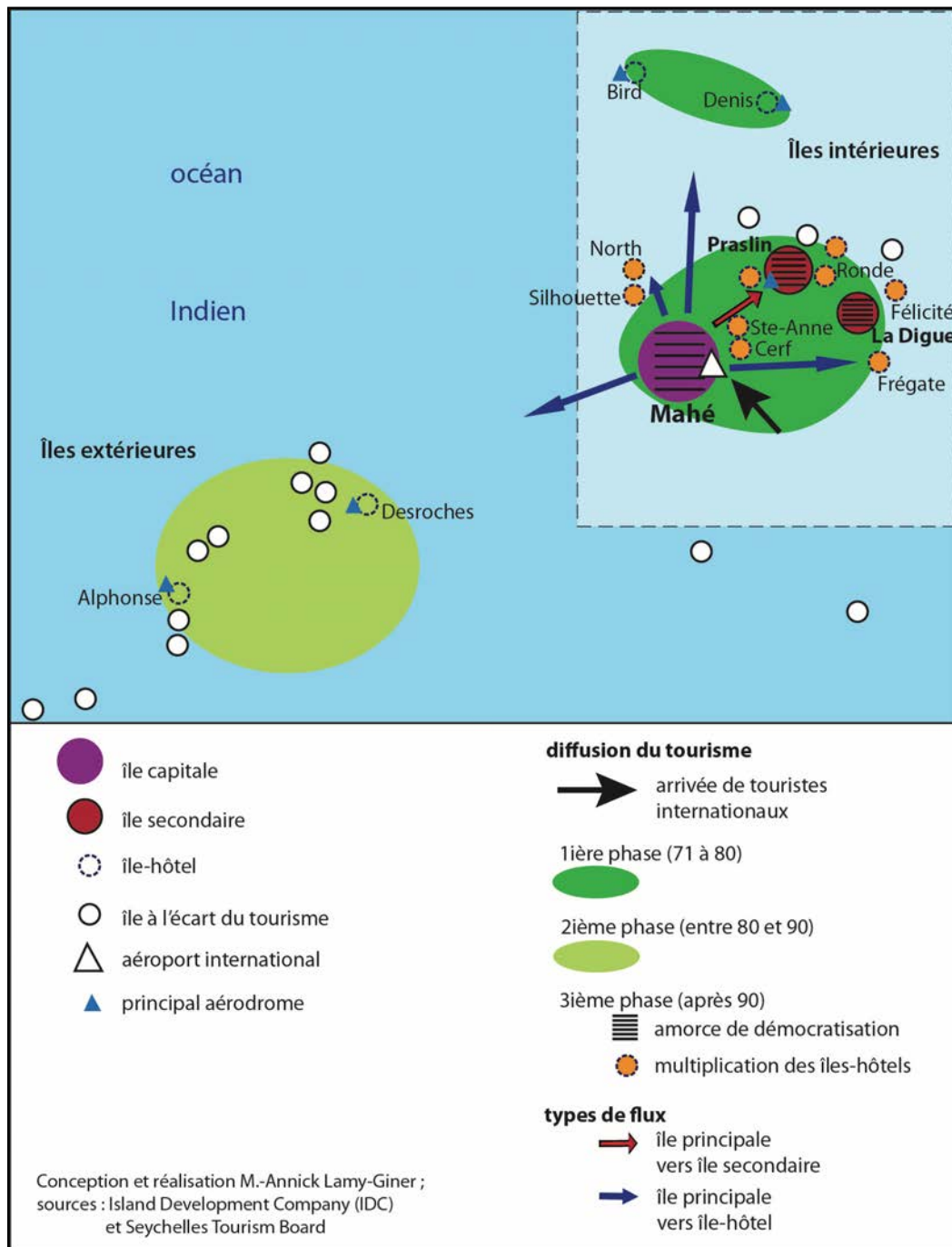
⁵⁶ La télé semble abroger les distances, comme en témoigne, par exemple, les différents slogans de la chaîne *Voyages* : « Ne partez pas sans voir », « La télé comme point de départ », « Vous partez quand ? ».

Si l'avion peut abolir les distances, rapprocher les îles, une compagnie aérienne, pour sa part, peut initier et « accompagner » le tourisme. Une des premières actions fortes d'un État fraîchement indépendant est de créer une compagnie aérienne, en guise de porte-drapeau (Biplan, 2004). Cette dernière arbore d'ailleurs souvent fièrement le nom du pays, à l'instar, parmi les États insulaires indépendants, d'Air Mauritius, d'Air Seychelles, d'Air Vanuatu, de Bahamasair ou de Fidji Airways. Ainsi, certaines des compagnies aériennes créées *ab initio* pour amorcer le processus de touristification ont connu des destins variés. Air Maldives, créée en 1974, disparut avec pertes et fracas en 2000, laissant le créneau vacant pour les compagnies aériennes étrangères. Après quelques années sans porte-étendard aérien, l'archipel des Maldives donne en 2008 une dimension internationale à la petite société Island Aviation Services (IAS), laquelle assurait jusque-là des vols locaux inter-atolls. Elle entame sa première liaison régulière internationale avec l'Inde. Dans la foulée, la branche « ligne aérienne » d'IAS est baptisée Maldivian. En 2009, IAS devient, par décret présidentiel, une société publique, détenue à 100 % par l'État. Avec l'acquisition de deux A321 depuis 2012, le rayon d'action de Maldivian s'élargit à une dizaine de destinations, essentiellement en Inde et en Chine. Ainsi, de création en fusion, de rachat en disparition, l'aérien est un monde en proie à des métamorphoses permanentes.

Manifestement, les mécanismes de diffusion du tourisme dans les îles sont intrinsèquement liés aux mutations des moyens de transport. Sa démocratisation, dont les formes les plus manifestes sont le charter et le *low cost*, donne à l'avion un nouveau rôle dans l'accessibilité des îles. Certaines îles restent, quoi qu'il en soit, des destinations de prestige. Elles tablent, pour des raisons structurelles (faible capacité en hébergement, manque de personnels), de freins institutionnels, sous couvert de développement durable, sur un tourisme de luxe. Aujourd'hui, par exemple, les Seychelles sont devenues plus abordables, du moins dans une certaine mesure. Les principales îles habitées (Mahé, La Digue et Praslin), où se sont implantées les plus anciennes infrastructures touristiques, accueillent l'essentiel des touristes. Ici, on assiste depuis quelques années à une amorce de diversification de l'offre, même si elle n'est pas pléthorique, en hébergement, ouverte à toutes les bourses. Les îles-hôtels, des anciennes (Denis ou Bird) aux récentes (Ronde ouverte en 2013 ou encore Félicité, en 2016), restent réservées, quant à elles à une élite. Les Seychelles peuvent jouer à la fois sur une amorce de démocratisation et en même temps garder l'étiquette de destination prestigieuse (figure 29).

Accéder aux horizons insulaires tropicaux peut aussi se faire par la voie maritime, en voguant, d'île en île, sur un « hôtel-parc d'attraction » flottant. Le paquebot de croisière, comme une « réminiscence » du bateau à vapeur, permet un « zapping » programmé pour découvrir, en une éphémère visite, une destination. Avec la croisière, le déplacement, qui se fait voyage d'agrément sur l'eau, est érigé au rang d'activité touristique. Mieux, le paquebot est devenu un lieu touristique à part entière, ponctué si l'envie nous prend, de petites excursions à terre dans de « vrais » lieux touristiques, servant, pour le coup, de simple décor. Ainsi, « l'objectif de l'industrie de la croisière est désormais de vendre des produits où le paquebot est désormais au cœur de l'offre » (Dehoorne, 2009, p. 4). La croisière connaît depuis plusieurs décennies un développement spectaculaire. Elle brasse plus 25 millions de croisiéristes dans le bassin

caribéen⁵⁷, là où sous d'autres cieux elle est plus confidentielle (43 000 croisiéristes à La Réunion en 2017).



Mise à jour d'un schéma réalisé en 2015, voir volume 2 (rubrique 4).

Figure 29 : Accessibilité et diffusion du tourisme au sein de l'archipel des Seychelles

Dans un monde fasciné par la vitesse, faut-il s'étonner que ce soit justement un déplacement, « le déplacement touristique [qui] permet[te] aux individus de trouver des interstices de liberté par rapport aux contraintes du quotidien, aux pressions sociales,

⁵⁷ <<https://www.veilletourismeantilles.com/caraibe-tourisme-bilan-2016-chiffres/>>

familiales, personnelles... » (Violier *et alii*, 2008, p. 6). Nous pourrions rajouter que prendre l'avion pour partir en vacances, c'est comme user de la vitesse pour s'offrir de la lenteur ; si tant est que le farniente soit l'objectif recherché.

Conclusion de chapitre

Dans une île, le niveau d'accessibilité est souvent le reflet d'une politique de transport portée à l'ouverture ou à la fermeture. Les investissements et aménagements opérés offrent aux sociétés insulaires la possibilité de s'ancrer durablement dans le système-monde. Pour autant, l'impossibilité d'homogénéiser les niveaux d'accessibilité aboutit *de facto* à une marginalisation des territoires insulaires privés de la performance des systèmes de transport. Les sociétés insulaires ne sont pas toutes égales devant l'accessibilité. Coût des billets d'avion, prix des marchandises importées, rupture de charge à répétition, distance-politique, celle là-même qui sépare un territoire de sa métropole, se rangent parmi les facteurs discriminants entre les îles.

Les sociétés insulaires ont toujours été intégrées, parfois en pointillé, d'autres fois de façon plus affirmée, dans le système complexe des mobilités. Encore aujourd'hui, à l'heure de l'amélioration et de la sophistication des moyens de transport, elles continuent à suivre ce mouvement de balancier entre ancrage et fermeture, ouverture et fermeture (Péron, 2005). Les formes de mobilité insulaire, mais aussi leur intensité, révèlent à quel point les îles sont des « hauts lieux de départ et d'accueil » (Bernardie-Tahir, 2011, p. 174). L'augmentation de la vitesse a entraîné une contraction de l'espace-temps rapprochant des destinations spatialement éloignées (Bavoux *et alii*, 2005), au premier rang desquelles l'île. L'avion a permis d'initier, puis d'asseoir, la vocation touristique des îles tropicales. Pour autant, « le séjour dans une île tropicale, là où la distance représente du temps, car l'avion n'atterrit pas, et qu'il faut se faire déposer par un bateau, reste un fantasme du bout du monde commun » (Vacher, 2014, p. 78).

Le terme d'« île-Crusoé » que nous proposons pourrait traduire une île déserte, privée et dédiée aux séjours des touristes en quête d'isolement total. Elle se différencie de l'île-hôtel⁵⁸ en ce sens qu'elle est plus difficilement accessible (plusieurs séries de transfert, en particulier en bateau traditionnel), il n'y a souvent qu'un écolodge (structure rudimentaire ou luxueuse), et elle n'abrite ni piscine, ni salle de sport, ni salle de jeu, ni club de plongée. L'objectif de l'île-Crusoé est de redonner à l'enclavement un goût « d'isolement » que le touriste se prenne, comme le placardent les émissions de télé-réalité, pour « Robinson » (Bernardie-Tahir, 2011).

En somme, l'accroissement récent des mobilités, conjugué à l'amélioration et à la sophistication des moyens de transport, n'a pas mis toutes les îles sur le même pied d'égalité. Elles ne jouissent pas toutes d'une ouverture comparable en termes physique (éloignement, connexité), économique (coût) et politique.

⁵⁸ Alexandre Magnan apporte la définition suivante de l'île-hôtel : elle « est généralement équipée de groupes électrogènes, de stations d'épuration des eaux usées et de désalinisation, elle dispose de plusieurs restaurants, d'une piscine, d'une salle de jeu et de sport, d'un club de plongée... » (2008, p. 2).

Chapitre 4

Marche et démarches d'une géographe sur quelques « arpents » de terrain

« L'avion filait et s'éloigna jusqu'à n'être plus qu'une brillante étincelle ; une aspiration ; un concentré ; un symbole [...] de l'âme humaine ; de sa détermination [...] - l'avion qui filait s'éloigna.

Virginia Woolf. *Mrs Dalloway*.

« “Que me conseillez-vous d'aller visiter ? demanda-t-il.

- La planète Terre, lui répondit le géographe. Elle a bonne réputation... ”.

Et le petit prince s'en fut, songeant à sa fleur ».

Antoine de Saint-Exupéry. *Le Petit Prince*.

Introduction de chapitre

Mes travaux de recherche portent principalement sur deux « lieux de transport », en l'occurrence le port et l'aéroport, qui sont deux marqueurs territoriaux de l'insertion du local dans le mondial (Lombard, Steck, 2004). Ces deux lieux sont les cellules spatiales de base, « où s'affirme la rencontre entre l'ici et l'ailleurs » (*ibid.*, p. 4). Ils supposent des réflexions sur le fonctionnement et l'organisation des flux, les infrastructures qui les permettent et sur leur inscription spatiale.

L'arpentage des quais, la visite des navires comme une immersion dans le « ventre » des géants, les entretiens – des dockers aux directeurs des ports, des portiqueurs aux pilotes de remorqueurs – ont ainsi nourri mes recherches et m'ont permis de mieux cerner le microcosme portuaire. La découverte du monde aéroportuaire est plus récente, elle me conduit surtout à prendre contact avec des autorités de gestion ou des compagnies aériennes. Il m'a semblé opportun de revenir en quelques mots sur les raisons, les hasards d'une entrée en géographie des transports. Je décris ensuite mon rapport au terrain, en ciblant quelques anecdotes.

4.1 Entre quais et tarmacs, une géographe des transports

Ma découverte du monde portuaire commence, comme je le raconte dans le volume 2, au cours de mon année de maîtrise. Le choix du terrain sud-africain fut un choix du cœur, celui du port, un pur hasard. C'est J.-L. Guébourg qui nous proposa, à Fabrice Folio et à moi-même, de fixer notre recherche sur Richards Bay. Je n'en avais jamais entendu parler. Elle n'est pas la plus réputée des villes sud-africaines, sans doute éclipsée, dans cette province du KwaZulu-Natal, par la métropole de Durban. Le travail de mon collègue Fabrice prit surtout une trajectoire urbaine, la mienne portuaire. Jean-Christophe Gay, alors enseignant-chercheur à l'université de La Réunion, qui nous fit découvrir le travail de P. Gervais-Lambony, devait nous conforter dans notre choix de l'Afrique du Sud, par ses conseils de lecture. Fouler le sol sud-africain et toucher du doigt l'univers portuaire, furent pendant longtemps, à mes yeux, deux « actions » intimement liées.

De prime abord, le port de Richards Bay me parut immense, mais je n'avais pas encore vu et visité celui de Durban. Le port *stricto sensu* est un monde fini. Oserai-je dire « une île » dans la ville. Assurément, il y a de cela à Richards Bay. Surtout parce que le port est implanté « loin » de la ville, entre 8 et 10 kilomètres, sans cette sorte de continuum du bâti, à peine interrompu par quelques hauts grillages où viennent s'éventrer sacs plastiques et papiers, qui existe dans les « vieilles » villes portuaires. J'avais bien lu *Ports de commerce et vie littorale* d'A. Vigarié (1979) et *Géographie des transports maritimes* de C. Verlaque (1974) avant mon départ. Il n'en demeurait pas moins que certains termes portuaires me semblaient, à bien des égards, abscons. « Vrac », « divers », je visualisais mal toutes les nuances, et fallait-il classer « les voitures » comme vracs ou divers ? Tiens ! Elles entrent dans la catégorie « néo-vracs ». J'appris énormément sur le terrain. Une immersion de deux mois et demi dans le plus grand port du continent africain, en termes de trafic, me permit d'appriivoiser le microcosme portuaire. Dès lors, les mécanismes portuaires décrits par A. Vigarié et C. Verlaque furent miens. Leurs ouvrages ont donc marqué cette entrée en matière. Plus tard, je découvrais les travaux de J. Marcadon, un « pur » maritimiste, qui a accordé beaucoup de place à l'analyse des avant-pays. Pour autant, je n'ai jamais eu de goût

particulier pour ce champ-là. Comme l'avant-pays de certains ports semble s'étendre à l'infini ! Pour autant les travaux d'A. Frémont et de M. Soppé ont pu me réconcilier avec cet aspect (2005a, 2005b, 2004). D'autres écrits⁵⁹, sans que j'en dresse ici une liste exhaustive, de A. Frémont (2010, 2004, 1996) mais aussi de J. Charlier (1996, 1995, 1990, 1987, parfois menés en binôme avec B. Hoyle en 1995 ou avec V. Lavaud-Letilleul en 2011) ont orienté bien de mes réflexions. Après ma thèse, je n'abandonnais pas le terrain africain. Les ports namubiens et mozambicains vinrent grossir l'escarcelle.

Je me considère comme une géographe des transports. Longtemps, pendant une dizaine d'années, je me suis spécialisée dans les ports, m'inscrivant ainsi dans une approche modale « qui a toujours connu un franc succès dans les publications géographiques » (Bavoux *et alii*, 2005, p. 6). Dans son travail d'HDR, C. Ducruet a pu montrer la place plus ou moins marginale que le transport maritime occupe dans la recherche. Il écrit à ce propos, qu'en dépit de son « importance économique, culturelle et scientifique, le transport maritime demeure moins bien analysé que les autres modes de transport, notamment sous l'angle particulier du réseau » (2016, p. 22). Comme le rappelle M. Brocard, « on s'intéresse bien davantage aux villes, ou aux aires culturelles, plutôt qu'aux liens qui les unissent » (2009, p. 9). À dire vrai, les travaux plus ou moins récents ont davantage une approche thématique que modale. Voyons quelques exemples dans la littérature francophone.

Dans sa *Géographie des transports*, paru en 1992, M. Wolkowitsch analyse, en sept chapitres, ce que J. Marcadon nomme « la complexité du sujet » (1993, p. 342). Du système des transports, composé de réseaux qui structurent le territoire, au rôle et aux incidences de l'automobile dans nos sociétés contemporaines, en passant par les entreprises de transport, régies par la concurrence et la compétitivité, l'auteur montre le rôle fondamental que le secteur des transports joue dans les activités humaines. L'ouvrage⁶⁰ *Géographie des transports* de É. Mérenne, qui date de 1995, s'intéresse, pour sa part, aux conditions des réseaux de transports, à l'offre et à la demande, ou encore au rôle des acteurs (institutionnels, utilisateurs). Le manuel, sorti en 2005, de J.-J. Bavoux, F. Beaucire, L. Chapelon et P. Zembri, s'intitule aussi *Géographie des transports* et vient rappeler, par-là même, si besoin en est, le rôle clé des transports dans la vie de nos sociétés. L'approche, où émergent des notions majeures (mobilité, accessibilité, réticularité ou encore nodalité) qu'accompagnent des thématiques afférentes (planification, financement, environnement) se veut conceptuelle et méthodologique. Enfin, celui plus récent, *Transports et territoires, enjeux et débats*, dirigé par M. Brocard, se présente comme un tableau des thématiques actuelles dominantes des transports, sur les liens entre technologies de l'information et espace géographique, entre Systèmes d'Information Géographique et analyse des réseaux, entre champs politiques, économiques et transports dans la structuration des territoires. Que ce soit dans l'un ou l'autre de ces livres généraux, les champs relevant du maritime et de l'aérien sont plus ou moins effleurés, le parti est pris de cibler le « transport terrestre », sans doute devrais-je utiliser ici la notion de mobilité, reflet des besoins et des désirs des sociétés « d'améliorer sans cesse l'accessibilité de leurs lieux de vies » (Bavoux *et alii*, 2005, p. 6). Tant il est vrai que les mobilités sont au cœur du quotidien comme des questions de

⁵⁹ On peut retrouver à cette adresse une liste (datant de 1999 et non mise à jour !) des articles et ouvrages consacrés à la géographie humaine des littoraux maritimes, en particulier les activités portuaires : <http://web.ac-reims.fr/ressourcesdatice/DATICE/hist_geo_ed_civ/dossier/arcachon/biblioaphg.html>, consulté le 19 juin 2018.

⁶⁰ La dernière édition date de 2013.

société (longueur des embouteillages, pics de pollution, diffusion des radars automatiques et des amendes, prix de l'essence, blocage des routes, péages, faits divers). Au final peu importe les publications générales ou spécialisées, force est de constater, sur les quarante dernières années, un regain d'intérêt pour la géographie des transports, célébrée aussi par la littérature anglo-saxonne (avec des auteurs comme J.-P. Rodrigue, R.W. Blake, J.K. Button ou P.R. Stopler) et les revues dédiées, pour certaines plus ou moins fraîchement créées (*Flux, Journal of Transport Geography, Geotransports*).

Mon entrée dans la géographie des transports a donc été par la voie modale. En privilégiant le mode « maritime », j'avais choisi de mettre l'accent sur les rôles, fonctions et enjeux portuaires dans un pays en pleine recomposition post-apartheid. Ainsi, la hiérarchie, la spécialisation, les trajectoires des ports sud-africains ont longtemps guidé mes recherches. Parallèlement, mon travail venait grossir « les études de cas sur telle ou telle partie du monde » (Brocard, 2009, p. 8). Je me suis davantage intéressée, je l'avoue, aux logiques d'arrière-pays qu'à celles de l'avant-pays. Les travaux de A. Frémont m'amènèrent à reconsidérer, avec la montée en puissance de la conteneurisation, les problématiques de desserte des compagnies maritimes. À dire vrai, je me rends compte avec le recul à quel point les stratégies des armements sont vitales et marquent les niveaux d'implication des territoires portuaires dans le transport maritime, et tout bonnement leur insertion dans l'économie mondiale. Pour autant, je n'ai jamais ressenti le besoin de passer de « l'étude des ports eux-mêmes » pour l'élargir « aux flux maritimes proprement dits » (Ducruet, 2016, p. 14). En me lançant dans l'étude des ports mozambicains, j'étendis, par contre, mon champ aux problématiques des corridors, liens entre les lieux. De toute évidence, il n'était pas question ici de rester enfermée dans une analyse, somme toute, « portuaro-portuaire ». J'entrepris, dès lors, parce que l'exemple mozambicain s'y prête bien, un virage vers les aspects géopolitiques et politiques des transports, leur impact sur le développement des territoires.

J'en vins à écrire pour la première fois sur un port insulaire, en l'occurrence par le biais d'une comparaison entre le port de La Réunion et le port de Maurice, en 2006, pour la revue *Géoconfluences* de l'ENS, dont j'avais rencontré le cartographe (Hervé Parmentier). C'est au cours d'un échange épistolaire avec Sylviane Tabarly, qui dirigeait à l'époque la revue, qu'elle me fit remarquer l'importance jouée par l'aéroport dans les petites économies insulaires. Je n'y adhérerai pas sur le moment, volontairement « coincée » dans une approche strictement portuaire. Non pas que je n'étais pas d'accord avec Sylviane Tabarly mais je me refusais, à ce moment-là, à aller sur le « terrain » de l'aérien. Pourtant quand l'occasion se présenta, quelque temps plus tard, je la saisis. La revue australienne *Shima* sortait un numéro sur « les îles francophones » et je proposais un article sur les défis de l'accessibilité au travers d'une comparaison entre Maurice et La Réunion.

J'élargissais ainsi ma palette au transport aérien. Je découvrais entre autres les travaux plus anciens de J.-M. Spill (1972), de C. Spill (1973) ou de M. Dacharry (1981) et plus récents de F. Dobruszkes (2013, 2009), de J. Varlet (2009, 1997) et surtout de C. Ranély Vergé-Dépré pour l'ancrage insulaire (2017, 2008, 2005). Cette dernière, on l'a dit, a déjà publié plusieurs dizaines d'articles sur le transport aérien comme acteur du désenclavement des territoires insulaires, notamment dans le bassin caribéen. Force est de constater le regain d'intérêt des jeunes chercheurs sur les microcosmes urbains que sont les aéroports (aménagement, territorialité, acteurs, mobilités) avec les thèses de C. Horn en 2010, de J.-B. Fréty en 2013 ou de L.-E. Drevet-Démetre en 2015.

L'article de *Shima* marque donc ma découverte du transport aérien et une étape dans mon cheminement. Suivront des articles sur les enjeux aéroportuaires aux Seychelles et à Maurice (2014), à Mayotte (2015) et à La Réunion (2015). Les îles m'ont donc amenée dans le « monde » de l'aérien qui met davantage en jeu les mobilités. Passer des quais au tarmac ne signifie ni la fin de mes recherches sur les ports, au contraire elles se complètent en ce point d'orgue qu'est l'accessibilité, ni la fin de mes recherches sur le continent africain. Manifestement, l'accessibilité, en tant que notion, n'apparaît pas explicitement dans les premiers temps de mes travaux. Il est vrai que pour le champ portuaire et plus globalement pour le maritime, le terme transport surplombe. Qu'importe, les transports impliquent échanges, acheminement, communication, mobilité. Ils répondent aux besoins de connexion des lieux géographiques (Bavoux *et alii*, 2005). Or l'accessibilité interroge le système de transport qui permet à des individus ou à des marchandises de rejoindre un lieu à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport (Geurs, Ritsema van Eck, 2001).

4.2 La chorématique, la malaimée

La chorématique a ses aficionados, et j'en suis une. Est-ce parce que Roger Brunet est venu nous faire partager sa passion – et vision – de la géographie, c'était en 1998, durant deux journées de cours ? Sans doute, car mon parcours a été durablement marqué par cette empreinte. Les chorèmes, combinaison de structures élémentaires de l'espace géographique, aident à interpréter et à représenter les organisations, diffusions et dynamiques spatiales (Brunet, 1986). Je conçois que sa lecture, où apparaissent carrés, patatoïdes et flèches, peut laisser sceptique et la porte ouverte à bien des interprétations lorsque les chorèmes ne sont pas clairement explicités. Après tout, « l'essentiel quand on a simplifié et déformé, c'est de ne pas oublier qu'on a déformé » (Durand-Dastès, 1991, p. 6).

J'ai déjà réalisé des modèles graphiques dans certaines de mes publications (2003, 2005, 2010). En 2003, pour la revue *Travaux et Documents*, nous réalismes, Fabrice Folio et moi-même, une comparaison entre les structures élémentaires de l'espace urbain de Durban et celles de Richards Bay. Pour ce faire, nous sommes partis de la lecture synthétique de l'espace de Durban établie, en 2002, par B. Antheaume et S. Guyot (*Mappemonde*, n° 65). En 2005, je proposais, pour la revue *Mappemonde*, dans la continuité de mes travaux de thèse, un essai de schématisation portuaire. Dans ce dessein, six modèles exprimant l'évolution de la façade portuaire sud-africaine et définissant les composantes portuaires du pays, ont été élaborés. Enfin en 2010, toujours dans la revue *Mappemonde*, je mettais en relief les huit structures révélant l'organisation de la Namibie. Pour autant, il faut garder à l'esprit que la chorématique n'est qu'une façon de schématiser un territoire, un outil de modélisation parmi d'autres (Brunet, 1986).

Dans son analyse sur « le même et l'autre : renouvellement de la chorématique », C. Grataloup affirme que les modèles spatiaux soulèvent « la difficulté d'articuler systémique et temporalité » (1993, p. 196). Les détracteurs des chorèmes les considèrent comme des déformations fallacieuses du réel. En effet, ses formes géométriques trop schématiques, l'absence de localisation précise, ou encore la nature des renseignements utilisés pour produire les chorèmes sont parmi les principales critiques à leur encontre. Je les entends, mais c'est qu'il faut les voir comme « des aboutissements, en final d'une analyse cartographique minutieuse » (de Maximy, 1995,

p. 121). C'est ce que, modestement, j'ai tenté de faire dans mes travaux. En d'autres termes, les chorèmes n'ont pas d'autres ambitions que de venir en appui à l'analyse géographique. Sinon le risque est grand, en abusant de cette « technique d'écriture », de transformer une information précieuse en désinformation (de Maximy, 1995). Il s'agit d'inscrire « la modélisation dans un processus et non pas figer une image » (Piveteau, Lardon, 2002).

En somme, la chorématique peut laisser perplexe mais pas indifférent. À ce propos, F. Durand-Dastès soulignait « mieux vaut modéliser consciemment que de croire à tort qu'on a représenté la réalité " telle qu'elle est " » (1991, p. 6).

4.3 Arpenter, voilà ce qui fait défaut au géographe dans *Le Petit Prince*

Je ne suis pas et je n'aimerais pas être comme le géographe dans *Le Petit Prince*, cet habitant de la « sixième planète » qui déclare, sans ambages : « Le géographe est trop important pour flâner. Il ne quitte pas son bureau ». J'aime le terrain. L'écrire de cette façon, par ellipse, au lieu de « j'aime faire du terrain », revient presque à personnaliser le terrain. Tant il est vrai qu'il peut y avoir, entre le chercheur et le terrain, une forme de fusion, à défaut de synergie. Il est ou « devient un lieu d'investissement affectif et cognitif auquel se confronte le chercheur » (Bertucci, 2007, p. 114). « Qu'apporte le terrain ? Il garantit l'authenticité des observations recueillies et fait découvrir des réalités qui échappent aux autres stratégies d'investigation » (Claval, 2013, p. 1). Et Isabelle Lefort d'ajouter que l'expression « sur le terrain » « suggère un monde de différences, de découvertes, de contraintes assumées (familiales, financières) mais aussi de bonheur » (2012, p. 472). D'ailleurs, ne nous arrive-t-il pas quelquefois d'établir abusivement un titre de propriété en parlant volontiers de « mon terrain ». Et s'il n'est pas à nous *de jure*, il finit quoiqu'il en soit par devenir un bout de nous-même. En réalité, beaucoup de géographes font aujourd'hui du terrain, sans que le terrain soit l'apanage du géographe (ethnologue, anthropologue). Le terrain est une pratique méthodologique dans laquelle je me retrouve parce qu'il symbolise « la pratique empirique de collecte de données *in situ* » (Volvey *et alii*, 2012, p. 442).

Souvent, avant de me rendre sur le (mon) terrain, je prends contact par mail avec, qui un manager portuaire, qui un responsable d'une compagnie aérienne, qui un professionnel du tourisme. Pour autant, ces rencontres programmées restent dans un cadre formel, avec des discussions parfois creuses, lissées. Je me retrouvais, il y a quelques années dans le bureau du directeur général du port de Maurice. Je l'écoutais me dire, alors qu'il balayait chacun de mes contre-arguments d'un revers de main, combien le port mauricien était dynamique. Il était dans son rôle de directeur au service d'un des piliers économiques majeurs de l'île Maurice. Je le revoyais quelques jours plus tard, sans casquette officielle, au discours d'ouverture d'une manifestation organisée par l'OPVOI (Observatoire des Ports et Villes de l'Océan Indien) sur les risques environnementaux dans les ports régionaux. Nous avons engagé une conversation anodine sur la fréquentation touristique à Maurice, l'exposition des plages en cas de marée noire. De fil en aiguille, nous finissons par reprendre notre conversation sur le port de Maurice. Autre contexte, autre lieu, nous pûmes échanger à bâtons rompus sur les forces et faiblesses du port de Port-Louis, « boudé » alors par les compagnies maritimes (en raison de problèmes de saturation).

Dans une situation quelque peu similaire, je rencontrais, en 2014, un responsable de l'autorité portuaire des Seychelles. Cette fois, il y eut deux discours, l'un prononcé officiellement, l'autre nûment. En définitive, à une petite activité portuaire dynamique, laissait la place un port atone, aux quais déserts. Il est particulièrement difficile d'expliquer pour un chercheur ces temps de l'entrevue, cette bascule (pas toujours au rendez-vous d'ailleurs). Qu'est-ce qui fait qu'à un moment la glace se brise, qu'une relation de confiance s'établit ? Le regard « distancié » mais attentif du chercheur, le regard – passé du scepticisme à la bienveillance, de la méfiance à l'intérêt – de l'interlocuteur, un saupoudrage de l'ensemble ou tout bonnement les circonstances.

Le géographe de terrain, le « sujet-chercheur-avec-l'espace », comme le nomment A. Volvey, Y. Calbérac et M. Houssay-Holzschuch (2012), sait avant de partir qu'il faut s'attendre à des déceptions. Des rendez-vous infructueux, où on repart sans avoir pu obtenir des données récentes, sans voir pu prendre une photo, aux rendez-vous manqués ou oubliés par les professionnels, les désillusions peuvent être plus ou moins grandes. Les années passant, j'ai pu constater que les rencontres les plus instructives, les plus enrichissantes, étaient celles fortuites. Je me souviens d'une visite dans le port de Port Elizabeth en compagnie du manager du terminal de vracs solides. Appelé pour gérer une urgence, sans garantie de retour, il nous abandonna, un collègue et moi-même, profondément déçus. Nous étions sur le point de repartir quand nous avons rencontré par hasard sur les quais, le directeur d'une société de dockers. Il se fit un plaisir de nous montrer les « coulisses » de l'activité portuaire. Au cours de cette après-midi, il nous fit descendre dans les entrailles d'un minéralier, nous fit assister à des opérations de remplissage des cales en manganèse, nous montra les différentes facettes du métier de docker. Le hasard peut être un formidable marionnettiste, le terrain, plein de surprises.

Je fonctionne donc surtout par entretien formel ou informel. Dans le domaine portuaire et aéroportuaire, le terrain permet la collecte de données auprès des autorités de gestion ou encore de compagnies maritimes ou aériennes. Le terrain implique aussi des visites. Dans ces micro-territoires que sont les ports et aéroports, il faut obtenir des autorisations, montrer patte-blanche. Pouvoir visiter un port et un aéroport reste un privilège. Pour autant, il est plus facile de « circuler » dans un port, que d'accéder « aux coulisses », closes par des portes badgées, d'un aéroport. Tout juste verra-t-on, au moment de repartir, derrière le plexiglas d'une salle d'embarquement, quelques marshallers⁶¹ ou parqueurs, armés de leurs bâtons lumineux, guider les avions ou quelques chargeurs, jeter pêle-mêle les bagages dans « l'estomac » des avions. Nonobstant, il y a des visites qui restent mémorables, comme la découverte de l'arrière-scène de l'aéroport de Singapour (en 2005), dédale de coursives, dont le parcours fut balisé mais ô combien instructif. Disponibilité, disposition et sensibilité des interlocuteurs, conditions d'accès, durée et fréquence des visites, sont autant de paramètres qui peuvent expliquer pourquoi il est impossible, et sans aucun doute normal, de s'impliquer avec une intensité égale sur tous les terrains.

Observer c'est déjà remarquer constate Isabelle Lefort. Au seuil de toute démarche géographique, l'observation est « – nécessairement visuelle – (elle) est une pratique d'ordre » (Lefort, 2012, p. 482). Elle permet une forme d'imprégnation. Or seul le terrain permet cet exercice d'observation aboutissant à une connaissance plus ou moins fine des lieux. D'ailleurs ne considérons-nous pas que notre terrain est galvaudé

⁶¹ Opérateurs qui guident les aéronefs sur les porte-avions. Ils sont encore dénommés « chiens jaunes » dans la marine.

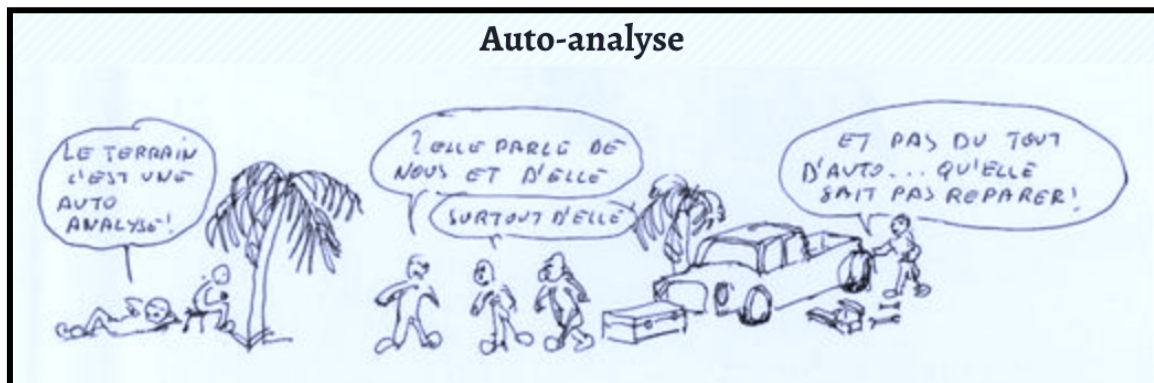
lorsque nous n’obtenons pas le sacro-saint rendez-vous qui aurait permis la visite d’un « micro-territoire » ? Voir de visu pour décortiquer un mécanisme, pour appréhender des spécificités et en saisir tout le camaïeu, voilà la magie du terrain. Il est un éphémère ou un solide ancrage, sans cette prégnance, point d’alchimie. Pour autant, l’observation ne saurait se suffire à elle-même. Elle n’est qu’un élément d’un rouage où les archives, les statistiques ou les lectures peuvent occuper, tout ou partie, une place non moins prépondérante comme le rappelle Y. Calbérac (2011).

Paul Claval écrivait : « Il y a des sciences qui ne peuvent procéder par expérimentation. C’est le cas des sciences sociales » (2013, p. 2). Encore qu’il soit possible quand on travaille sur l’accessibilité « d’expérimenter » les moyens de transport locaux. Se rendre dans une île secondaire (Nosy Komba) d’un archipel (Nosy Be) qui appartient lui-même à un État plus ou moins « déliquescents » (Madagascar), et dont les « outils » de transport tombent en désuétude, relève de l’aventure et de « l’expérience ». Les dimensions de l’accessibilité prennent dans ce cadre tout leur sens. Être en situation, en d’autres termes « l’expérimentation », m’a également permis d’en saisir les nuances, qui sans quoi passeraient totalement inaperçues. J’ai pu ainsi apprécier les « reliefs » de l’accessibilité aux Seychelles. En effet, deux grilles tarifaires concernant les navettes maritimes coexistent dans l’archipel, celle appliquée aux touristes (60 euros, pour le billet aller, pour la traversée entre Mahé et Pralin) et celle dédiée aux Seychellois (15 euros). De même, le coût de la liaison maritime (en seconde classe pour un billet aller) entre Dar es Salam et Zanzibar se monte à 10 \$ dollars (soit 25 000 shillings) pour le résident tanzanien et à 35 \$ pour les visiteurs étrangers. Pour comprendre les logiques de déplacements et de mobilités au sein d’un archipel, rien de tel qu’une « immersion » ou du moins de jouer « aux navetteurs ». Être dans le flux permet, par ailleurs, « d’apercevoir les sociabilités naissantes dans l’immédiateté des rencontres qu’offre et qu’implique le mouvement » (Brachet, 2012, p. 554).

Emprunter les navettes des bateaux des archipels de la région peut être également une merveille source de rencontres fructueuses, fruits du hasard. Les conversations engagées, de manière informelle, avec d’autres passagers, locaux ou visiteurs, et qui nous apprennent les raisons d’un déplacement, sa fréquence, font les temps forts du terrain. L’échange, où le « sujet-chercheur » prend aussi activement part au dialogue, permet cette démarche participative. Que ce soit sur la barge qui relie Petite-Terre à Grande-Terre, sur les pirogues à balanciers des archipels malgaches ou sur les ferries qui sillonnent les eaux des trois principales îles des Seychelles, à moins que cela soit dans un « coucou » sans âge, emprunter les moyens de transport collectifs, signifie aller à la rencontre de l’Autre. Ainsi, récemment, dans le bateau faisant la traversée entre Komba et Hell-Ville, je fis la connaissance de trois familles malgaches, habitant la capitale et venues en vacances dans l’archipel. Entre leur analyse de la situation politique intérieure, et leurs différentes mésaventures avec le transporteur aérien national, j’en appris plus en une demi-journée en leur compagnie qu’auprès des acteurs institutionnels du transport. Du moins, le vécu des premiers venait nuancer les propos « glorificateurs » des seconds.

Le soir, en revenant de son terrain, on remet ses notes au propre, on couche sur le papier les grandes lignes de la journée (figures 30 et 31). Comme il est amusant de constater que ce sont souvent les petits détails et anecdotes, jugés sans importance sur le moment, qui nous sont le plus utiles ensuite dans l’écriture restitutive. Car au bout du compte, l’écriture joue un rôle primordial dans la restitution des savoirs élaborés à partir des dimensions matérielles du terrain (Volvey *et alii*, 2012). En fait, sur le terrain,

je procède par un assemblage, large patchwork, de matériaux hétéroclites – entretiens, bases de données, articles de journaux, rapports – que j’organise en thématique. Puis je les confronte à des éléments de réflexion issus de la littérature, assemblés après un ratissage très large de la bibliographie. De cette confrontation, de cette mise en tension, certaines hypothèses se dégagent, gagnent en poids et viennent éclairer ma démarche. Car comme le souligne Calbérac « c’est bel et bien le géographe qui construit le terrain en fonction des questions qu’il se pose et des méthodes qu’il met en œuvre » (2011, p. 5).



Source, <https://www.cairn.info/revue-annaes-de-geographie-2012-5-page-462.htm>

Figure 30, Figure 31 : Carnets de terrain, carnets d'analyse

Ainsi, le terrain c’est une dose d’aléatoire, une pincée de chance, un zeste de bricolage, parfois un soupçon de déconvenues, mais la plupart du temps nappé de joie. Tous ces ingrédients se trouvent réunis à chaque fois mais pas toujours dans les mêmes proportions. Je crois que l’expérience aide à embrasser plus facilement de nouveaux terrains, pour autant jamais un terrain, même connu, parcouru, ne s’appréhende de façon identique. D’ailleurs est-il jamais totalement appréhendé? Ce qui invite à envisager le terrain comme le produit d’une construction active, réfléchi et réflexive de la part du chercheur (Verne, 2012).

4.4 Donne et données d'une recherche sur les transports

Dans un article intitulé « Stimulating or frustrating research? Transport geography and (un)available data », paru dans *Belgeo*, F. Dobruszkes soulève les questions liées aux données en géographie des transports (2012). Il met en avant l'ambivalence de la recherche sur les transports, entre d'un côté les données aisément accessibles, parfois moyennant finance, ayant trait aux infrastructures ou à l'offre de transports réguliers, et de l'autre celles plus difficilement disponibles, concernant le transport de marchandises ou les services non-réguliers. Frédéric Dobruszkes souligne (2012) :

“Scheduled services (route, timetables, frequency, capacity, fares, etc.) have become easier to investigate thanks to databases produced by national or international administrations, lobbies and private firms [...]. The main problem here is the reserved access (e.g. for member companies) and/or the cost. For example, OAG (Official Airline Guide) monthly provide spatially disaggregated and exhaustive, worldwide data on scheduled air services. Before negotiation, the fares for a single academic user were EUR 3,500 for a unique monthly CD edition or EUR 10,750 for an annual online subscription including access to the ICAO (International Civil Aviation Organisation traffic data and reports (plus VAT)”. (p. 5)

Il est vrai que le géographe des transports est parfois confronté au manque, ou encore à l'actualisation des données. Ainsi, cela fait maintenant quelques années que les trafics portuaires sud-africains ne sont plus mis à jour. J'en faisais récemment (janvier 2018) la remarque à J. Charlier, voilà quelle fut sa réponse :

Effectivement les trafics portuaires sud-africains deviennent difficiles à trouver ! Les miens viennent d'ici pour les dernières années : <https://africaports.co.za/>. Ils sont dans la partie payante "premium" du site, mais la souscription annuelle est très modique (en EUR vis-à-vis du ZAR). TNPA (l'autorité portuaire sud-africaine) ne donne plus depuis longtemps le tonnage des conteneurs et le responsable du site opère le bricolage suivant pour estimer les trafics totaux (cela vient d'une note d'un article à paraître dont je vous reparlerai dans un message ultérieur)...

Le seul moyen d'obtenir des statistiques récentes c'est d'être en contact permanent avec un responsable portuaire, mais on connaît le *turn over* de ces postes à responsabilité. À défaut de pouvoir se rendre sur place, il faut emprunter des chemins détournés. L'OPVOI (l'Observatoire des Ports et Villes de l'Océan Indien), quand il fonctionnait encore, a pu constituer de solides bases de données sur l'ensemble des ports régionaux. L'autre solution consiste à acheter, comme préconisé par J. Charlier, les bases de données. Néanmoins, il arrive que les données soient lacunaires ou erratiques. Par exemple, les données sur les trafics aéroportuaires des Comores ont été introuvables entre 2009 et 2018. En passant par un contact (on se croirait dans un film policier avec « des indics » !) à Mayotte, j'ai pu obtenir des données de 2011. Aucun chiffre n'a circulé sur cette période. Pourtant, ce n'est pas faute d'avoir fait appel aux collègues de l'université des Comores ou d'avoir sollicité les autorités aéroportuaires. En fait, il s'avère que les données étaient jusque-là stockées sur des clés, avec un taux de perte important et une absence de traçabilité. Depuis mars 2018, les autorités

aéroportuaires alimentent un site Internet, où on peut retrouver quelques chiffres plus ou moins fiables !

À défaut de pouvoir passer par les autorités aéroportuaires ou portuaires, il faut taper directement aux portes des compagnies aériennes. La tâche n'est pas forcément plus aisée. Les entreprises de transport fortement tiraillées par la concurrence peuvent aussi rechigner à fournir leurs bases de données. Par exemple, dans les premiers temps de son activité, il a été particulièrement difficile d'obtenir les données d'Ewa, la nouvelle compagnie aérienne mahoraise, moins parce qu'elle évolue dans un environnement concurrentiel que parce qu'elle subit d'importants déficits. Encore aujourd'hui, je n'obtiens les chiffres (trafic passagers, répartition par ligne, résultats d'exploitation) qu'au compte-goutte. À coup sûr, la qualité de l'exploitation dépend de la quantité d'informations recueillies. « C'est la raison pour laquelle les travaux de recherche se concentrent plutôt sur les lieux (aéroports, ports, gares), où les compagnies de transport réalisent leurs opérations terrestres » que sur les grandes stratégies des entreprises à l'échelle planétaire (Brocard, 2009, p. 26).

Internet marque l'avènement d'une nouvelle pratique de recherches, laquelle commence à prendre de l'ampleur au seuil des années 2000. Il permet non seulement d'avoir accès à pléthore d'articles scientifiques, mais aussi à des bases de données lorsqu'elles sont disponibles. Il est paradoxal de constater, et en écho à F. Dobruszkes, que aujourd'hui maints rapports et bases de données peuvent aisément être téléchargés, alors que dans un même temps d'autres sont devenus confidentiels. Internet, « vaste laboratoire de données », pas toujours aisé à circonscrire, est devenu un outil au service de la recherche et même pour quelques-uns un terrain de recherches à part entière (Bourdaloie, 2013). À l'heure des humanités numériques, du terme anglo-saxon *digital humanities* forgé en 2004, qui pour dire vite traduit l'hybridation du numérique/de l'informatique et des sciences humaines et sociales, Internet est devenu un formidable outil de diffusion de la recherche. Pour autant, H. Bourdaloie met en garde : les humanités numériques ne sont pas au service de la technique mais de la recherche et le chercheur se doit de faire preuve de vigilance critique et épistémologique vis-à-vis du numérique (2013).

Certes, on pourra toujours tergiverser sur les imprécisions qui pèsent sur les statistiques portuaires et aéroportuaires, sur les unités de compte qui les mesurent, sur la nécessité de faire appel à d'autres indicateurs (nombres d'entrée des navires, chiffres d'affaires) comme le préconise pour les ports J. Guillaume (2016). Je ne nie pas l'importance de disposer de la bonne mesure, pour autant il est, on l'a vu, parfois difficile d'obtenir des données. Le chercheur garde à l'esprit qu'elles sont, lorsqu'il en a l'usufruit, parfois sujettes à caution. Valérie Lavaud-Letilleul a pu montrer la différence de comptabilité entre les ports de Rotterdam et d'Anvers ; le premier ayant tendance à « gonfler » les chiffres (double comptage du trafic lié au *feeder*) (2005). Manifestement, derrière certains chiffres se cachent « en réalité la promotion satisfaite des autorités portuaires qui les diffusent » (Guillaume, 2016, p. 80).

Conclusion de chapitre

Les transports, quoique le terme « mobilités » soit aujourd'hui privilégié, animent la vie de nos sociétés. Solutions à l'obstacle de la distance, ils génèrent de la continuité en favorisant les liaisons, les contacts, les interpénétrations. Certes, dans le vaste champ

quelle est ma pratique de terrain. Cette (auto-)analyse amène à « interroger ensemble les dimensions spatiales et subjectives qui s'articulent au cœur de cette manière de faire avec les lieux qu(i) engage le sujet géographe » (Volvey *et alii*, 2012, p. 443). Depuis le temps que je travaille sur des microcosmes, j'ai pu forger des grilles (figures 32 et 33), réutilisables, ajustables et modifiables à chaque nouveau terrain, pour faire ressortir les points communs et les contrastes. Ne nous méprenons pas, je ne dis pas que c'est une grille de lecture formalisée, nullement. Ce « repère » se déconstruit, se reconstruit sensiblement, fondamentalement au contact du terrain. Ce faisant, pour reprendre les propos de Y. Calbérac, « je construis (...) un dispositif intellectuel qui me permet d'appréhender un espace en même temps qu'il le fait advenir » (2011, p. 4). Selon O. Labussière et J. Aldhury, le terrain peut être envisagé comme « un ensemble relationnel (chercheur, objet, méthode, aire d'étude) ouvert et évolutif » (2012, p. 583). La difficulté réside dans le fait que port et aéroport ont beau être des microcosmes, ils n'en sont pas moins des entités connectées, branchées sur de vastes réseaux pas toujours aisés à circonscrire. D'autant que les données sont parfois fragmentaires, voire lacunaires. Le terrain, *a fortiori* l'observation, ne saurait se suffire à lui-même, d'autres arbres de rotation, lecture, archives, statistiques, s'engrènent.

Chapitre 5

D'escale en escale, de rivage à rivage, appréhender l'accessibilité portuaire et aéroportuaire

« À l'arrivée au Cap, l'équipage se fondit dans la nuit [...].

L'escale suivante devait être l'île Maurice, où le navire échangerait une cargaison de céréales contre un chargement d'ébène et de bois dur. [...]. Zachary protesta qu'ils avaient déjà dévié abondamment de leur cap, trois cent milles d'erreur sur la route de Port Louis. [...].

Trois jours plus tard exactement, comme promis, les montagnes tourmentées de l'île Maurice surgissaient à tribord, avec Port Louis niché au creux de la baie dessous ».

Amitav Ghosh. *Un océan de pavots*.

Introduction de chapitre

À défaut de pont, les îles se gagnent en général en empruntant les portes océanes ou aéroportuaires. En matière d'accessibilité, la position géographique compte moins que les contextes économiques et politiques, voire les héritages historiques. Il en résulte que certains points du réseau affichent un nombre élevé de connexions quand d'autres n'y participent qu'avec parcimonie. D'autres encore semblent en bout de réseau, véritables « trous noirs », d'accès difficile.

Ainsi, s'étant dotées de portes aéroportuaires et portuaires compétitives, certaines îles sont devenues centres névralgiques. Ce rayonnement illustre la ferme volonté des sociétés insulaires de s'inscrire et de jouer un rôle actif dans un espace mondialisé. Toutefois, à se focaliser sur les supernœuds, on en oublierait presque que la plupart des îles ne se rangent pas forcément dans les pelotons de tête. Loin de la « boulimie » des grandes synapses, certaines îles sont sans porte, quand d'autres ne disposent que de « modestes » infrastructures, sans autre prétention que de gérer les flux, plus ou moins, erratiques de passagers et de marchandises.

Dans une première étape, je reviens sur les deux principaux lieux de transport, au cœur de mes travaux : le port et l'aéroport. Tantôt point de départ, tantôt point d'arrivée, tantôt point intermédiaire, ils impulsent à l'instar d'autres lieux (gare ferroviaire, gare routière) le mouvement (Lombard, Steck, 2004). Ainsi, avant d'interroger l'accessibilité portuaire et aérienne des îles, d'en dégager les spécificités, il me semble intéressant, à ce stade et en préalable, en y apportant des éléments de réponse succincts, de présenter les mécanismes de fonctionnement des ports et aéroports. Au sein de la mécanique des échanges, ils accueillent les passagers, réceptionnent les marchandises et font la suture aux diverses échelles d'organisation de l'espace.

La deuxième étape interroge les types de portes insulaires. Trois gammes de territoires insulaires, comportant elles-mêmes, comme nous le verrons, des sous-catégories, se font jour :

- des îles sans porte où l'enclavement prime ;
- des îles à porte qui se distinguent par leur niveau d'accessibilité et d'équipement ;
- et des îles à lien fixe qui se rejoignent relativement aisément.

À partir de cette identification, nous proposerons un essai de typologie visant à cerner et à caractériser les gradients de l'accessibilité insulaire. Fermeture versus ouverture.

Ce chapitre, au cours d'une troisième étape, sera aussi l'occasion de confronter « mes » terrains. Que m'apportent et que m'apprennent mes travaux de recherche sur les ports sud-africains dans l'approche de l'accessibilité insulaire ?

5.1 Focus sur le port et l'aéroport, pour une mise au point

Deux questions gouvernent cette partie : qu'est-ce qu'un port et qu'est-ce qu'un aéroport ?

Tout un chacun peut en dresser une description, plus ou moins parlante, en faisant appel à une image mentale. Le bateau est à l'un ce que l'avion est à l'autre. En

allant au-delà, on peut les assimiler à des emblèmes de la mondialisation, des nœuds de communication, ou encore à des lieux de passage, l'un à l'interface entre terre et mer, l'autre entre terre et air. Port et aéroport occupent des fonctions de portes d'entrée/sortie d'un territoire. Ils sont tous les deux assimilables à des synapses, à savoir tout lieu de communication géographique, d'échanges, de transbordement et mieux de transfert (*Les mots de la géographie*, 1993). Ils connaissent depuis plusieurs années, voire décennies, et le processus ne semble pas clos, d'importantes phases de restructuration, où la polarisation est devenue le maître-mot, dans un climat de concurrence exacerbée.

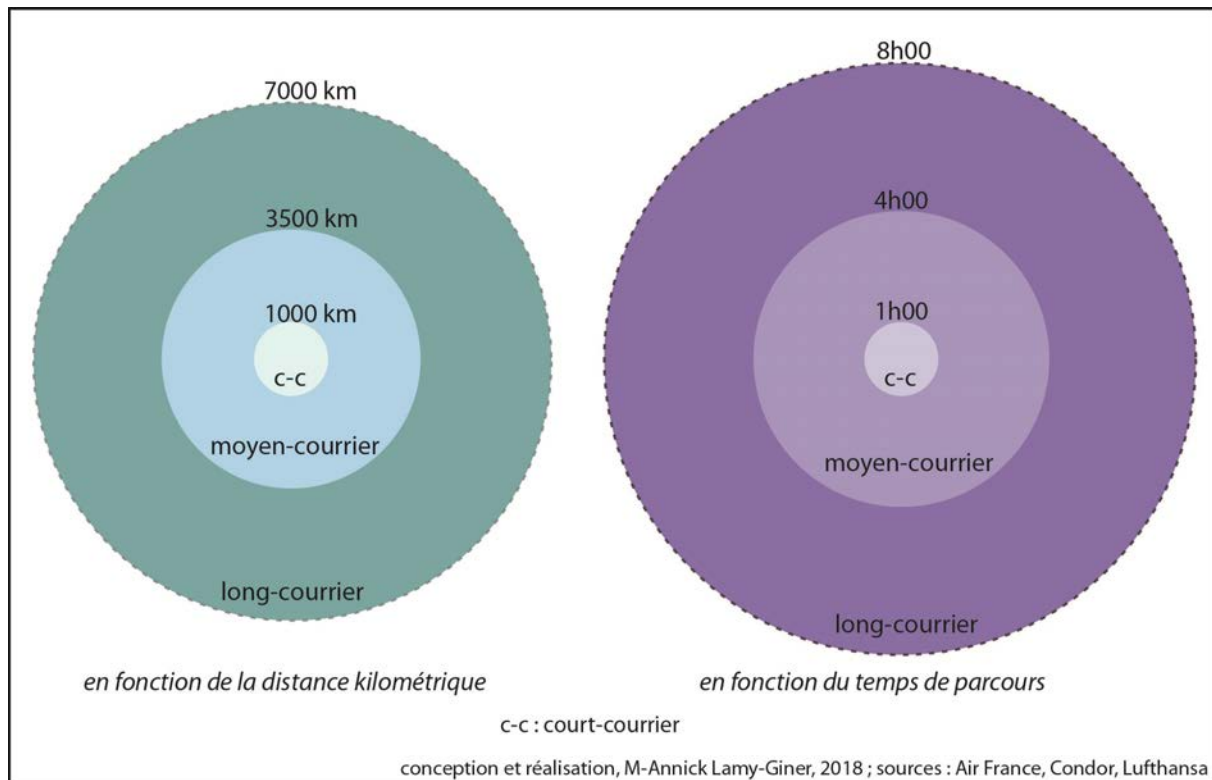


Figure 34 : Le court, le moyen et le long-courrier : deux possibilités de lecture

Port et aéroport, et plus globalement transport maritime et transport aérien, ne fonctionnent pas, parce que pas mus par les mêmes logiques, sur un tempo similaire. Les ports, composantes d'une chaîne logistique complexe sont autant d'escales qui jalonnent une route maritime. Effectivement, dans le transport maritime, les escales sont fréquentes. Un navire qui relie la Chine à l'Afrique du Sud fait relâche dans une dizaine de ports. Le rythme du navire est saccadé, marqué par des haltes de plusieurs heures ou jours. Là où dans le transport aérien, le déplacement se fait d'un point A à un point B, la plupart du temps de façon directe, à l'exclusion des transits⁶². L'avion ne fait pas de « stops », comme des sauts de puce, à l'image du navire. Les escales ne sont plus valables que sur certains vols long-courriers (figure 34), presque assimilables à des lignes tour du monde (à l'exemple du vol France métropolitaine-Tahiti, avec l'escale de Los Angeles

⁶² Bien sûr le passager peut en revanche, lui, faire des sauts de puce que le mode de fonctionnement des hubs a systématisés. La ligne directe n'est pas forcément la moins onéreuse. En haute saison, il est moins cher de partir en France métropolitaine via Maurice qu'en vol direct depuis La Réunion.

ou de San Francisco). Le transport maritime est lent en comparaison avec le transport aérien. Le navire de commerce avance à la vitesse moyenne de 15-20 nœuds⁶³, l'avion-cargo vole à une vitesse maximale de 850-900 km/h (878 km/h pour le dreamlifter, surnom du B747-400). Les quantités transportées ne sont aucunement les mêmes. Un B747 transporte entre 110 et 120 tonnes de fret⁶⁴, contre 150 000 tonnes pour un grand porte-conteneurs. L'avion est certes un mode de transport rapide mais avec des coûts unitaires élevés, eu égard à la faible capacité proposée.

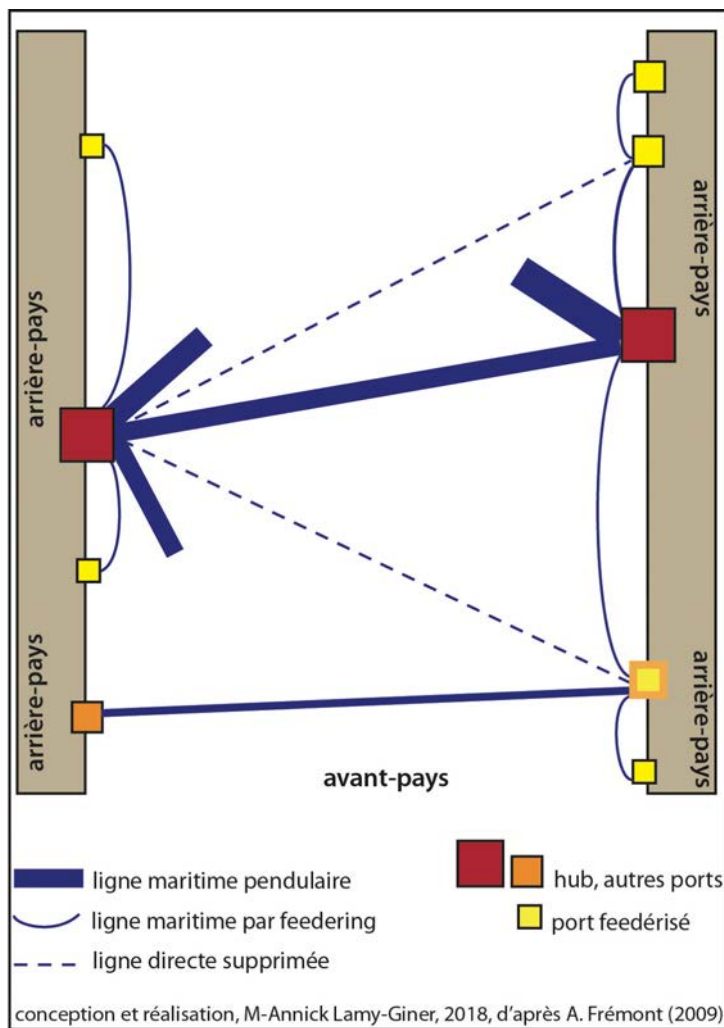


Figure 35 : Le fonctionnement du hub portuaire

⁶³ Ainsi, la vitesse du Marco Polo, porte-conteneurs de l'armateur CMA CGM, qui peut monter à 24 nœuds est souvent cantonnée à 16-18 nœuds, pour faire des économies de fioul. Ce qui a pour conséquence de rallonger le nombre de jours de mer. Par ailleurs, les temps d'attente pour accéder aux quais sont rédhibitoires pour un armateur. Les coûts d'exploitation (running cost) pour un navire comme le Marco Polo s'élèvent à 50 000 dollars par jour. Ce prix inclut entre autres l'équipage, la maintenance ainsi que les dépenses liées aux services portuaires (remorquage, pilotage, manutention), les dépenses de carburant, ou encore les péages (comme sur le canal de Suez).

⁶⁴ À titre d'exemple le 747-400 Freighter peut transporter 110 tonnes de fret sur une distance de 8 150 km. Il est reconnaissable à son système unique de chargement par le nez qui permet de rentabiliser le pont principal. La flotte d'avions-cargos 747 représente plus de la moitié de la capacité de fret aérien international.

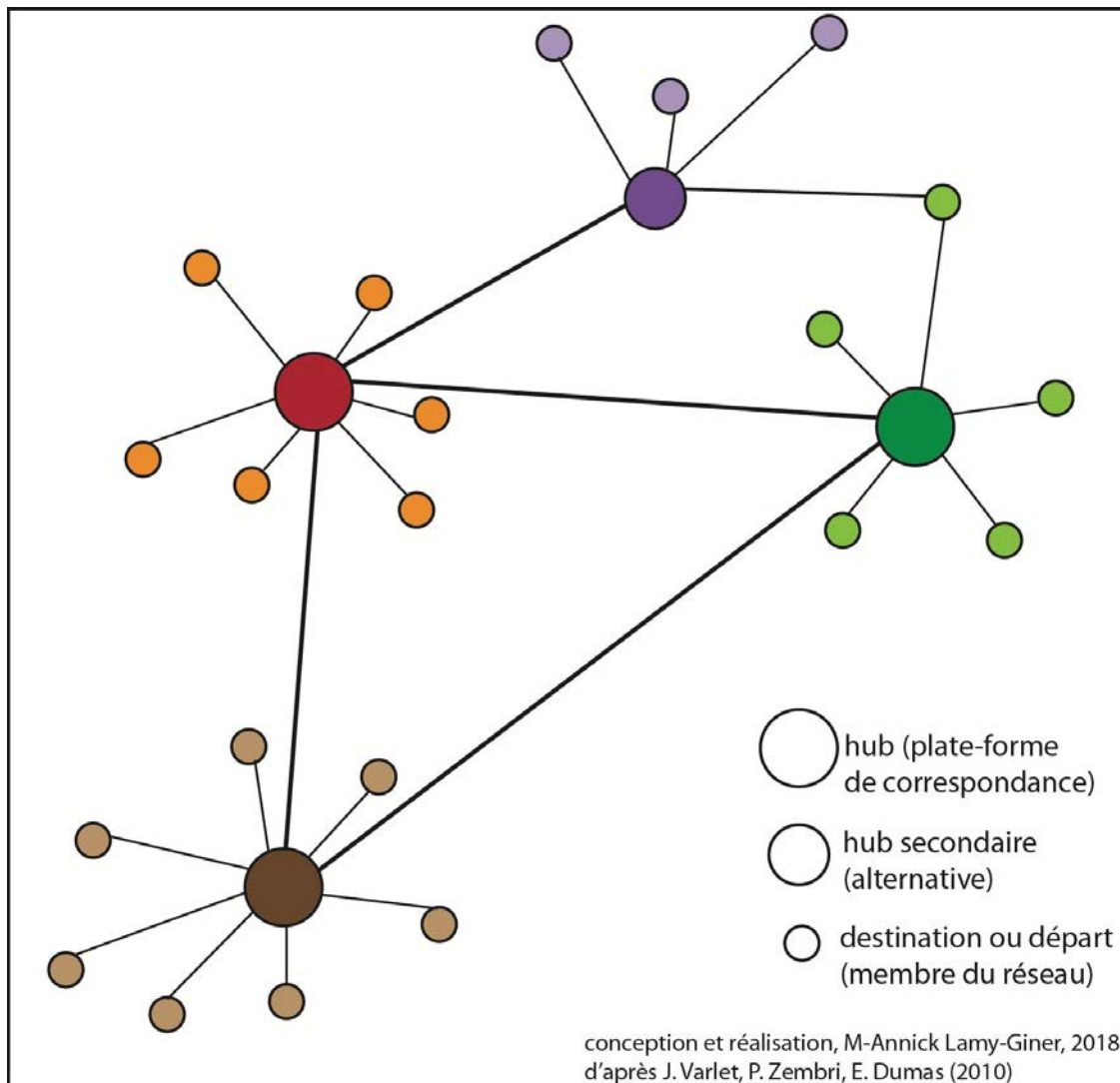


Figure 36 : Le fonctionnement du hub aéroportuaire

Pour autant, dans un cas comme dans l'autre, il importe de noter qu'en matière de fret, le transport se fait de porte-à-porte et qu'il faut aussi compter les délais de pré et de post-acheminement. L'un comme l'autre ont également connu une reconfiguration selon une logique de *hub and spoke*. Le hub se définit comme un nœud où se déroulent des opérations de rabattement, de transbordement et de redistribution des trafics arrivant et repartant vers diverses destinations (Bavoux *et alii*, 2005). Il constitue le pivot d'un système de transport, une plate-forme de correspondance irriguée par de grandes artères combinées à un chevelu de routes secondaires (figures 35 et 36). Pour autant, s'ils ont en commun leur fonction de redistribution, les ports peuvent desservir des arrière-pays très lointains, grâce aux services intermodaux, alors que les aéroports desservent, en priorité, la région urbaine et ses périphéries (Ducruet *et alii*, 2011). Leur aire de chalandise n'a donc pas la même envergure et configuration.

Les réseaux aériens et maritimes sont par nature flexibles, car non contraints par des infrastructures linéaires (Fleming, Hayuth, 1994). Cette flexibilité permet aux compagnies d'ajuster aisément les itinéraires et de jouir d'une souplesse organisationnelle. Ainsi, dans le secteur aérien comme dans le secteur maritime, il est « commun » de redéployer la flotte d'une compagnie, en ouvrant ou fermant des hubs au rythme des évolutions des aménagements ou des coûts d'escale. Ces stratégies propres

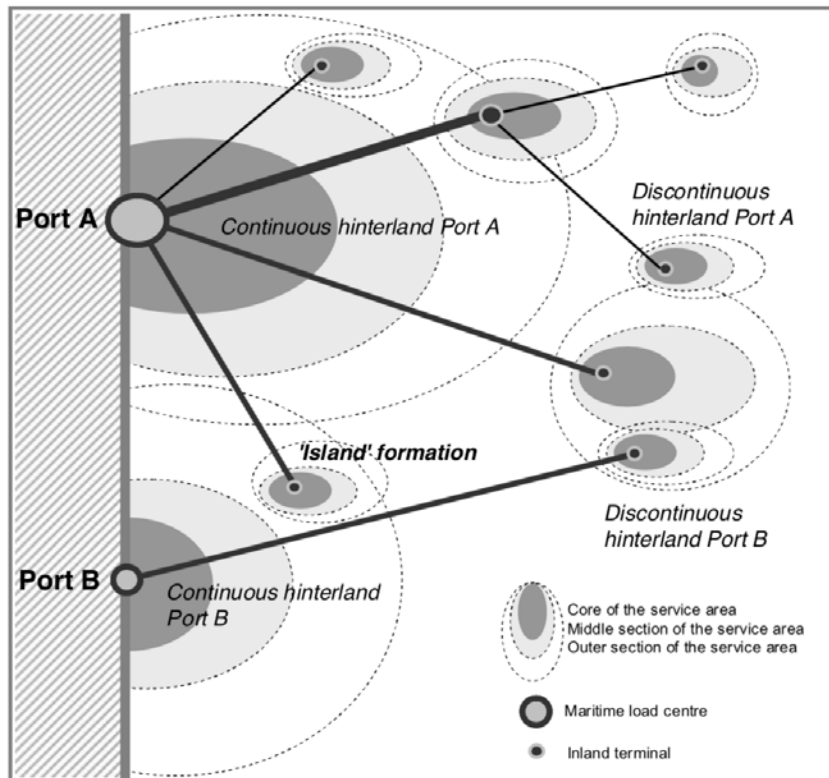
aux compagnies peuvent faire ou défaire la fortune des ports et des aéroports. Pour couvrir le plus vaste marché possible, une grande partie des acteurs aériens et maritimes rejoignent des alliances. Dans les alliances du secteur aérien, les compagnies cherchent à répondre à deux logiques presque antithétiques : maintenir leur indépendance et en même temps concéder une partie de leur autorité. Elles restent en principe responsables de leur finance et de leur réseau (Strale, 2006). Les compagnies maritimes conteneurisées fonctionnent par le jeu des alliances⁶⁵ dites opérationnelles. Dans cette configuration, chaque acteur conserve son identité commerciale, son réseau, son positionnement et sa propre segmentation du marché. Dans la même veine, les réseaux de navires feeders restent totalement séparés, permettant ainsi à chacun des partenaires de l'alliance de se différencier. Il reste à déterminer dans quelle mesure cette rationalisation des dessertes portuaires ne nuit ni à la concurrence, ni à la richesse de l'offre.

Intéressons-nous maintenant spécifiquement à la dimension portuaire. Le port, c'est d'abord une aire de contact entre les deux domaines de la circulation terrestre et de la circulation maritime (Vigarié, 1979). Aucunement situé en bout de chaîne, le port est à la charnière entre un avant-pays marin, en l'occurrence le faisceau de routes maritimes, et l'arrière-pays, symbolisant l'aire de clientèle et de desserte terrestre (Ducruet, 2008). Il forme le cœur de ce triptyque. L'arrière-pays correspond à un espace quadrillé par des voies de communication (rail, batellerie ou pipeline) et mû par des flux qui partent ou qui aboutissent au port (Vigarié, 1998). Dans un article paru dans la revue espagnole *Ería*, A. Suchet passe en revue la littérature consacrée au concept d'arrière-pays, en rappelant qu'il est issu de la géographie économique des transports (2017). L'avant-pays recouvre, quant à lui, l'espace marin séparant un port des autres ports de vis-à-vis, par des liaisons durables (Marcadon, 1988). Néanmoins, l'évolution du transport maritime vers la conteneurisation a redessiné les contours de la notion de triptyque portuaire. Il est plus opportun de parler de polyptyque, car aux trois volets originels se sont substitués quatre ou cinq volets (figure 37). Aujourd'hui, le port ne constitue donc plus ce pivot entre la dimension maritime et terrestre, il est davantage assimilé à un simple maillon du rouage (Dubreuil, 2005). Dans cette nouvelle configuration inhérente à la diffusion de la conteneurisation, la compétition entre les ports ne se déroule plus uniquement au niveau des quais, mais dans leur capacité à connecter leur arrière-pays par un réseau dense de voies de communication (De Langen, Chouly, 2004). Partant du rôle de la conteneurisation, T. Notteboom et W. Yim Yap (2012) définissent le port comme :

“A logistic and industrial center of an outspokenly maritime nature that plays an active role in the global transport system [for containerized cargoes] and that is characterised by a spatial and functional clustering of activities that are directly and indirectly involved in 'seamless' transportation and information processes in production chains”. (p. 549)

⁶⁵ C'est un paysage en perpétuelle modification. Ainsi en 2000, sur le marché Asie-Europe, coexistaient trois alliances, regroupant dix armateurs, et une quinzaine d'armateurs opérant de manière indépendante. Aujourd'hui, seules quatre grandes alliances (dont Ocean Alliance structurée autour de la CMA CGM) dominent. Sans compter qu'en une quinzaine d'années, la durée des voyages est passée de 49 à 84 jours, la taille des navires de 2 500 EVP à 12 000 EVP en moyenne. Ainsi, l'accroissement de la taille des navires et la nécessité de réduire les émissions de CO2 ont eu pour conséquence l'allongement de la durée des voyages avec des temps d'escale plus longs dus au nombre de mouvements plus important.

Dans cette optique, le port est devenu un nœud logistique et industriel. Sur une façade maritime jalonnée de plusieurs dizaines de complexes, la compétition peut donc se révéler ardue entre les ports, avec le risque avéré de devenir de simples « ports-couloirs », sans réelle valorisation d'activités, pour certains d'entre eux (Lavaud-Letilleul, 2005). Il arrive aussi, *a contrario*, qu'une *co-opétition* se dessine. « Au-delà des notions de coopération et de compétition classiques en économie portuaire, ce terme exprime l'association simultanée de comportements stratégiques de nature coopérative et compétitive de la part de plusieurs acteurs portuaires », à l'instar du binôme Zeebrugge-Anvers (Charlier, Lavaud-Letilleul, 2011, p. 4).



Source, Notteboom et Rodrigue, 2004

Notteboom et Rodrigue ont développé la théorie des systèmes de ports qui sépare les arrière-pays continus des arrière-pays discontinus pour un ensemble régional. L'intrusion dans l'arrière-pays des ports rivaux se fait par « îlots ». Des ports « secs » (inland terminal) « ponctuent » l'arrière-pays.

Figure 37 : Rivalités portuaire et composition et forme de l'arrière-pays

Aujourd'hui, l'aéroport ne peut plus être qu'assimilé à un ensemble d'installations techniques (piste, tour de contrôle) et commerciales en vue de l'exploitation du transport aérien. Il est devenu un pôle de croissance multimodal en même temps qu'un pôle de compétence se caractérisant par son profil unique d'accessibilité et de connectivité (Conventz, Thierstein, 2011). Dans ces nouveaux habits, l'aéroport n'est plus uniquement cet espace de transbordement, il s'est métamorphosé en aéroville. Selon J.-B. Frétygny, l'aéroville, morceau de ville situé en périphérie, recouvre deux facettes (2015) :

(E)lle est à la fois une notion du monde social, employée par ceux qui aménagent les espaces à proximité des aéroports pour qualifier leurs projets, et une catégorie académique. Certains chercheurs la mobilisent en effet pour rendre compte de l'émergence de nouvelles centralités secondaires en périphérie urbaine, dans un développement de plus en plus polycentrique des métropoles. (p. 2)

Jean-Baptiste Frétiigny de rappeler également que si l'aéroport est souvent associé dans les représentations à une ouverture sur le monde il est concerné paradoxalement par une clôture croissante générant une intensification des contrôles (filtrage de la circulation) (2013).

Le partage de code se définit comme un accord par lequel un transporteur contractuel utilise un indicatif de vol qui lui est propre pour commercialiser conjointement un vol d'un transporteur de fait. En d'autres termes, on distingue la compagnie qui « opère » le vol, des compagnies qui ne font que le « commercialiser ». Les accords peuvent se répartir en deux grandes catégories : le bloc-siège et le *free flow*. Dans le premier cas, chacune des compagnies se répartit les sièges suivant un découpage déterminé en amont par contrat entre les partenaires. Autrement dit, la compagnie partenaire affrète une partie de l'avion de la compagnie opératrice. Dans le second cas, encore appelé *sell and report*, chaque compagnie gère la totalité des sièges de l'avion et choisit de les vendre à ses propres conditions (tout en étant fidèle aux accords de politique commerciale convenus entre les partenaires).

La pratique du partage de code a l'avantage d'offrir au passager un plus large choix de destinations et de liaisons. En revanche, elle peut donner lieu à des écarts importants en termes de coût de billet puisque chaque partenaire peut appliquer sa grille tarifaire pour un service pourtant identique. Ce qui signifie que pour une liaison donnée, un passager est susceptible de payer son billet 100 ou 200 euros plus cher que son voisin. Par ailleurs, dans une situation dite de « bloc-siège », le passager peut se voir signifier, lors de sa réservation, que le vol est complet alors même que des sièges sont vacants, mais commercialisés par l'autre compagnie. Le passager peut aussi déplorer qu'en réservant un vol sur une compagnie dont il apprécie les services, il peut être, en fin de compte, transporté par une compagnie-partenaire dont le niveau de prestations peut se révéler inférieur.

Le partage de code est devenu une pratique ordinaire au sein des alliances à l'instar de SkyTeam, y compris pour les vols de proximité. Par exemple, Kenya Airlines vend des vols entre Bordeaux et Paris sur la navette de la compagnie Air France. Il faut toutefois spécifier que cette vente n'est possible que dans la continuation d'un vol vers Paris pour lequel Kenya Airlines possède les droits de trafic, sur le Nairobi-Paris par exemple.

Encadré 8 : La pratique du partage de code

Dans le transport aérien, ils ne sont pas légion les nœuds qui recèlent un nombre très élevé de liens, la plupart n'en possède que quelques-uns. Ces réseaux sont appelés « invariants d'échelle » (Bavoux *et alii*, 2005). Typiquement le réseau aérien mondial correspond à un réseau invariant d'échelle avec quelques aéroports-pivots, qui

proposent une multitude de liaisons⁶⁶, quand les autres n'en offrent qu'un nombre réduit, suivant le mécanisme du *hub and spoke*, décrit plus haut, lequel a été facilité par la formation d'alliances entre compagnies. Le partage de code est la traduction de la stratégie coopérative qui régit les systèmes d'alliance (encadré 8). Si tous les modes de transport connaissent, depuis une quarantaine d'années, un processus de dérèglementation, ce dernier a été initié dans et par le secteur aérien aux États-Unis via le *Airline Deregulation Act* de 1978. Cette libéralisation vise à « défaire » toutes les législations qui étaient jusque-là en application (avec comme principe : une ligne égale une compagnie) et à ouvrir à la concurrence le transport aérien (Fayolle, 2003). En somme, les réseaux aériens sont « parmi les révélateurs les plus pertinents de la mondialisation et de sa dynamique » (Cattan, 2004, p. 32).

Localisation dans la ville, évolution spatiale, spécialisation et connexité entrent aussi en ligne de compte pour appréhender le rôle d'un port et d'un aéroport. Elles révèlent les dynamiques à l'œuvre. Certains de ces points nodaux sont au sommet des réseaux, d'autres n'offrent qu'un nombre limité de branches. Ces réseaux sont le reflet de l'évolution des capacités relationnelles des nœuds, qu'ils soient portuaires, aéroportuaires ou encore ferroviaires (Bavoux *et alii*, 2005). Fleming et Hayuth font appel au rôle de « la localisation » pour expliquer l'émergence et la concurrence entre nœuds, qu'ils soient portuaires ou aéroportuaires (1994). Pour ce faire, ils convoquent d'une part le concept de centralité, en d'autres termes la proximité/accessibilité au marché (hinterland) et d'autre part le concept d'intermédiarité/réticularité, en l'occurrence la capacité d'un hub à être connecté aux réseaux (Fleming, Hayuth, 1994 ; Bourdin, Cornier, 2015). Pour Fleming et Hayuth, le poids des différents trafics et plus fondamentalement la taille, la fonction et le potentiel de croissance du pôle urbain lui-même, consacrent la centralité d'un hub portuaire ou aéroportuaire (1994). Pour autant, il s'agit de ne pas occulter « l'interdépendance à l'œuvre entre villes et entre réseaux dans les processus de mondialisation, régionalisation et développement urbain » (Ducruet *et alii*, 2011, p. 1) ; sans compter les dimensions historiques, économiques et politiques qui interfèrent.

Port et aéroport peuvent s'ériger en carrefour ou n'occuper qu'un modeste rôle d'escale régionale. Qu'importe en tout point, même de taille lilliputienne, se trament les fils du réseau qui organisent le monde (Lombard, Steck, 2004).

5.2 Îles sans porte et portes d'entrée des îles

Étymologiquement et historiquement, la porte désignait à la fin du X^e siècle, l'ouverture pratiquée dans les murs d'une ville pour y entrer ou y sortir (dictionnaire TLFi). Vient du latin *porta*, qui veut dire « passage ». Les portes peuvent s'appréhender par le prisme des infrastructures. Elles sont, dans cette optique, déclinées selon le mode de transport qui les dessert : portes portuaires, aéroportuaires ou ferroviaires. Pour aller plus loin, N. Cattan et J.-B. Frégnigny rangent ports, aéroports ou gares dans la catégorie des lieux-portes qui ont « pour fonctionnalité première de faciliter les circulations et se caractérisent également par la forte présence et association d'infrastructures techniques de transport et de logistique » (2011, p. 67, p. 68). Le lieu-

⁶⁶ Nadine Cattan précise que « Le trafic aérien international dessine sans surprise un monde fortement polarisé. [...] Cela signifie que la plupart des flux aériens majeurs qui sillonnent continuellement la planète partent et reviennent vers quelques pôles seulement » (2004, p. 43).

porte suppose le passage du point à la ligne. Il devient un lieu de transport et « en ce sens, le lieu de transport, aussi paradoxal que cela puisse paraître, n'est plus seulement un simple point dans l'espace, même de grande taille. Il est aussi la somme des points de l'espace reliés par l'acte de transport, fussent-ils très éloignés les uns des autres » (Lombard, Steck, 2004, p. 6).

Dans les espaces insulaires, les deux portes d'entrée par excellence sont le port et l'aéroport. Pourtant, certaines îles, nullement insérées dans la mécanique des flux, échappent aux rets. Aucune infrastructure portuaire ne vient denteler le littoral, aucune infrastructure aéroportuaire n'offre de lien fixe avec l'extérieur.

Les îles sans porte

Ainsi, toutes les îles n'abritent pas forcément d'équipements portuaires ou aéroportuaires, ni même de débarcadère ou aérodrome. Elles sont sans « porte » (encadré 9). Tantôt il s'agit d'îles inhabitées⁶⁷, tantôt d'îles faiblement peuplées, souvent dans le cadre d'un archipel. L'émiettement empêche la multiplication des équipements sur les îles mineures⁶⁸.

Intéressons-nous à l'archipel birman des Mergui, encore dénommé Myeik, pulvérisation de 800 îles et îlots⁶⁹, en mer d'Andaman. Relativement vide d'hommes, quelques milliers, l'archipel s'ouvre à peine. Effectivement, les généraux de Rangoon avaient tenu la région à l'écart des influences du monde et une amorce d'ouverture n'a été entreprise qu'à la fin des années 90. Depuis l'autodissolution de la junte militaire en 2011, une ébauche d'activité touristique, notamment liée à ses sites de plongées à foison, se dessine (3000 touristes en 2015, 1158 en 2012) (*Myanmar Times*, n° du 03 avril 2015, *Le Figaro*, n° 26 août 2016). L'archipel n'est pas accessible de mai à octobre pendant la mousson.

« Déposés » de-ci delà, sur l'eau « andamane », par une nature un brin taquine, les îlots et îles, dont la superficie oscille entre une dizaine et plusieurs centaines de km², se déploient dans un rectangle d'approximativement 40 000 km². Ils se dressent à une distance d'environ 60 kilomètres du liseré côtier birman. L'accès aux îles, où vit une petite communauté de pêcheurs nomades, les Moken, en cours de sédentarisation⁷⁰, et où se sont récemment installés des continentaux birmans, en particulier dans les villages des îles de War

⁶⁷ En revanche certaines îles inhabitées peuvent renfermer des aménagements portuaires ou aéroportuaires. C'est le cas, par exemple, de certaines îles australiennes, où peuvent séjourner temporairement pêcheurs ou touristes. Elles peuvent disposer de jetées (à l'exemple de Houtman Abrolhos, archipel de 122 îles et récifs coralliens, où vivent pendant 14 semaines de l'année des pêcheurs de langoustes) ou de pistes d'atterrissage (comme Dirk Hartog, accessible en avion mais aussi en barge).

⁶⁸ À l'inverse, il existe des archipels où chaque île dispose d'un aéroport, dont la taille est fonction de la « topographie et du potentiel des îles », comme aux Açores (Marrou, 2005c). Dans cet archipel, il est vrai que chaque île est habitée, même Corvo la plus petite, 17 km², et la plus isolée des neuf (Marrou, 2000). L'aspect politique prime ici. En tant que parties intégrantes de l'Union européenne, les Açores sont soumises à une politique de transport marquée par une obligation de services publics, dans ce cadre les compagnies se doivent d'assurer une desserte minimum (chapitre 3).

⁶⁹ En réalité, il n'existe pas de décompte officiel.

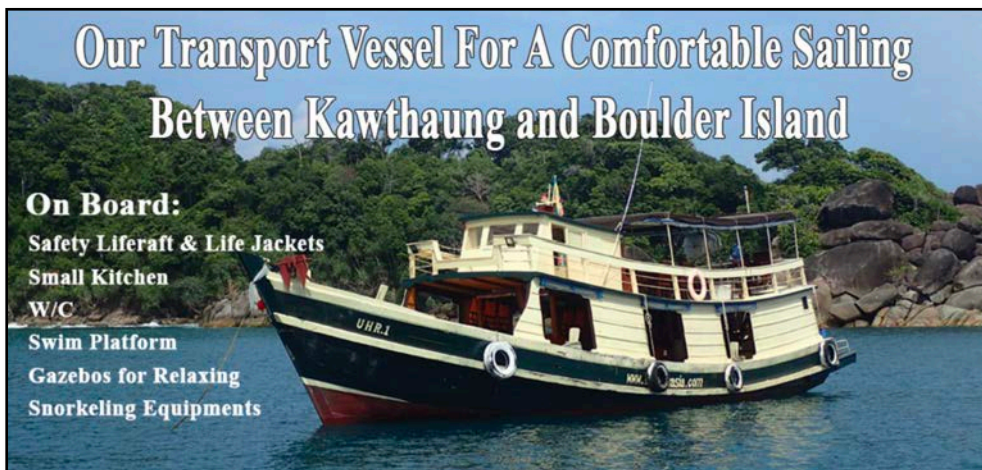
⁷⁰ Une grosse partie d'entre eux ont perdu leur embarcation (*kabang*) lors du tsunami de 2004. Sans compter que leur activité traditionnelle de pêche est aujourd'hui menacée par l'arrivée d'entrepreneurs chinois et indiens.

Kyun ou de Bo Cho, se fait par bateau depuis le continent. Il n'y pas d'autres alternatives. Les départs se font depuis les trois villes littorales de Kawthaung, de Ranong (ville frontalière thaïlandaise) et de Myeik.

Ainsi, l'archipel de Mergui connaît actuellement une amorce de mise en tourisme. Pour s'y rendre, il faut s'acquitter d'un permis de séjour (compris dans le package croisière ou île-hôtel), disponible dans les ports d'embarquement. Les touristes voguent d'île en île sur des petits bateaux de croisière ; une vingtaine de compagnies se sont montées ces dernières années. Une véritable « odyssée » dans les eaux birmanes, où le débarquement se fait, à défaut de ponton, à même la plage comme d'ailleurs dans beaucoup d'autres petites grappes d'îles de la région (Thaïlande, Malaisie, Indonésie). Pour l'heure, peu d'îles des Mergui sont susceptibles d'accueillir, à la nuitée, les touristes. Les visiteurs ne sont pas autorisés à se déplacer seuls dans les eaux andamanes. À ce jour, il existe quatre îles-hôtels (Boulder, Mac Leod, Nyaung Oo Phee et Wa Ale), surtout implantées dans le sud de l'archipel. Par ailleurs, quelques îles au nord de cette vaste étendue archipélagique disposent de sites dédiés aux campings. Les îles-hôtels sont équipées de petits pontons de bois, en équerre du rivage.

À coup sûr, puisque des projets d'écodolges sortent de terre, le processus de touristification en cours devrait renforcer l'accessibilité de certaines îles. Chaque *resort* propose aujourd'hui des navettes maritimes (figures 38 et 39). Cette mise en tourisme marque pour les Mergui la fin de l'isolement et de son corollaire l'enclavement. Il reste à savoir comment cette activité peut être profitable aux Moken.

Encadré 9 : Un exemple d'îles « sans porte », l'archipel birman des Mergui



Source, <https://boulderasia.com/transfer-boat-boulder-island/>

Ce bateau appartient à l'île-hôtel de Boulder Island. Sa location, pour couvrir les deux heures de traversée entre la ville continentale de Kawthaung et Boulder Island, se chiffre à 600 \$.

Figure 38 : Rallier l'île-hôtel de Boulder Island, aux Mergui



Figure 39 : Les Mergui, un archipel enclavé

L'absence de porte ne signifie pas l'absence de mobilité. Dans les îles privées d'équipement, les mobilités se font surtout par bateau, moins fréquemment par hélicoptère ou hydravion. Le navire ordonne la cadence du mouvement des hommes, y contingent la nature des marchandises. Sans infrastructure, le transbordement se fait en pleine mer, comme à Tristan da Cunha, Pitcairn ou à Tokelau. Des petites barques, comme des abeilles, « butinent » entre la côte et le bateau ancré au large. À défaut de petit ponton, le débarquement peut se faire à même la plage, notamment dans les îles mineures appréciées⁷¹ des touristes, comme ici à Koh Maipai (figure 40). Sous nos

⁷¹ L'affluence des bateaux vers les îles mineures sans porte, peut conduire en revanche à la dégradation des coraux. La plage de Maya Bay, celle du film *The Beach* de Danny Boyle, sur l'île de Koh Phi Phi, a ainsi été fermée 4 mois, de juin à octobre 2018, pour permettre la régénération des coraux.

latitudes, on peut retrouver des exemples d'îles sans porte dans les archipels de Nosy Be (Sakatia, Komba) et des Seychelles (notamment dans les îles extérieures) (chapitre 7).



Source, M.-A. Lamy-Giner, janvier 2006

Petite île située au nord de Koh Phi Phi, où les plages dorées accueillent des touristes à la journée. Les touristes sont débarqués sur la plage dans une valse incessante de hors-bords.

Figure 40 : La plage de Koh Maipai (Thaïlande)

Ainsi, les îles sans porte concernent surtout les îles secondaires, qu'elles soient en situation de surinsularité dans un archipel « océanique » ou qu'elles soient de proches « annexes » des continents. On retrouve principalement les îles sans porte parmi les États dits du Sud, là où les capacités financières maigres n'autorisent guère le désenclavement des marges. De même, on l'a vu dans le chapitre 1, certaines sociétés insulaires, même isolées, peuvent s'opposer à la construction d'une porte, comme à Rapa, à l'extrême sud de l'archipel des Australes. À l'opposé de ces « bouts de réseau », se distinguent des îles (sur-)équipées de port et/ou aéroport.

Les îles à porte

Les îles à porte donnent à lire plusieurs facettes de l'accessibilité. Certaines n'abritent qu'un port, d'autres ne disposent que d'un aéroport, d'autres encore associent les deux. Ainsi, ports et aéroports donnent forme à l'ouverture insulaire. Les deux portes n'affichent évidemment pas forcément le même degré d'ouverture : une des deux entités peut être plus dynamique, attractive, compétitive et insérée que l'autre. Parfois, une île peut être parfaitement équipée en port et aéroport, mais inaccessible. On retrouve dans cette catégorie les îles-bulles. Nous voudrions proposer ce terme pour décrire les îles certes équipées mais interdites d'accès. De l'ouverture à la fermeture, il n'y a qu'un pas.

Ainsi, certains espaces insulaires ne disposent que d'une des deux portes. La fonction maritime prévaut dans les îles continentales qui ne sont pas forcément dotées de piste d'atterrissage. En mer Égée, sur les 200 îles habitées, on dénombre 90 ports et 24 aéroports, les deux modes se concurrençant parfois (Rigas *et alii*, 2011). Dans certains archipels touristiques, très éclatés, l'avion est le seul moyen de rallier les îles distantes de l'île-capitale (Seychelles, Maldives). Certaines îles ont la double compétence, maritime et aéroportuaire. Pour autant, disposer des deux portes n'est pas un gage ni de rôle actif, ni de rayonnement, au sein des réseaux aériens et maritimes.

Petit État Insulaire	Population	Trafic de conteneurs (EVP)	Trafic aéroportuaire (passagers)
Antigua et Barbuda	100 963	31 765	1 042 930
Bahamas	391 232	1 200 000	3 800 000
Bahreïn	1 425 000	269 331	8 117 870
Barbade	284 996	105 321	2 086 209
Chypre	1 117 000	308 458	8 962 000
Fidji	898 760	89 384	1 402 000
Grenade	112 900	16 050	361 037
Jamaïque	2 881 000	1 567 442	3 900 000
Maldives	417 492	81 744	2 285 200
Malte	436 947	3 140 000	5 080 096
Maurice	1 263 000	388 590	3 728 000
Sainte Lucie	178 015	38 383	840 696
Saint-Kitts-et-Nevis	54 821	9 500	350 727
Saint Vincent et Grenadines	109 643	19 941	277 900
Samoa	195 125	27 719	320 00
Trinité-et-Tobago	1 365 000	427 428	2 884 590

Source, Unctadstat, 2017

Tableau 8 : Trafics portuaire de conteneurs et aéroportuaire de passagers dans quelques petits États insulaires indépendants dans le monde, en 2016

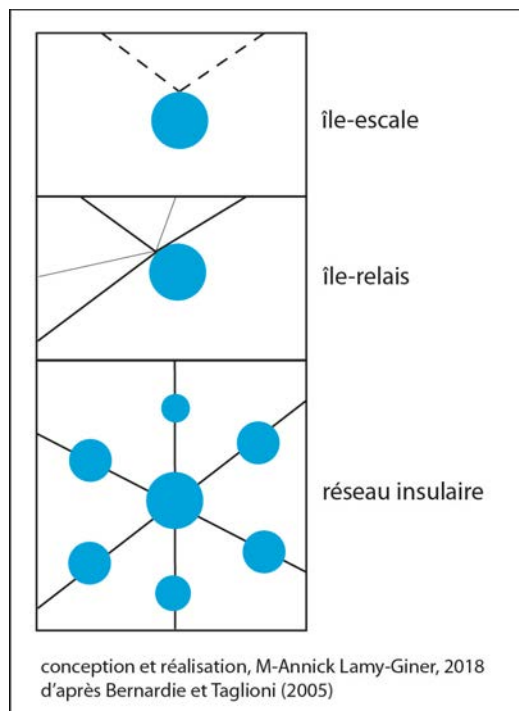


Figure 41 : De l'escale au réseau insulaire

Certaines îles, notamment parmi les petits États insulaires indépendants, ont des activités portuaires et aéroportuaires relativement modestes (tableau 8). Par exemple aux Samoa⁷², l'aéroport de Faleolo, qui se situe à 40 km de la capitale Apia dans l'île

⁷² État indépendant de Polynésie occidentale dans le Pacifique Sud. Occupant la partie occidentale des îles Samoa, la partie orientale étant sous administration américaine, il abrite quelque 195 000 habitants.

d'Upolu, n'affiche qu'un trafic annuel moyen de 320 000 passagers (dont 85 % de touristes), soit environ 300 avions par mois ; le port de Apia⁷³, quant à lui, ne traite qu'une moyenne de 27 000 EVP par an. En revanche, l'entité aéroportuaire peut afficher un dynamisme sans commune mesure avec celle du port, en particulier dans les îles tropicales où l'activité touristique est prépondérante (Maldives) ; à l'inverse, le tourisme de croisière peut donner au port une activité prédominante. D'autres encore se sont hissées au rang de nœuds de dimension régionale participant activement aux échanges, tant dans le domaine portuaire qu'aéroportuaire (encadré 10). On peut retenir avec N. Bernardie et F. Taglioni que les petits espaces insulaires se rangent sur une échelle allant de l'escale à l'île-relais (pivot à la fonction plus élaborée), voire au réseau insulaire (mise en système des îles-relais) (2005) (figure 41).

Parmi les principaux hubs de la planète se distinguent des aéroports et des ports insulaires.

En termes de trafic de passagers, les hubs de Londres-Heathrow (73,4 millions de passagers en 2016) et Tokyo-Haneda (73,4 millions de passagers) se classent au sein des cinq premiers aéroports du monde. Dans le réseau aérien mondial, ils sont ainsi parmi les aéroports les plus connexes formant des « petits mondes » très inter-reliés (Amiel *et alii*, 2005). Cette assise aéroportuaire est consolidée à Londres par Gatwick (36^{ième} rang mondial) ou encore Standed et à Tokyo par Narita (45^{ième} rang mondial). Londres et Tokyo sont des villes mondiales, centres de pouvoir politique et entités aux commandes de l'économie mondiale, dont la puissance se mesure à la variété et au nombre de leurs connexions (Bretagnolle, 2014). Ces villes, qualifiées de mondiales et parfois même de globales⁷⁴, sont littéralement branchées, interconnectées les unes aux autres (Halbert, 2005). À regarder leur fonction de commandement, il ne saute pas aux yeux que les deux nœuds aéroportuaires de Londres et de Tokyo sont implantés dans des îles. La dimension insulaire importe moins que le rôle de métropole économique et financière.

Dans le paysage portuaire, à l'aune du trafic conteneurisé (pour l'année 2016), Singapour (30,9 millions d'EVP) et Hong-Kong (19,8 millions d'EVP) se positionnent respectivement au deuxième et au cinquième rang mondial. Plus loin dans ce classement, se démarquent les ports de Kaoshiung (Taiwan) à la quatorzième place (10,5 millions d'EVP), de Colombo (Sri Lanka) à la vingt-troisième position (5,7 millions d'EVP) et de Tanjung Priok (Java-Indonésie) au vingt-sixième rang (5,5 millions d'EVP).

Ainsi, aux premières places du classement des aéroports et des ports conteneurisés du monde, on retrouve des hubs insulaires, lesquels sont majoritairement implantés dans des îles de « grande dimension⁷⁵ ». Pour autant, grande superficie insulaire n'est pas forcément synonyme d'intense activité portuaire ou aéroportuaire. La situation politico-économique peut

⁷³ Il se compose de deux jetées, une de 165 m, l'autre de 185 m, avec une profondeur maximale de 10,4 mètres (Samoa Port Authority, 2017).

⁷⁴ Les deux ne sont pas pour autant synonymes (Ghorra-Gobin, 2007). « La "ville globale" paraît appropriée quand il s'agit de mettre en évidence l'articulation entre une ville et l'économie globale alors que l'idée de "ville mondiale" s'avère plus pertinente pour signifier le degré d'attraction qu'exerce une ville à une échelle mondiale en raison de son passé historique, de son patrimoine [...] » (p. 40).

⁷⁵ Sous-entendu ici des territoires dont la superficie dépasse les 11 000 km².

entraver les trafics. Certaines grandes îles semblent en marge de cette effervescence (Madagascar, Haïti).

À l'inverse, quelques grands ports et aéroports font la renommée des petites îles. Parmi les 100 principaux aéroports du monde, Palma de Majorque aux Baléares se classe à la 68^{ième} place (avec 26,3 millions de passagers en 2016, ce qui en fait le 13^{ième} aéroport européen) et Honolulu à Hawaï à la 91^{ième} place (19,8 millions de passagers, 28^{ième} aéroport américain). Plus loin dans le classement, Tenerife aux Canaries (10,1 millions de passagers), San Juan à Puerto Rico (8,1 millions de passagers), Kahului à Hawaï (6,7) ou Montego Bay en Jamaïque (4,3 millions) se démarquent. Ces îles se caractérisent par une forte empreinte touristique. Jean-Michel Spill a pu montrer l'impact de la multiplicité et du volume des flux engendrés par quatre décennies de tourisme de masse sur la fréquentation et l'aménagement aéroportuaires de Palma (2002). À l'aune du trafic portuaire, quelques hubs conteneurisés, implantés sur des territoires insulaires de petite taille, se distinguent comme les ports de Marsaxlokk à Malte⁷⁶ (3,1 millions d'EVP en 2016), de Kingston en Jamaïque (1,7 million d'EVP) et de Freetown aux Bahamas (1,2 million d'EVP). Ils jouent le rôle de plate-forme de transbordement sur une artère maritime. En ce cas, ils sont moins des portes d'entrée que des centres de redistribution régionaux. En d'autres termes, les conteneurs y sont déchargés avant d'être rechargés à bord de navires-feeders vers les ports régionaux secondaires.

Encadré 10 : Les hubs insulaires

Certaines îles sont bien équipées en port et aéroport, pour autant, elles sont inaccessibles à tout un chacun. Elles entrent dans la catégorie des îles-bulles (encadré 11). On pourrait définir une île-bulle comme une île dotée d'infrastructures portuaire et/ou aéroportuaires mais où l'accès est contrôlé, interdit aux visiteurs ou réservé à une catégorie de personnes (ouvriers spécialisés, militaires, scientifiques). Il peut s'agir d'une île-industrie (usines pétrochimiques sur les îles de Jurong⁷⁷ et de Bukom à Singapour, Songo dans l'archipel tanzanien éponyme), d'une île-militaire (bases aéronavales de Diego Garcia ; de Pawai, Senang ou Sudong dans l'archipel de Singapour, île de Narcondam dans l'archipel indien d'Andaman et de Nicobar), d'une île-observatoire (qui accueille de nombreuses activités de recherches et programmes scientifiques comme les îles Éparses, île Kerguelen, île d'Aldabra aux Seychelles). Elles ont également en commun d'être classées réserves naturelles.

Barrow est le contre-exemple de l'île sans porte. D'une superficie de 202 km², cette île australienne se situe à environ 135 kilomètres au large de la ville portuaire de Dampier, dans le nord-ouest de l'État de l'Australie-Occidentale. Bien que dotée d'un aéroport et d'un port, elle est fermée aux visiteurs. Son accès est réservé aux 3 000 travailleurs qui gravitent autour des activités pétrolière et gazière. Le port, armé d'une longue jetée qui s'avance en mer sur plus de quatre kilomètres, est au service de cette activité. En somme,

⁷⁶ Nathalie Bernardie-Tahir y a consacré un article, paru en 2000, intitulé « Du port des galères au "hub" : l'évolution des fonctions portuaires de Malte à la croisée de nouvelles routes maritimes méditerranéennes ».

⁷⁷ Nom de l'île artificielle née de la réunion de sept îlots (Ayer Chawan, Merbau, Merlimau, Pesek, Pesek Kecil, Sakra et Seraya) au sud-ouest de Singapour.

port et aéroport font montre de dynamisme mais restent des portes semi-fermées ou entrouvertes.

Classée réserve naturelle en 1910, le destin de cette île tropicale⁷⁸ connu des bouleversements suite à la découverte de pétrole, en 1964. Aujourd'hui plus de 400 puits sont en exploitation au large de l'île, devenue la première région pétrolière de l'Australie. La découverte de gaz naturel, au cours des années 2000, accentue ce rôle de base arrière logistique pour les industries extractives. L'île est une sorte de lieu hybride où coexistent, se superposent, réserve et activité industrielle ! D'autant que pour le traitement et l'exportation du gaz, une usine et un port ont été construits dans l'ouest de l'île. L'ensemble du projet lié au gaz a été notamment financé par le géant américain Chevron. Le gaz est extrait de onze champs situés à quelques encablures de Barrow. L'usine de traitement et de liquéfaction (dotée de trois trains de liquéfaction d'une capacité respective de cinq millions de tonnes par an) est entrée en activité en 2016 et le premier méthanier chargé en mars de la même année.

À Barrow, l'essentiel du trafic aéroportuaire est imputable au système « fly-in fly-out », encore appelé FIFO⁷⁹. C'est un système adopté, en particulier par les compagnies minières, qui consistent à transporter par avion les ouvriers sur des sites éloignés de plusieurs centaines ou milliers de kilomètres de leur lieu de résidence. Dans ce type de système, où la famille est exclue, les ouvriers bénéficient de l'hébergement et des repas (Storey, 2001). Il suppose une période de travail condensée. À Barrow, 26 jours consécutifs en poste donnent lieu à 9 jours de congés. L'aéroport n'a vocation ici que de servir au transfert des employés. Dans l'État de l'Australie-Occidentale⁸⁰, Perth est le principal bassin de recrutement des travailleurs FIFO. Barrow est l'archétype d'une île-bulle.

Encadré 11 : L'île australienne de Barrow, un exemple d'île-bulle

Manifestement, les ports et aéroports des espaces insulaires, de petite ou grande taille, peuvent être de simples points, plus ou moins mal desservis, ils peuvent aussi occuper des fonctions de relais, voire de carrefour (Strale, 2014). Jean-Claude Maillard écrivait à propos des îles tropicales (2006) :

Une chose est au moins dans ces conditions apparemment assurée, c'est qu'on ne peut pas tenir l'insularité pour un facteur de faiblesse rédhibitoire et qu'elle pourrait même être bien au contraire un gage certain de réussite, dans un monde de plus en plus « ouvert », si du

⁷⁸ Elle est régulièrement située sur la trajectoire des cyclones. En 2015, lors du passage du cyclone Olwyn, près de 1 000 employés ont dû être évacués sur Perth. Pour la petite histoire, une partie du personnel n'a pu être transférée à temps, des milliers d'oiseaux avaient envahi l'aéroport, empêchant tout mouvement d'avion.

⁷⁹ Le système est né au cours des années 50 avec le transfert des ouvriers sur les plates-formes offshore dans le Golfe du Mexique (Storey, 2001). En Australie-Occidentale, les mises en exploitation minière se sont accompagnées, dans une première phase (années 1950-60), de l'érection de petites villes, pour les employés et leur famille, à proximité du site du travail. Les coûts générés par de telles opérations ont conduit dans une seconde phase, à partir des années 80-90, au développement du travail FIFO. Le système est également appliqué dans le Nord canadien.

⁸⁰ Dans cet État, une des régions minières les plus opulentes de l'Australie, le secteur minier emploie directement plus de 40 000 personnes et indirectement 120 000 personnes (soit au total 20 % des emplois de l'Australie-Occidentale).

moins l'espace en cause crée un support suffisant au dynamisme des hommes et s'ils sont eux-mêmes animés d'une suffisante volonté de réussite. (p. 2)

Au final, il est aisé d'élargir le propos à l'ensemble des îles. Les portes d'entrée des îles sont les symboles de cette volonté-capacité d'ouverture et d'insertion pour les sociétés insulaires. Louis Marrou a pu dire que « l'accessibilité est spatialement hiérarchisée », tant il est vrai que chaque île ne dispose pas d'une desserte comparable (2005a, p. 431). Usagers, opérateurs, gestionnaires cherchent à abolir l'effet-barrière de la mer, en s'adaptant de manière constante aux changements des échelles que la maîtrise de la distance exige.

Les îles à lien fixe

Elles sont situées à quelques encablures ou à plusieurs dizaines de kilomètres du continent ou d'une grande île. Les îles à lien fixe sont des îles-avatars, ni tout à fait continent, ni plus tout à fait île. Elles représentent, à mon sens, une forme poussée d'accessibilité insulaire. Quoiqu'il existe toute une gamme d'îles à lien fixe. Or, ces liens n'ont pas tous le même pouvoir « désinsularisant ».

Un pont, plus aisément que d'autres infrastructures, peut avoir un double effet sur des sociétés insulaires. Il peut aider à la mise en valeur, ou du moins à la redynamisation, d'une région délaissée comme il peut aussi conduire à la vider pour de bon, avec la disparition d'activités mises en concurrence avec d'autres plus rentables. Un effet d'entraînement versus effet « déstructurateur ». Il est manifeste que les ponts « ont des incidences sur l'équilibre subtil entre le caractère "local" et "global" de l'identité insulaire » (Baldacchino, 2007, p. 323). Ils peuvent en modifier les aspects géographiques, historiques, culturels et économiques. Depuis la livraison du pont de la Confédération⁸¹, l'Île-du-Prince-Édouard a vu une inflation du prix des maisons de bord de mer avec l'arrivée de néo-insulaires (processus de gentrification⁸²).

Parmi les travaux qui existent sur les îles à pont, citons la thèse⁸³ d'E. R. Jackson (2008). L'auteur y interroge notamment la perception de l'insularité en menant des enquêtes auprès des habitants de quatre îles australiennes (Bruny⁸⁴, Rottnest, Phillip et Kangaroo), proches des côtes, à moins de 20 km. « Un intrus », Phillip Island, apparaît dans l'exercice de comparaison. Il s'agit de la seule île de l'échantillon à être reliée à la terre ferme par un pont, sans péage, de 640 m. La relative proximité de Melbourne, reliée par autoroute, l'a métamorphosée en banlieue, mieux en île-dortoir. Ici le sentiment d'habiter une île est moins prégnant que dans les trois autres îles « bordières » sans lien fixe. Cette accessibilité « facilitée » en fait aussi la principale île touristique du « panel ». Elle reçoit 3,2 millions de visiteurs par an répartis entre

⁸¹ Long de 14 km, il enjambe le détroit de Northumberland (côte orientale du Canada) pour relier, depuis 1997, l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick. L'Île-du-Prince-Édouard, qui se déploie sur 5 656 km², renferme quelque 150 000 habitants.

⁸² Il arrive à l'inverse que la mise en place d'un pont provoque la dépopulation.

⁸³ Cette thèse de philosophie se situe à l'intersection de la géographie, et à ce titre elle n'est pas sans rappeler celle, thèse de géographie à l'intersection de la philosophie, de Stéphane Gombaud (2007). À noter aussi le mémoire de master 1 de sociologie de M. Grandjean intitulé « Au crépuscule d'Oléron où comment rester île malgré un pont » (2017).

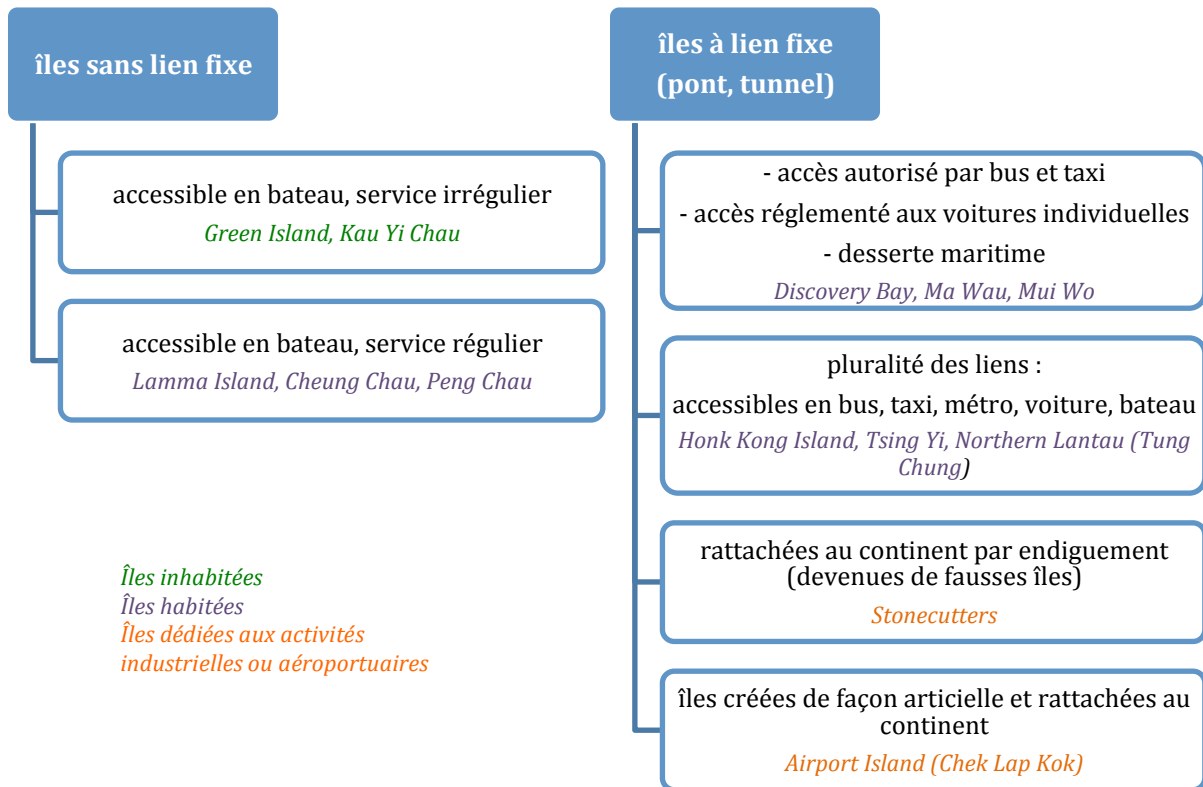
⁸⁴ Bruny est une île bordière de la Tasmanie.

visiteurs à la journée (1,8 million) et touristes (1,4). Dans cette thèse de philosophie, d'autres paramètres sont mobilisés, quoique rarement croisés, comme la politique touristique, la fréquence des ferries ou encore les structures d'accueil, pour comprendre le différentiel de fréquentation entre les îles. La thèse lève quoi qu'il en soit un coin du voile sur les conséquences environnementales, écologiques et politiques liées à la desserte par pont, ainsi que sur les impacts sociétaux, notamment ce que l'auteur appelle l'attachement au lieu et le sens de la communauté.



Source, Leung et alii, 2017

Figure 42, Figure 43 : Navettes maritimes et liens fixes dans l'archipel occidental de Hong Kong



Conception et réalisation M.-A. Lamy-Giner, 2018

Figure 44 : La typologie mise en place pour les îles « périphériques » de l'ouest de l'île de Hong Kong, d'après Leung et alii (2017)

Dans leurs travaux sur les îles hongkongaises (figures 42, 43), Leung et alii ont établi une typologie en fonction des types de connexion – pont, tunnel et ferry – qui relie ces îles à leurs voisines ou au continent (2017). L'étude embrasse les petites îles situées à l'ouest de l'île de Hong Kong. La typologie croise plusieurs critères comme le mode de transport (bateau, voiture, métro, bus), le choix de mode de transport (une ou plusieurs alternatives au ferry) et les types d'infrastructures ou de liens (tunnel, pont et liaisons maritimes). Six catégories sont identifiées (figure 44). L'impact des types de liens est analysé sur les populations insulaires (une douzaine d'îles sont comparées). Les auteurs concluent à l'importance de repenser la stratégie de desserte par ferry en lui redonnant un rôle clé, parce que solide alternative au tout « béton ».

La construction d'un pont, du moins sa gestion, peut aussi impacter les sociétés insulaires. Ainsi la mise en place d'un péage, et *a fortiori* le coût du passage, peut en contraindre l'accessibilité et aboutir à une forme de régulation. Mcquaid et alii se sont intéressés à l'île de Skie⁸⁵ en Écosse (2007). Ils ont mis en avant que les coûts exorbitants du pont-péage entre Skie et le territoire des Highlands avaient conduit à un bras de fer entre les sociétés insulaires et les autorités, lesquelles ont fini par signifier la gratuité du péage en 2004. À l'inverse, dans l'Île-du-Prince-Édouard, le pont de la

⁸⁵ C'est la principale île du groupe des Hébrides intérieures, dans l'ouest de l'Écosse. Le nombre d'habitants s'élève à environ 10 000. Depuis 1995, Skie est relié par un pont, long de 1,6 km, au village de Kyle of Lochalsh.

confédération dispose d'une grille tarifaire unique, tant pour les touristes que pour les insulaires, même pour les usagers réguliers.

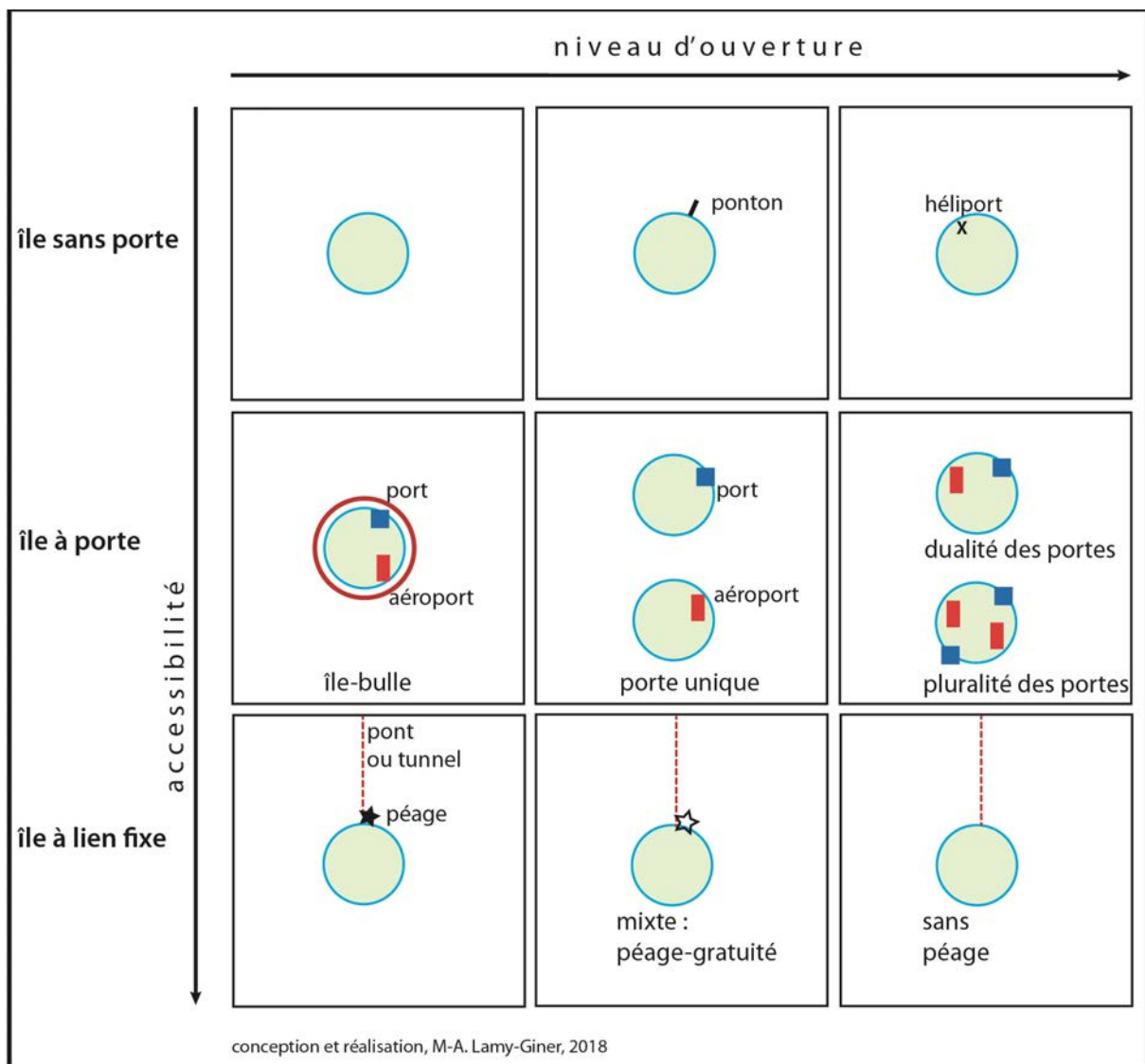


Figure 45 : Typologie de l'accessibilité insulaire

Les sociétés des îles à pont se retrouvent quoi qu'il en soit face à une sorte de contradiction : ouverture versus fermeture. Faut-il laisser la porte fermée (péage), ouverte, ou entrouverte ? Le péage peut être aussi appréhendé comme un instrument politique astucieux : faciliter les mobilités des insulaires (par la gratuité) et réguler celles des visiteurs (par une taxe), comme à l'île de Ré. En somme, il existe trois modalités d'accès, dans le cadre des îles à pont, avec péage, avec péage-hybride et sans péage. La relative proximité avec le continent, le poids démographique des îles, une volonté politique forte de désenclavement, la faisabilité technique (en particulier en

termes de coûts) se conjuguent souvent pour donner corps aux projets⁸⁶ d'île à lien ferme.

En fonction du niveau d'ouverture et d'accessibilité, j'ai élaboré une typologie (figure 45). Elle peut aussi se lire en diagonale. L'accessibilité insulaire se décline en neuf paliers. L'île à lien fixe est la forme la plus « aboutie » d'accessibilité.

5.3 Les ports et les aéroports entre continents et îles : pour une mise en perspective

Dans la recension de l'ouvrage « L'homme et les îles » d'E. Aubert de la Rue, J. Blache constate : « Mais il sera assurément difficile de voir s'élever la moindre fumée si l'on se prive de toute comparaison avec la vie continentale. Ce sont d'indispensables stimulants » (1936, p. 718). Cela étant, l'exercice n'est pas pour autant aisé. F. Le Bourdieu et P. Le Bourdieu avaient conduit, pour un numéro des *Annales de géographie*, un travail de comparaison⁸⁷ entre les pays de la façade orientale africaine et les îles du sud-ouest de l'océan Indien, avec comme fil d'Ariane les problèmes socio-économiques. Les deux auteurs ouvrent ainsi l'introduction : « À première vue, trouver un dénominateur commun aux pays du sud-ouest de l'océan Indien apparaît comme une gageure » (1987, p. 1). Comme il n'est pas étonnant de lire en conclusion que « si plusieurs traits communs les rapprochent, certaines spécificités les individualisent ». Fort à propos, L. Brigand met en garde : « Dans ce jeu entre le terrain et le chercheur, il existe un piège majeur, parfois difficile à éviter : rester prisonnier de son île et oublier que l'île n'existe bien souvent que parce qu'il y a des continents » (2006, p. 477).

Chemin faisant, il m'a semblé opportun de m'appuyer sur mes expériences du terrain africain pour interroger l'accessibilité insulaire. En d'autres termes, il s'est agi de mettre en perspective, à défaut d'établir une véritable comparaison, les deux types de terrain, continental versus insulaire. Qu'est-ce qui différencie le port, l'aéroport de l'île de celui du continent ? Y a-t-il nécessairement différenciation ? Jusque-là dans mes travaux, j'ai comparé les ports sud-africains entre eux, en étendant, le cas échéant aux autres ports d'Afrique australe. J'ai également comparé les ports insulaires régionaux entre eux. J'ai moins fréquemment mené l'exercice entre ports continentaux et insulaires.

Passer du continent à l'île, voire à la petite île, est-ce passer de la démesure à la « petitesse » ? À première vue, qu'il soit sur un continent ou sur une île, un port reste un port. Partout, on retrouve les mêmes quais s'animant à l'arrivée d'un navire, les mêmes problèmes de conteneurs égarés ou de conflits sociaux. Sans doute pourra-t-on rajouter les mêmes paysages hérissés de grues ou de portiques, les mêmes métiers (capitaines, lamaneurs, dockers, portiqueurs), la même logistique. Nous l'avons vu, il existe dans les îles comme sur les continents, des petits comme des grands ports, en termes de trafic. Ici aussi ils peuvent se scinder en plusieurs entités dispersées géographiquement, par manque de place ou volonté de spécialisation. Quoique dans les petits espaces insulaires,

⁸⁶ Ce type de projet, qui peut être perçu comme une violation, ne fait pas forcément l'unanimité (Baldachino, 2007). À l'île-du-Prince-Édouard, 40 % des habitants s'étaient exprimés contre la construction.

⁸⁷ Sont concernés par l'étude : les Comores, Djibouti, Kenya, La Réunion, Mayotte, Maurice, Mozambique, Seychelles, Madagascar, Somalie et Tanzanie.

la dispersion des activités portuaires relève plus de la complémentarité⁸⁸ que de la concurrence. Dans le cadre des archipels, le constat mérite nuance. Certains n'ont qu'une porte d'entrée maritime et qu'une porte d'entrée aéroportuaire internationale (Seychelles), d'autres peuvent disposer de plusieurs points d'entrée à l'instar des Bahamas (portes portuaires et aéroportuaires de Freeport et de Nassau⁸⁹) ou de Trinité-et-Tobago (Port-d'Espagne, Point Lisas, Scarborough⁹⁰).

A priori rien ne différencie un port ou un aéroport « insulaire » d'un port ou d'un aéroport continental. Au sein des petits espaces insulaires dits « océaniques », quatre spécificités, néanmoins, se font jour (figure 46) :

- *Primo*, les portes d'entrée sont souvent spécialisées : le port pour les marchandises et l'aéroport pour les passagers. Ainsi dans ce type d'île, l'essentiel du fret, pour d'évidentes questions de coûts⁹¹, arrive par la mer. L'avion n'est, quant à lui, privilégié que pour des denrées périssables, des marchandises fragiles (matériel médical, composants électroniques) ou pour le ravitaillement urgent d'une entreprise en rupture de stock. Ce qui ne veut pas dire que dans ces îles, la porte maritime est fermée aux passagers. Loin s'en faut. Les déplacements interinsulaires aux échelles régionales, entre les îles d'un archipel, entre les îles d'un même bassin, font encore l'objet de « navette » maritime. De même, les croisiéristes, ces visiteurs de quelques heures, peuvent alimenter les flux portuaires⁹². Quoi qu'il en soit, sur les longues distances, l'avion a supplanté le bateau. En revanche, dans le cas des îles côtières ou continentales, on l'a vu, le transport maritime de passagers est souvent prédominant.
- *Deuxio*, le port du petit espace insulaire « océanique » est surtout un port importateur. L'absence ou la faiblesse de réserves de matières premières et un tissu industriel incomplet voire inexistant, conduisent nombre de petits espaces insulaires à avoir recours à l'importation. Des exceptions existent pour les ports expéditeurs de minerais, comme la Nouvelle-Calédonie (nickel). Nauru a, pour sa part, depuis longtemps refermé la parenthèse minière⁹³, avec la fin de

⁸⁸ Ainsi à Timor-Leste, État fraîchement indépendant, le petit port de Dili étant congestionné, il devrait accueillir d'ici 2019-2020 un nouveau terminal. Le groupe français Bolloré (via sa filiale Bolloré Ports) a obtenu une concession de trente ans, dans le cadre d'un partenariat-public-privé (PPP), pour la construction d'un terminal à conteneurs à 12 km du site portuaire originel. Le coût du projet qui se chiffre à 490 millions de \$ inclut la réalisation d'un terre-plein de 27 hectares, d'un quai de 630 mètres creusé à 15 mètres. Le nouveau complexe viendra en appui du port originel. De même à La Réunion, les deux sites portuaires (Port Est et Port Ouest), distants de 3 km à vol d'oiseau, se complètent et forment une seule entité (Grand port maritime de La Réunion). À Sainte-Lucie, il existe bien deux ports, Vieux-Fort et Castries, mais le premier est essentiellement touché par des caboteurs en provenance de Castries, qui est la principale porte d'entrée du pays. À dire vrai Vieux-Fort est surtout dédié à l'activité de croisières : il reçoit en moyenne 350 paquebots chaque année.

⁸⁹ Les aéroports internationaux des Bahamas sont : Lynden Pindling à Nassau (île de New Providence) ; Grand Bahama International à Freeport (île de Grand Bahama).

⁹⁰ Ce dernier est dédié à la croisière.

⁹¹ À titre d'exemple, d'après les estimations des transitaires de Mayotte, 1m³ importé par avion coûte 1 000 euros, contre 150 euros pour le maritime.

⁹² Ainsi « la distribution spatiale de la croisière dans la Caraïbe insulaire obéit à un "double-double" principe croisé : aux avantages de la discontinuité dans la proximité s'ajoutent ceux de la continuité par connexité » (Hartog, 2014).

⁹³ Environ 43 millions de tonnes de phosphates, se chiffrant à 2 milliards de \$, ont été extraites de l'île lilliputienne entre 1968 et 2001, laissant, avec l'épuisement des ressources, un environnement dévasté.

l'exploitation des derniers gisements de phosphate au tournant des années 2000. Les Fidji, quant à elles, se caractérisent, entre autres, par leurs exportations d'eau minérale⁹⁴ et de sucre. Bien sûr, certains ports peuvent avoir une fonction de transbordement prédominante (Freeport aux Bahamas).

- *Tertio*, l'arrière-pays est captif. On entend par hinterland captif un « arrière-pays dominé par un seul port, un tel espace n'a pas d'alternative économique pour le choix de son port et donc le port peut considérer un tel espace comme "acquis" » (Frémont, Soppé, 2005). Effectivement, comme il n'y a souvent qu'une porte d'entrée maritime⁹⁵, parfois deux dans le cadre des archipels (Bahamas, Trinité-et-Tobago), l'île entière ou des grappes d'îles forment l'arrière-pays du port. Point de concurrence comme sur la façade maritime d'un continent, où chaque port, surtout quand ils sont proches les uns des autres, se concurrencent pour la desserte de telle ou telle aire de chalandise.
- *Quarto*, dans les îles tropicales, « l'avion a joué un rôle fondamental dans le développement du tourisme » (Gay, 2000, p. 17). Deux principaux facteurs expliquent la priorité et l'ampleur croissante du trafic aérien vers les îles et entre les îles : la rapidité de la desserte et l'accessibilité malaisée par voie maritime (liée notamment à l'état de la mer). Ainsi l'infrastructure aéroportuaire est-elle indissociable de l'activité touristique. Par voie de conséquence, il arrive que dans les archipels à vocation touristique, un deuxième aéroport international voie le jour pour favoriser la diffusion du tourisme (Maldives, Bahamas). Quatre caractéristiques se conjuguent pour accompagner ce processus de touristification (figure 47). Ce processus trouve une partie de sa substance dans la fonction d'escale des îles, sur les routes transocéaniques, à l'époque où les trajets en avion nécessitaient des sauts de puce. Les îles escales ont donc tiré parti, de manière plus ou moins éphémère, de leur situation géographique (Duhamel, 2006). Ce rôle d'escale a donc favorisé l'aménagement d'infrastructures aéroportuaires et l'implantation voisine d'une ou plusieurs structures hôtelières. Aujourd'hui, ces aéroports brassent majoritairement des flux touristiques. Certes, il y a en Afrique du Sud des petites structures aéroportuaires qui font de même. Les aéroports qui desservent le parc Kruger⁹⁶ voient surtout transiter des touristes. Pour autant, ils ne constituent pas les portes d'entrée uniques du territoire et n'ont pas un statut international. Ils servent aux mobilités internes et sont des alternatives à la route (5 h 30 à 6 h de trajet entre Johannesburg et l'entrée méridionale – *Malelane*

⁹⁴ Les îles Fidji sont le second exportateur d'eau minérale vers les États-Unis, derrière la France. Néanmoins, le pays souffre de la raréfaction de ses ressources hydriques liées à de longues périodes de sécheresse et à l'exploitation excessive de la nappe phréatique.

⁹⁵ Le terme « fenêtre maritime » est parfois privilégié par les géographes des transports, mais il suppose davantage l'ouverture vers le grand large, la mise en valeur de l'avant-pays. Propos issus d'un entretien informel avec Jacques Marcadon et Jacques Charlier, le 06 octobre 2017.

⁹⁶ Créé en 1898 par le président Paul Kruger, il fut alors baptisé *Sabie Game Reserve*, puis proclamé *Park National Kruger* en 1926. Il figure parmi les plus anciens parcs d'Afrique du Sud. En 2002, le *Gonarezhou National Park* au Zimbabwe, le *Limpopo National Park* au Mozambique et le Kruger ont été regroupés pour former l'immense *Great Limpopo Transfrontier Park* (35 000 km²). Ainsi depuis une quinzaine d'années, une des tendances consiste à étendre les parcs par la mise en place d'accords internationaux. Trois aéroports situés à *Hoedspruit Eastgate* (pour accéder à la porte baptisée *Orpen* du Kruger), à *Phalaborwa* (porte éponyme) et à *Skukuza* (seul aéroport à être situé à l'intérieur du parc) reçoivent des navettes quotidiennes en provenance de Johannesburg et de Cape Town. L'aéroport de Skukuza, par exemple, a été ouvert en 1958, fermé en 2001 et réouvert en 2014. La compagnie Airlink, qui assure les liaisons, propose, en vol direct, 88 sièges-jour depuis Johannesburg, 37 depuis Cape Town.

Gate- du Kruger). Si dans les îles « l'ouverture d'un aéroport provoque l'arrivée des premiers touristes » (Gay, 2000, p. 19), le processus est inverse dans les réserves animalières sud-africaines. Ce sont les flux de touristes qui ont conduit à créer des petits aéroports aux encablures.

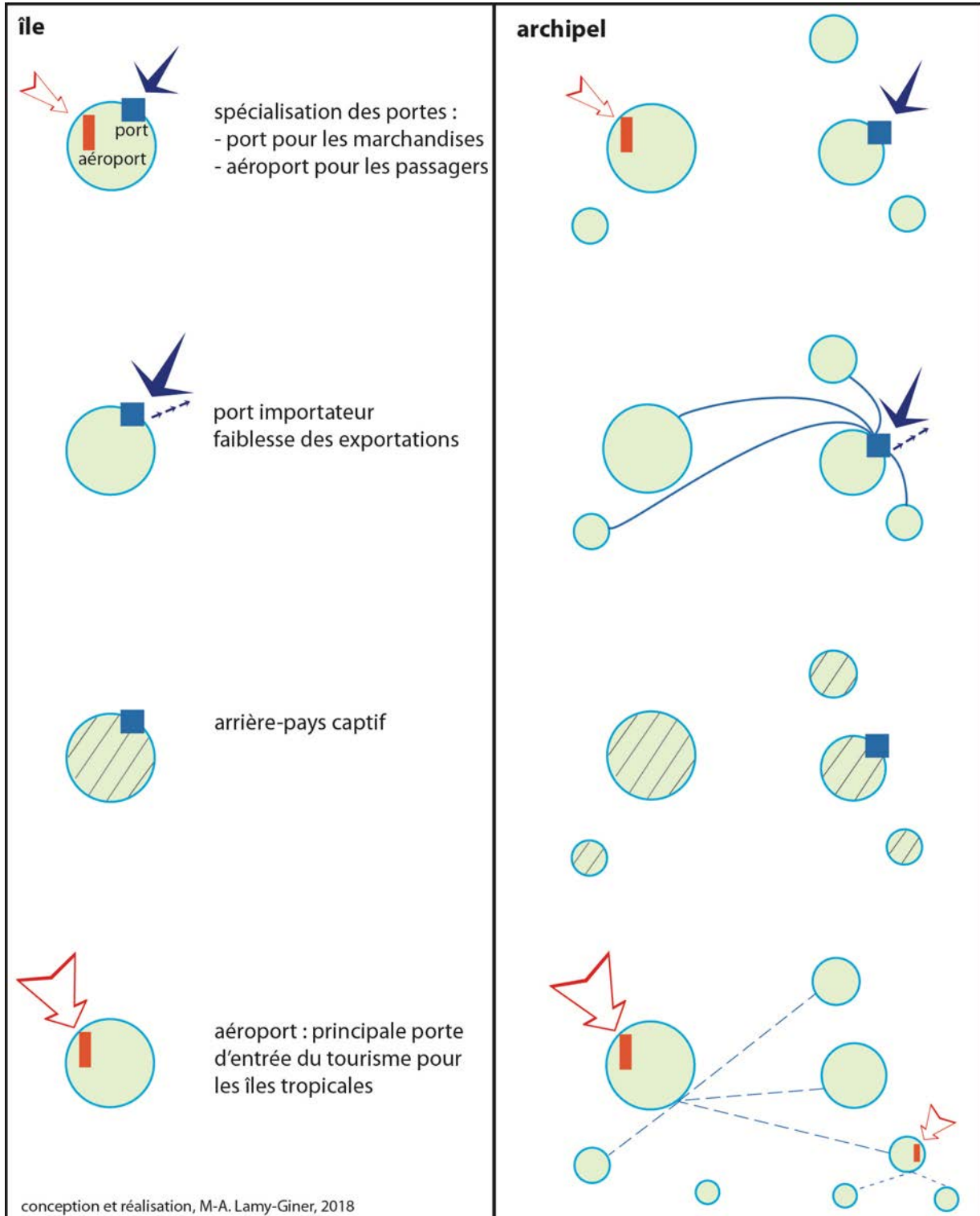


Figure 46 : Les quatre spécificités insulaires en matière d'accessibilité

Sur un continent, maints ports de substitution sont possibles. Sur l'île, point d'alternative. Tempête ou grève de dockers peuvent aisément faire de l'île un isolat. Sans doute, une grève à Durban peut avoir les mêmes effets immédiats de paralysie. Pour autant Richards Bay, à 160 km de là, offre une solution de contournement appréciable. Et quand bien même le mouvement de grève se répandrait comme une traînée de poudre aux autres ports sud-africains, les ports mozambicains et namibiens s'érigeraient en port de substitution. Lorsqu'un port insulaire est bloqué par une grève, l'île vit quasiment en autarcie. En ce sens, le transport maritime est vital pour les espaces insulaires. À Mayotte, plus d'une trentaine de contentieux, se soldant par des blocages du port⁹⁷, ont figé l'activité économique, plusieurs jours durant, entre 2014 et 2017. Une gestion chaotique a tu, par la même occasion, les ambitions clairement affichées de s'imposer comme un hub régional à l'entrée du canal du Mozambique, du port de Longoni.



Réalisation M.-A. Lamy-Giner, d'après J.-C. Gay, 2000

Figure 47 : Les quatre caractéristiques de la mise en tourisme des îles de la zone intertropicale

En revanche, nombre de « grandes⁹⁸ » îles agissent en matière d'accessibilité comme des continents. Elles abritent plusieurs complexes portuaires, à la concurrence parfois vive, comme Taiwan où cinq ports principaux « habillent » les 1 566 km de côtes. À l'aune du trafic de conteneurs, Kaohsiung occupe le fauteuil de leader, il est suivi de loin mais en ordre serré par Taichung, Taipei et Keelung. La République Dominicaine (Caucedo, Rio Haina ou encore Puerto Plata) ou le Sri Lanka (Colombo, Trincomalee, Galle) renferment également plusieurs complexes portuaires. Par ailleurs, l'ensemble de ces trois États insulaires disposent de plusieurs aéroports internationaux :

- Taoyuan-Taipei, Kaohsiung et Taichung à Taiwan ;
- Punta Cana, Santo Domingo, Santiago de los Caballeros ou encore Puerto Plata en République Dominicaine ;
- Bandaranaike-Colombo et Mattala-Hambantota⁹⁹ au Sri Lanka.

⁹⁷ Le fonctionnement du port de Longoni « est aujourd'hui handicapé à la fois par une gouvernance inappropriée et par la mauvaise entente qui règne entre le conseil général en charge de sa gestion et la société privée délégataire (Mayotte Channel Gateway) » (Lamy-Giner, 2018). La convention de délégation de service public avait été signée en 2013, entre les deux entités, pour une durée de 15 ans. Les points de friction portent notamment sur l'augmentation des droits de port et de redevances d'occupation du domaine public. L'activité de manutention reste néanmoins la principale pomme de discorde. La société mahoraise d'acconage, soutenue par le Département, conteste le fait que la manutention entre dans les prérogatives de la société délégataire (Cour des Comptes, référé de décembre 2017).

⁹⁸ Par opposition ici aux petits espaces insulaires. Les exemples choisis ont une superficie comprise entre 35 000 km² et 70 000 km² (Taiwan : 36 191 km², République Dominicaine : 48 442 km² et Sri Lanka : 65 610 km²).

⁹⁹ Cet aéroport international flambant neuf a beaucoup de mal à sortir de la torpeur.

Le nombre et la variété des portes insulaires dépendent de nombreux paramètres : positionnement et capacité de raccordement par rapport à une route maritime, rôle de redistribution régional, taille de l'hinterland, exigüité du site initial ou prégnance de la vocation touristique.

Pour finir, la question des ressemblances et des différences vaut la peine d'être posée (Reynaud, 1984). Accessibilité continentale versus accessibilité insulaire. Mes terrains et travaux sud-africains m'ont donc permis d'interroger l'accessibilité insulaire, de nourrir la mise en perspective. Le rapprochement est loin d'être hasardeux, il a pu faire ressortir des « régularités » et des différences. Pour autant, il convient aussi de reconnaître que l'accessibilité est un jeu d'oscillations, petites îles entre elles, entre petites et grandes îles et entre îles et continent.

Conclusion de chapitre

Une typologie a été proposée. Elle permet de lire les gradients de l'ouverture insulaire et de son corollaire l'accessibilité. Plusieurs niveaux sont distingués :

- Les îles sans porte sont des territoires qui échappent aux quadrillages des routes maritimes et aériennes et qui n'abritent aucune infrastructure de transport dédiée.
- Les îles à portes sont de plusieurs catégories : on distingue ce que je nomme des îles-bulles, dotées de portes mais « occluses », et des îles équipées de port ou d'aéroport, tantôt simple escale, tantôt « supernœud ».
- Les îles à lien fixe ne sont plus tout à fait des îles au sens précis de l'isolement mais elles ne sont pas pour autant un prolongement du continent (Kolodny, 1974). Ainsi le lien ferme d'un pont favorise la multiplicité des liaisons latérales. « Êtres » hybrides, elles autorisent une forme poussée d'accessibilité. Je les qualifie d'îles-avatars.

À première vue, qu'ils soient menus ou vastes, les territoires insulaires abritent, comme sur les continents, des ports et aéroports dont le rôle se modifie, s'épanouit ou se rétracte au gré des changements géopolitiques, économiques ou technologiques. Cela étant, l'accessibilité insulaire renferme quelques spécificités. Dans la petite île « océanique », l'arrière-pays est généralement captif, autrement dit l'île entière forme l'hinterland. Quand sur le continent, se livre, entre les ports, une sévère concurrence pour la desserte de l'arrière-pays. De même dans la petite île océanique, un découpage des activités est avéré : le port pour les marchandises, l'aéroport pour les passagers, en particulier dans le cadre d'une mobilité longue distance. Le port du petit territoire insulaire se présente avant tout comme un port importateur. Enfin, l'activité touristique y est assujettie à l'avion. Ainsi, mettre en perspective continent et île permet de dégager certaines subtilités dans les modes de fonctionnement et d'organisation portuaire et aéroportuaire. Si l'accessibilité peut être redessinée « en changeant l'opérateur ou le réseau ou le moment du déplacement » (Dumolard, 1999, p. 206), cette modification semble plus aisément réalisable sur le continent où les alternatives se font plus nombreuses.

Manifestement, l'accessibilité s'avère un paramètre incontournable pour appréhender l'organisation d'une île, sans pour autant résumer à elle-seule ce fonctionnement. D'autres champs, d'autres croisements sont nécessaires. De même, la relativité de ce poids dans la fabrique et la mécanique de l'insularité, ne doit pas faire

oublier que l'accessibilité n'est pas son apanage. Tout comme l'isolat concerne, comme nous le verrons plus loin, si peu les îles ! Il ne s'agit pas non plus de négliger que les relations de voisinage et de proximité peuvent donner une autre ampleur et coloration à l'accessibilité.

Chapitre 6

À la recherche des îles de l'océan Indien et les îles de l'océan Indien dans la recherche

« Venant des forêts parfumées de Zanzibar, une puissante odeur de clous de girofle planait sur la mer scintillante. Les grands boutres de Muscat, à la poupe surélevée, aux flancs ornés de dessins bizarres, voguaient vers le port comme une flotte de galions espagnols ».

Adrian Conan Doyle. *Océan Indien, un paradis peuplé de monstres.*

« De ce lieu on voit une grande partie de l'île avec ses mornes surmontés de leurs pitons, entre autres Piterboth et les Trois-Mamelles avec leurs vallons remplis de forêts ; puis la pleine mer, et l'île Bourbon, qui est à quarante lieues de là vers l'Occident. Ce fut de cette élévation que Paul aperçut le vaisseau qui emmenait Virginie. Il le vit à plus de dix lieues au large comme un point noir au milieu de l'océan ».

Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre. *Paul et Virginie.*

Introduction de chapitre

Toutes mes recherches, à l'exception d'un article sur la Namibie, ont pour cadre l'océan Indien. Je ne reviens pas dans ce chapitre sur l'Afrique du Sud et le Mozambique mais interroge le monde insulaire de l'océan Indien, en particulier les îles du Sud-Ouest.

Se déployant sur quelque 73 millions de km², le troisième océan mondial, bordé par une vingtaine de pays et essaimé de plusieurs milliers d'îles, est un riche terrain d'analyse. Il peut se concevoir comme une « aire de recherches originale » (Ottino, 1974, p. 151). Son histoire est stratifiée de migrations, de dominations successives : indonésiennes, persanes, « indiennes », arabes, portugaises, hollandaises, britanniques et françaises et de routes commerciales. Or, les îles et archipels de l'océan Indien « ont directement subi l'influence de ces grands foyers de civilisation [...] » (Ottino, 1974, p. 143).

Manifestement, l'océan Indien n'est pas un simple décor, une toile de fond. « En réalité, les cailloux, aussi petits fussent-ils, posés sur ses eaux et les pays bordiers qui l'enlacent font l'océan Indien » (Lamy-Giner, 2018, p. 4). Longtemps en situation de marginalité par rapport aux centres de pouvoirs, il enregistre depuis les années 80 un regain d'attention (Grare, 2012). Il est devenu un bassin géopolitique de première importance, marqué par ses niveaux de conflictualité¹⁰⁰ (Saint-Mézard, 2012), par sa fonction « d'aorte » maritime¹⁰¹ (encadré 12) et par le rôle montant de l'Inde et de la Chine – cette dernière en tant que partie prenante exogène. En 1978, dans la recension de la thèse de J.-F. Dupon, J. Defos du Rau écrivait « L'Océan Indien est devenu zone stratégique, où se heurtent les ambitions internationales » (p. 290). Le géographe de rajouter que le travail de Dupon a le mérite d'attirer « l'attention sur des archipels dont l'importance spatiale est infime, perdus qu'ils sont dans un océan vide » (1978, p. 291).

Dans un premier temps, nous mobiliserons quelques ouvrages et revues portant sur l'océan Indien. Dans un second temps, nous nous interrogerons sur les délimitations, appellations et qualificatifs convoqués pour nommer l'océan Indien et ses petites constellations d'îles. En l'état, mon aire d'étude ne couvre qu'une partie de cette vastitude, un quadrilatère en son sud-ouest que nous tenterons, dans un troisième temps, de circonscrire sur fond de débat lié à la fabrique conceptuelle de l'Indianocéanie.

¹⁰⁰ Accentuée en tant que points d'ancrage d'organisations islamistes : guerre civile et chaos en Afghanistan, en Irak, en Somalie et au Yémen ; fragilité des équilibres politiques au Pakistan. Par ailleurs, la question du Cachemire ou celle de la tension entre Iran et Arabie Saoudite sont autant de risques de conflits interétatiques. Les tensions sécessionnistes en Indonésie, les crises politiques récurrentes à Madagascar ou aux Comores, la persistance de la crise politique en Thaïlande, les flambées de violence contre les minorités à Myanmar ou encore les relents de guerre au Mozambique et au Sri Lanka témoignent de la volatilité des théâtres régionaux.

¹⁰¹ Pour autant l'océan Indien n'est pas un espace exclusivement maritime (Robinet, 2012). À la loupe de l'histoire, il est vrai que le commerce avait consacré cette dimension maritime. Les routes de l'Encens, de la Soie, des Épices ou de la Porcelaine ont préfiguré le modèle d'échanges actuel, donnant à la Mer des Indes un rôle de transit détaché des pays qui en constituent le rivage. À l'heure de la généralisation des échanges, la mondialisation dans sa configuration actuelle, où la Chine occupe la fonction d'atelier du monde, n'a pas atténué ce rôle de transit. Toutefois les aspects et enjeux stratégiques de la région font qu'il est impossible aujourd'hui de dissocier espace maritime et terres riveraines. La sécurisation des flux commerciaux « passants » favorise, par exemple, dorénavant cette reconnexion (Robinet, 2012).

Une artère maritime majeure court du Canal de Suez au détroit de Malacca. Se greffent sur cet axe « indien » des routes majoritairement méridiennes arrivant d'Ormuz, du Cap de Bonne Espérance, d'Australie et d'Asie du Sud-Est via les détroits de Lombok et de la Sonde. Les principales portes d'entrée de l'océan Indien, aux noms mythiques (Cap de Bonne Espérance, détroit de Bab el-Mandeb, Malacca), se révèlent des points hautement stratégiques sur les autoroutes de la mer. Deux *choke point*, à savoir des voies de passage limitées à la fois en taille et en nombre, mènent à l'océan Indien (Malacca et Suez). Ainsi, le fonctionnement des routes maritimes est le miroir des tensions et points de crispation à l'échelle planétaire (Frémont, 2008). Le blocage d'Ormuz aurait d'inévitables conséquences sur l'économie mondiale.

Sur la route entre Malacca et Suez, dans la mer d'Andaman, les navires empruntent tantôt le *Ten Degree Channel*, d'une largeur de 150 km entre Petite Andaman et Car Nicobar, tantôt le *Six Degree Channel*, d'une largeur de 200 km entre Grande Nicobar et les îles indonésiennes, de Breueh et de Weh, sises à quelques encablures de Banda Aceh. Les îles indiennes de Nicobar et d'Andaman sont idéalement placées au sortir de Malacca. Les Anglais, puis les Japonais (entre 1942 et 45) ont utilisé ces « îles-vigie » pour surveiller les trafics entre les océans Indien et Pacifique. Depuis la fin des années 80, l'Inde y développe des bases militaires (Brewster, Medcalf, 2017). Chaque année, plus de 70 000 navires de commerce croisent au large de ces archipels indiens.

À l'est, des alternatives, en attendant le creusement d'un hypothétique canal dans l'isthme thaïlandais de Kra, permettent de contourner le détroit de Malacca. Ainsi, la route Lombok-Makassar est la voie privilégiée des super-tankers¹⁰², mastodontes de plus de 300 000 tonnes de port en lourd (tpl) dans l'incapacité technique de traverser le couloir de Malacca. Plus à l'ouest la route latitudinale suit le *Eight Degree Channel*, coupant à travers les Laquedives et les Maldives, avant d'obliquer vers Suez. Le canal qui fut inauguré le 17 novembre 1869 change radicalement la configuration des échanges dans l'océan Indien. Cette ouverture apparaît comme un des événements majeurs de son histoire. Paradoxalement, les îles (Comores, Seychelles, Madagascar, les Mascareignes) se rapprochèrent de leur métropole respective mais perdirent leur rôle d'escale. Certes la route du Cap continua d'être empruntée par des gros navires, mais désormais l'essentiel du trafic maritime se fit par le canal de Suez à destination de l'Australie, de l'Inde et de l'Extrême-Orient. Depuis, son agrandissement en 2015, le canal autorise le passage de navires de 20 m de tirant d'eau pour une durée de traversée de 11 h 00 (20 000 navires par an, soit 8 % du trafic mondial).

Aujourd'hui, l'océan Indien ne se résume plus qu'à un espace de circulation maritime. Le pétrole du Golfe, le charbon sud-africain mozambicain ou australien, le riz ou le coton indien donnent corps à ce rivage. Des hubs ont émergé, ces dernières années, sur le pourtour de l'océan Indien. En 2000, on ne comptabilisait qu'un seul port dont le trafic dépassait les 2 millions d'EVP (Dubai), ils sont une dizaine aujourd'hui. Par ailleurs, une trentaine de ports ont un trafic supérieur à 2 500 000 EVP. L'activité portuaire conteneurisée régionale connaît un essor fulgurant, en particulier dans les ports de l'Inde et du Moyen-Orient, au cœur de flux denses. En somme, même

¹⁰² Le segment de route de Malacca est limité à des navires ayant les caractéristiques suivantes : longueur = 333 m, largeur = 60 m, tirant d'eau = 20,5 m, tonnage de port en lourd = 300 000 t.

s'il reste avant tout une zone de transit entre Est et Ouest, l'océan Indien prend de plus en plus activement part aux échanges mondialisés.

Ces routes maritimes connaissent des perturbations inhérentes aux actes de piraterie. Ils sont le reflet de l'insécurité à terre dans des États qui peinent à se consolider (Grare, 2012). Si, dans l'ouest de l'océan Indien, la piraterie semble sous contrôle, quoiqu'une petite recrudescence des attaques fût notée en 2017, depuis les opérations de trois coalitions navales développées par l'Union européenne (Atalante), l'OTAN (Ocean Shield) et les États-Unis (CTF-151) (Roger-Lacan, 2012), les eaux orientales restent en revanche largement la cible de brigands des mers (le détroit de Malacca est une zone traditionnelle de piraterie).

Les migrations maritimes établies pendant les deux derniers millénaires, porteuses de brassage culturel, et le commerce inhérent ont forgé le visage de l'océan Indien (Beaujard, 2009). Toutefois, ces liens se sont modifiés, voire distendus, à la lumière d'une nouvelle mondialisation. Métamorphosé en espace de transit, cet océan qui a longtemps regardé passer les bateaux, abrite aujourd'hui des pôles portuaires de première importance dans l'architecture maritime globale.

Encadré 12 : Ces routes maritimes qui font l'océan Indien

6.1 Un océan qui fait couler beaucoup d'encre

L'océan Indien fait l'objet de nombreuses publications, moins dans sa globalité que par rapport à ses composantes pris individuellement ou en petit « comité ». Je ne saurais les citer tous, les littératures anglo-saxonne et française abondent.

Bien que la littérature¹⁰³ foisonne sur l'océan Indien, moins fréquents sont les ouvrages entièrement consacrés à son cortège d'îles et archipels. L'ouvrage flambant neuf, paru en 2017, dirigé par B. Schnepel et E. A. Alpers, intitulé *Connectivity in motion, Island hubs in the Indian Ocean World*, offre cette mise en perspective. Plus d'une dizaine d'îles sont étudiées, de Zanzibar aux Comores, des Maldives à Maurice, du Sri Lanka à Ampon¹⁰⁴. Mâtiné d'histoire et d'anthropologie, il offre un regard croisé¹⁰⁵ sur les villes portuaires de l'océan Indien. Ainsi, les contributeurs, surtout historiens et anthropologues, examinent la place des îles, et des villes portuaires, comme centres de convergence ou de redistribution de la circulation d'hommes, de marchandises et d'idées. Cet ouvrage est le premier numéro d'une collection¹⁰⁶ (*Palgrave Series in Indian Ocean World Studies*) entièrement consacrée au monde de l'océan Indien. Une petite réserve peut être émise sur un des paragraphes de l'article de Baldacchino, portant sur La Réunion. Il est pour le moins étonnant de lire que les eaux réunionnaises sont infestées de requins et que le prix des chambres d'hôtel voisine avec les 400 \$!

¹⁰³ Ainsi, en lançant une recherche sur l'océan Indien sur *Isidore*, on obtient 22 775 résultats. Sur le site de *Google Scholar*, 31 200 références sont proposées pour les mots-clés « île océan Indien ».

¹⁰⁴ Sans doute l'île indonésienne déborde-t-elle *stricto sensu* du cadre de l'océan Indien. Par ailleurs, même si les auteurs annoncent en préambule que l'ouvrage est entièrement dédié aux petits espaces insulaires, force est de constater que le Sri Lanka et Célèbes font partie du répertoire étudié.

¹⁰⁵ En parcourant les pages, j'ai évidemment pensé à l'ouvrage *Comparer l'incomparable*, de M. Détienné, plaidoyer en faveur d'un comparatisme entre champs disciplinaires, en l'occurrence entre anthropologie et histoire, afin de soumettre au même questionnement des sociétés n'ayant *a priori* rien en commun (2000).

¹⁰⁶ D'autres éditeurs ont également leur collection dédiée comme *Routledge* et son *Indian Ocean Series*.

Il n'existe dans la littérature géographique française, à ma connaissance, qu'un seul ouvrage qui porte sur la quasi-totalité des territoires insulaires de l'océan Indien, en l'occurrence « Petites îles et archipels de l'océan Indien » de J.-L. Guébourg. Certes, l'ouvrage souffre de certaines imperfections et J.-C. Gay en a, dans une recension publiée dans les *Annales de géographie*, pointé certaines faiblesses (notamment les erreurs commises dans certaines cartes). Quoi qu'il en soit, J.-C. Gay reconnaît aussi que la masse d'informations collectées est immense et qu'en dépit de quelques paragraphes et cartes peu soignés, le géographe connaît le monde insulaire de l'océan indien (2002). Pour C. Germanaz, la typologie adoptée par J.-L. Guébourg, même si elle est critiquable, a le mérite d'être « une proposition édifiante » (2005, p. 41) dans la compréhension du fonctionnement des îles. Dans la seconde édition, parue en 2006, une grosse partie des erreurs, pointées par J.-C. Gay, a été corrigée.

Quelques revues en ont fait leur espace et thématique de recherches. Citons les deux principales : *Études Océan Indien* et *Journal of the Indian Ocean Region*. L'Institut National des Langues et des Civilisations Orientales (INALCO) et le Centre de Recherches sur l'Océan Indien Occidental et le Monde Austronésien (CROIMA), jadis connu sous le sigle CEROI, publient depuis 1982 la revue *Études Océan Indien*. En dépit de son nom, sa zone d'étude déborde du cadre *stricto sensu* de l'océan Indien pour englober aussi le monde austronésien. Elle publie des travaux de recherches dans le domaine des sciences de l'homme et de la société. Une autre revue, *Journal of the Indian Ocean Region (JIOR)*, met l'océan Indien au cœur des travaux de recherches qu'elle publie. Le JIOR, à partir du volume 6, a pris la suite en 2010 du *Indian Ocean Survey* (2005-2009, volume 1 à 5). Il met en vitrine des recherches en sciences sociales et politiques sur la nature et l'impact des activités humaines dans la région de l'océan Indien. Il affiche comme crédo : « travailler à accroître la connaissance d'un large éventail de menaces sécuritaires traditionnelles et non-traditionnelles afin de maintenir la paix et la stabilité dans la région ». À ce titre, pour reprendre la ligne éditoriale de la revue, sont privilégiés des articles de recherche, des documents de discussion, des documents d'orientation et des critiques de livres sur des questions majeures de l'océan Indien telles que la géopolitique régionale, l'exploitation des ressources, la gestion des zones côtières, le droit de la mer, la sécurité maritime, la sécurité humaine et environnementale, le commerce et la coopération. Les relations interétatiques et les menaces non traditionnelles à la sécurité constituent les contenus de fond, mais pas nécessairement exclusifs, du JIOR¹⁰⁷. Cette revue entre dans le volet « coopération académique, scientifique et technologique » de l'*Indian Ocean Rim Association*¹⁰⁸ (IORA). Elle est

¹⁰⁷ Un grand merci à Christian Bouchard, de l'université de Laurentienne, pour son point de vue puisqu'il est un des « directeurs-associés » de la revue.

¹⁰⁸ En 1997, à l'île Maurice, fut lancée l'organisation baptisée *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC), dont l'objectif initial était de favoriser le commerce et l'investissement entre les États bordiers de l'océan Indien. Elle se compose aujourd'hui de 21 membres (Afrique du Sud, Australie, Bangladesh, Comores, Émirats Arabes Unis, Inde, Indonésie, Iran, Kenya, Madagascar, Malaisie, Maurice, Mozambique, Oman, Seychelles, Singapour, Somalie, Sri Lanka, Tanzanie, Thaïlande et Yémen), par rapport aux 14 pays initiaux. Ni le Pakistan, ni Myanmar n'ont rejoint cet organe de concertation régional. Cet espace de dialogue intergouvernemental, qui se concrétise par un sommet annuel réunissant les ministres des affaires étrangères des différents pays concernés, voit aussi la participation de sept membres extérieurs (Allemagne, Chine, Égypte, États-Unis, France, Japon et Royaume-Uni). Rebaptisée IORA, en 2013, l'organisation a élargi ses axes de coopération à la sécurité maritime, la gestion des pêches, l'économie bleue ou les échanges touristiques et culturels. Chacun des champs évoqués donne par ailleurs lieu à une série de rencontres entre les différents acteurs des pays impliqués. Pour autant, elle se caractérise, dans les faits, par une certaine inertie.

portée par l'Australie qui l'appréhende comme un outil susceptible de renforcer la structure de concertation de l'IOA.

Je présenterai dans le volume 2 de cette HDR, la revue *Carnets de recherches de l'océan Indien*, dont le premier numéro est paru en avril 2018, et que nous avons, petite équipe pluridisciplinaire, monté. Quelques lignes y sont néanmoins consacrées *infra*.

6.2 « Qualifier » les îles de l'océan Indien

On parle volontiers des îles pacifiques, atlantiques ou méditerranéennes. Il est moins commode de parler des îles indiennes parce que l'adjectif renvoie *de facto* à l'Inde. Assurément, l'essentiel des îles de l'océan Indien n'appartient pas à l'Inde (encadré 13), pour autant l'adjectif « indien » nourrit une sorte de confusion.

Le mot "Inde" vient de « India » (latin + grec ancien), nom lié à celui du fleuve Indus¹⁰⁹. En sanskrit, « sindhu » voulait dire « fleuve », « océan » au sens générique, et c'est devenu aussi le nom du fleuve Indus. Le « S » initial est tombé en latin et en grec. Le nom du pays est dérivé du nom du fleuve, intimement lié à la civilisation de l'Indus. On trouve le mot « sindhu » dans les textes sacrés de l'hindouisme, en particulier dans le *Rigveda* et dans le *Mahâbhârata*. Étymologiquement, selon le Centre de Ressources Textuelles et Lexicales, l'adjectif « yindien », employé à partir de 1359, signifie « originaire de l'Inde ». Dans un souci de rhétorique, l'adjectif « indien » devrait surtout être employé pour qualifier les îles qui appartiennent effectivement à l'Inde, en l'occurrence les Lakshadweep, les Andaman et Nicobar.

Cet océan qui porte le nom de l'Inde « peut-il pour autant devenir *mare Indicum* (encadré 14), une mer indienne ? » lance J.-L. Racine, dans un numéro d'*Hérodote* consacré à la géopolitique de l'océan Indien (2012). Il n'est pas aisé de parler de « mer » indienne, ne serait-ce que par l'immensité de cet océan qui baigne trois continents, qui s'étire jusqu'en Antarctique et qui s'ouvre et se fond largement dans l'Atlantique. Auguste Toussaint le qualifiait, même s'il s'agit du plus petit des océans, de « monstre » en comparaison avec la Méditerranée (1961). Manifestement, même si l'Inde, sous couvert d'une thalassocratie balbutiante, se veut la clé de voûte de la région (Courmont, Geraghty, 2012), cette dernière ne peut s'assimiler à un lac indien, ni à une Méditerranée¹¹⁰. D'un point strictement géographique, à peine le « plateau du Deccan » y descend en pointe.

¹⁰⁹ Je fais ici un clin d'œil amical à J.-P. Watbled, professeur de sociolinguistique à l'université de La Réunion, pour son éclairage.

¹¹⁰ Si l'espace caribéen a pu, dans une démarche géopolitique, être défini comme une Méditerranée (Lacoste, 1982), le concept est selon J.-L. Racine plus difficilement applicable à l'océan Indien (2012).

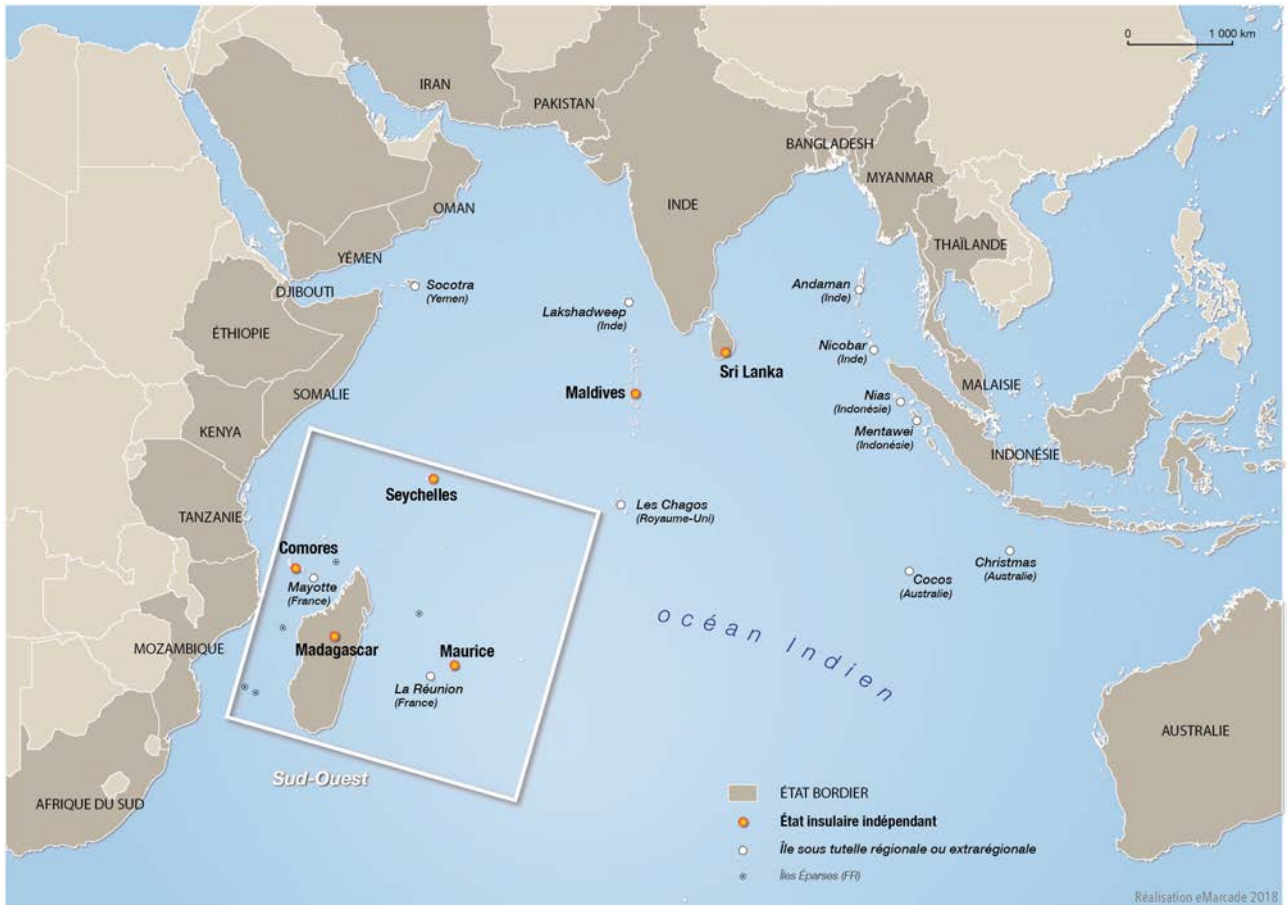


Figure 48 : L'océan Indien, États bordiers et insulaires

Parmi l'ensemble des territoires insulaires qui ponctuent¹¹¹ l'océan Indien, on dénombre six États indépendants (d'ouest en est, Comores, Madagascar, Maurice, Seychelles, Maldives et Sri Lanka) (figure 48). Les autres territoires sont dépendants de pays riverains de l'océan Indien, à l'exception des Chagos, de La Réunion, de Mayotte et des îles Éparses, sous tutelle « extérieure ».

L'ensemble de ces îles majoritairement réunies sous forme d'archipels se monte à plus de 2 500 unités. Qu'elles s'appellent *pulau*, en Malaisie et en Indonésie, *koh*, en Thaïlande, *kyuin*, en Birmanie ou *nosy*, à Madagascar, les territoires insulaires de l'océan Indien ressemblent à des minuscules gouttes d'encre éparées tombées sur la carte. Ils entrent tous, à quelques exceptions près, dans la catégorie « petits espaces insulaires », telle que définie par la Banque mondiale et affinée par F. Taglioni. « Au cœur » de l'océan Indien, deux États insulaires indépendants peuvent être considérés comme des grandes îles : le Sri Lanka et Madagascar. Elles sont elles-mêmes « gansées » par une multitude de petites îles.

Un large éventail forme la gamme des petits espaces insulaires « indocéaniques ». Les ensembles les plus importants, si l'on tient compte du

¹¹¹ Je ne parlerai pas ici des mastodontes australien et indonésien, dont les îles sont situées entre « deux eaux », en revanche, il pourra être fait mention des îles « indocéaniques » leur appartenant, qu'elles ourlent leur rivage ou s'en écartent.

nombre, sont les Maldives (1 190 îles et ilots), l'archipel birman des Mergui (environ 800) et les îles indiennes d'Andaman et de Nicobar (572). Les Laquedives (Lakshadweep), en revanche, ne portent pas leur nom. Il signifie littéralement « 100 000 îles », dans la langue locale (le malayâlam), de laskh : cent mille et dweep : îles. Le plus petit État indien ne renferme en réalité que 27 ilots¹¹², répartis en 12 atolls. À l'aune de la superficie, Nias (5 625 km²), Siberut (4 480 km²), la plus grande île des Mentawai, Socotra (3 796 km²) et La Réunion (2 500 km²) se démarquent. Elles sont pour employer un oxymore les plus « grands » des petits territoires insulaires. À l'autre extrémité, en comparaison, certains archipels semblent avoir des tailles lilliputiennes. Citons les îles australiennes de Cocos (15 km² au total), l'archipel mauricien d'Agaléga (24 km²), les îles indiennes des Laquedives (30 km²) ou l'archipel malgache des Mitsio (30 km²). Dans cette immensité océanique, une seule « petite » île, Maurice, dépasse le million d'habitants. Unjunga, avec ses 897 900 habitants¹¹³, La Réunion, avec ses 850 000 habitants, ou Nias avec ses 790 000 habitants, occupent également le peloton de tête. D'autres n'abritent que quelques poignées d'habitants, d'autres encore accueillent une population temporaire de pêcheurs, d'autres sont vides.

Nombre de ces îles, cortège de satellites, sont rattachées, à des degrés variables, à des ensembles continentaux. L'océan Indien des îles est d'abord, surtout en son versant oriental, sans négliger les îles « continentales » africaines, le complément et l'extension de pays bordiers. Le bassin occidental se démarque. Sur les six États insulaires souverains, cinq se localisent, à l'exception de l'ex-Ceylan, dans l'ouest de l'océan Indien. La petite taille des espaces insulaires régionaux et leur localisation, sur les bordures, donnent une impression d'océan vide.

Encadré 13 : L'océan Indien insulaire, îles et archipels à la pelle

Après s'être appelé, au fil de l'histoire, au fil des regards, Mer Érythrée (*Erythraeum Mare*), *Mare Indicum*, *Mare Prasodum*, *al Bahr al hindi*, ou mer des Indes¹¹⁴, qui sont parmi les appellations les plus fréquentes, l'océan Indien hérite de son nom actuel, comme les deux autres océans au XIX^e siècle (Grataloup, 2015).

Ainsi, dans l'Antiquité, il a d'abord été, entre autres, nommé « mer Érythrée ¹¹⁵ », pour désigner la mer méridionale par opposition à la Méditerranée (Marcotte, 2017).

Le terme *Mare Indicum* fit son apparition sur la mappemonde de Ptolémée (II^e apr. J. C.) pour désigner cette mer qui s'étire à l'est de l'Égypte et

¹¹² Ce chiffre est porté à 36, par les autorités indiennes, qui y adjoignent trois récifs et six barres de sable récemment apparues. Les trois récifs, Perumul Par, Valiyapani et Cheriapani, sont d'importantes zones de pêche dans l'archipel. Derrière la stricte comptabilité, des enjeux inhérents à la ZEE se font jour.

¹¹³ Chiffre du recensement de 2012.

¹¹⁴ Dans son article sur « L'invention des océans. Comment l'Europe a découpé et nommé l'élément liquide », C. Grataloup propose une sélection de noms, qui furent attribués à l'océan Indien (2015).

¹¹⁵ *Erythrà Thálassa* en grec (*Rubrum Mare* en latin), en raison des affleurements de bancs coralliens de couleur rouge dans le golfe Persique. Hérodote employait déjà cette dénomination, héritée des Perses achéménides, au V^e av. J. C. pour nommer l'étendue maritime léchant les pourtours de la Perse, de l'Arabie et de l'Inde (Vagnon, Vallet, 2017).

baigne les côtes de l'Inde. Notons que la géographie de Ptolémée recensait de nombreuses îles dans l'océan Indien, en particulier Taprobane (Sri Lanka).

Encadré 14 : Nommer l'océan Indien

Je me permets une pause discursive mais pas sans rapport. Quand, il nous a fallu choisir un nom pour une revue interdisciplinaire, adossée à la fédération de recherches OSOI (Observatoire des Sociétés de l'Océan Indien) de l'université de La Réunion, le choix initial a porté sur *Mare Indicum*. Historiquement, on l'a vu, cette appellation de « Mer indienne » s'est substituée progressivement à celle de mer Érythrée au tournant de l'ère chrétienne, au moment où l'intensification des échanges avait étendu la ligne d'horizon à la plaine indo-gangétique (Vagnon, Vallet, 2017). Lors de la réunion de montage de la revue, les membres du comité de rédaction, en l'occurrence une juriste, deux littéraires, une linguiste, une civilisationniste, un économiste, un historien et un géographe, adoptèrent à l'unanimité le nom latin. Pour autant, *Mare Indicum* a une « charge » géopolitique forte (Racine, 2016, 2012). Fallait-il garder un nom susceptible de devenir synonyme d'expansion indienne dans la région ? L'*Oceanus Indicum* de Pliny l'Ancien n'a pas l'attrait de *Mare Indicum* et nous finîmes par renoncer à un nom latin, après avoir un temps réfléchi au nom de *Mare Prasodum* (« mer verte » qui viendrait du Cap de Prase, aujourd'hui Cap Delgado, entre Mozambique et Tanzanie) mais souvent associé à *Mare Obscurum* (était-ce de bon augure ?). Il fallut bien retenir un nom : *Carnets de Recherches de l'océan Indien* n'a pas le prestige de *Mare Indicum* mais se veut plus consensuel.

Trêve de digression. On retrouve aujourd'hui dans la littérature scientifique deux adjectifs parmi les plus couramment utilisés : indianocéanique et indocéanique¹¹⁶. Le premier est souvent usité pour désigner le Sud-Ouest de l'océan Indien, nous y reviendrons plus avant (sous-chapitre suivant). Le second couvre une aire plus large, l'océan Indien dans sa globalité. Ainsi, le terme « indocéanique » s'enracine progressivement. Il existe, par exemple, à l'université de La Réunion une collection « Terres et sociétés indocéaniques » dont le premier numéro est paru en 2010. Les ouvrages qui paraissent dans cette collection sont souvent dirigés par des historiens et des géographes. Les objets d'études de cette collection sont les terres et sociétés de l'espace indocéanique qui se déploie de l'Afrique à l'Australie, de la péninsule arabique à l'océan Austral (Jauze, Combeau, 2010).

L'adjectif « indocéanique » me semble bien refléter le grand océan Indien, tandis que celui d'« indianocéanique » pourrait, comme nous le déclinerons plus loin, être circonscrit à la zone du sud-ouest de l'océan Indien. C'est un parti pris. Tous deux sont, quoi qu'il en soit, source de moins de confusion qu'« indien ».

6.3 Cap au sud-ouest, quelles limites ?

Le Sud-Ouest n'a pas, à première vue, de délimitation aux contours bien nets. Est-ce à dire que chaque chercheur peut l'ouvrir ou le refermer comme un éventail ? Ainsi, on l'a vu, F. et P. Le Bourdieu ont brossé un tableau des pays du sud-ouest de l'océan

¹¹⁶ On retrouve aussi parfois « indiaocéanique », « india-océanique », « indiaocéanien » plus rarement « indien-océanique ». Sans doute cette variété, pour ne pas dire absence d'harmonisation, amène à s'interroger sur les mondes de l'océan Indien, patchwork plutôt que camaïeu, et montre la nécessité d'en clarifier les contours.

Indien, incluant à la fois îles et États du liseré côtier africain, du Mozambique à Djibouti, de La Réunion aux Seychelles. Ils en parlent en ces termes (1986) :

Réunissant désormais plus de 71 millions d'habitants (1985), les pays du sud-ouest de l'océan Indien présentent des situations très diverses. L'écart entre les densités africaines et insulaires est souvent spectaculaire [...]. Pourtant, les pays du sud-ouest de l'océan Indien présentent bien un intérêt commun. Ils sont devenus, à la suite de processus divers, des entités nouvelles [...]. (p. 3)

Dans la Géographie universelle¹¹⁷ de R. Brunet, le Sud-Ouest correspond à « quelques îles éparses et un petit continent, Madagascar, fragment oublié par le Gondwana dans ses dérives » (1994). Autrement dit, il assemble « la Grande Île », gardée par une sentinelle d'îlots et petites îles, l'archipel des Comores (partagée entre Union des Comores à l'ouest et le département français de Mayotte, à l'est), Maurice et ses dépendances (Rodrigues, Agaléga et St-Brandon), les Seychelles, La Réunion et les îles Éparses. Bien que l'ensemble de ces pays aient été colonisés par la France, on peut y lire que le Sud-Ouest n'est jamais devenu un lac français. Car lorsque Mayotte et Nosy Be tombèrent dans l'escarcelle française (1841), les Seychelles et Maurice étaient déjà passées sous domination anglaise (1814). L'unité linguistique autour du français, résultante de cette colonisation, est aujourd'hui mise à mal par l'anglais, à Maurice et aux Seychelles, par les langues nationales ou locales, aux Comores et à Madagascar. Dans son compte rendu, concernant les thèses de J.-F. Dupon et de D. Lefèvre, intitulé « Économie et organisation de l'espace des Mascareignes et des Seychelles », É. Dalmasso notait (1987) :

Il y a une unité culturelle de cet ensemble (« un indianocéanisme » ?) qui s'exprime dans une subculture dominée, la « civilisation créole ». J.-F. Dupon analyse les aspects matériels de cette culture métisse formée dans l'isolement insulaire et colonial [...]. (p. 110)

Dans cette configuration, « l'indianocéanisme » évoqué prend une forme spatiale minimaliste, Madagascar et les Comores n'étant pas mandées.

Si l'on adopte la délimitation proposée par la G. U. de Brunet, le Sud-Ouest tient en un quadrilatère d'environ 3 200 km de long sur 2 800 km de large. Ce quadrilatère se retrouve aussi dans les travaux de J.-M. Jauze (2016, 2017). *Quid des Maldives ?* Lorsque la zone d'étude embrasse les îles allant du canal du Mozambique aux Maldives, il me semble plus à propos de parler de bassin occidental indocéanique, tant il est vrai que l'ovoïde maldivien « affleure » au cœur de l'océan Indien, débordant largement du sud-ouest. Une ligne imaginaire prolongeant, loin vers le sud, le Cap Comorin pourrait servir, pourquoi pas, de séparation entre bassin occidental et bassin oriental. À tout un chacun d'apporter des précisions sur l'aire de recouvrement et d'en définir les limites exactes.

¹¹⁷ Dans ses recherches « pour retrouver d'hypothétiques traces, de propositions, de perceptions ou de constructions spatiales qui exprimeraient une communauté de destin entre les différents archipels de cette partie de l'océan Indien et la "Grande Île" », C. Germanaz, a notamment mobilisé les Géographies universelles, en particulier celles de C. Malte-Brun et de É. Reclus (2017, p. 507). Il ressort qu'il est « très difficile de déceler des marques évidentes de cette hypothèse (une communauté de destin) dans la présentation des "îles orientales" du géographe (Malte-Brun) » et que si le « texte d'Élisée Reclus ne formule aucune hypothèse sur la constitution d'un regroupement spatial tel que le conçoit la COI, nous pouvons cependant y déceler l'existence d'un racinaire indianocéanique bien réel traduit par la récurrence de l'affirmation des solidarités éprouvées (et ambiguës) qui lient Madagascar, La Réunion et Maurice » (Germanaz, 2017, p. 527).

Pour W. Bertile, géographe, ancien secrétaire général de la COI, un nom s'impose progressivement pour désigner les îles du Sud-Ouest : l'Indianocéanie¹¹⁸ (2016). « Au large de l'Afrique orientale et australe, l'Indianocéanie apparaît ainsi comme le pendant de la Macaronésie, qui au Nord-Ouest du continent africain, regroupe les Açores, les Canaries, les îles du Cap Vert et Madère » (2016, p. 207). Pour autant, l'Indianocéanie est souvent associée aux îles membres, Mayotte en étant exclue, de la Commission¹¹⁹ de l'Océan Indien (COI) et sa délimitation reste, à bien des égards, floue. Du moins appelle-t-elle des éclaircissements comme on peut le voir dans cet extrait de l'appel à communication, *Définis-moi l'Indianocéanie*¹²⁰, lancé par J.-M. Jauze (encadré 15).

(...) Pour autant le concept demeure encore imprécis. Si les fondements historiques, culturels, politiques, environnementaux, tracent un trait d'union entre les îles du Sud-Ouest de l'océan, sont-ils, pour autant, suffisants à définir l'Indianocéanité ? Car, ces îles se singularisent aussi par d'importantes disparités, de développement, d'économie, de gestion des territoires, de participation aux réseaux mondiaux. L'aire géographique concernée pose également question. L'Indianocéanie fait-elle référence aux seuls territoires de la Commission de l'océan Indien, La Réunion, Maurice, Les Seychelles, Madagascar, les Comores ? *Quid* du cas de Rodrigues, de Mayotte, des Maldives, des îles éparses ? D'ailleurs, ce concept n'intègre-t-il qu'une dimension insulaire et archipélagique ? Beaucoup de liens rapprochent les rives orientales africaines des espaces insulaires du Sud-Ouest de l'océan Indien : contribution africaine à leur peuplement, omniprésence de communautés indiennes au Kenya et en Afrique du Sud, héritage culturel et linguistique, histoire du commerce maritime, importance géopolitique de l'Afrique du Sud [...].
Source, appel à communication du colloque « Définis-moi l'Indianocéanie », J.-M. Jauze, 2017.

Encadré 15 : Extrait de l'appel à communication, *Définis-moi l'Indianocéanie*

Je m'autorise ici une brève parenthèse qui montre que le terme « Indianocéanie » commence à s'enraciner. En 2017, le laboratoire de géographie a été contacté par l'Agence Française de Développement pour remettre à jour une carte de la région, intitulée « Le Sud-Ouest de l'océan Indien, carte économique », datant de 1990, sous la conduite de W. Bertile. Nous avons, sous la direction de C. Germanaz, travaillé à sa

¹¹⁸ L'écrivain mauricien Camille de Rauville est l'inventeur, dans les années 60, du mouvement littéraire qui promeut l'indianocéanisme. Le terme désigne alors les littératures de l'océan Indien qui partagent un substrat commun.

¹¹⁹ Organisation intergouvernementale créée en 1982 à Maurice et institutionnalisée en 1984. Regroupant cinq îles du sud-ouest de l'océan Indien (Comores, La Réunion, Madagascar, Maurice, Seychelles), elle s'apparente à une plate-forme de coopération régionale pour faire face à des problématiques communes : alimentaires, énergétique, écologiques ou sécuritaires. Le siège du secrétariat général, organe d'exécution, est basé à Maurice. La COI gère actuellement des projets de coopération financés par l'union Européenne (FED, FEDER) et autres bailleurs (UA, BAD).

¹²⁰ Mon travail s'achève en même temps que se déroule cette manifestation (04-05 octobre 2018) organisée par J.-M. Jauze. Une des thématiques abordées fut la délimitation de l'Indianocéanie. Ce colloque a assurément donné une lecture et un cadre plus scientifiques à « un concept surtout aujourd'hui approprié par le politique » comme le stipulait le professeur d'histoire contemporaine Y. Combeau lors de sa communication dédiée « aux limites » de l'Indianocéanie.

réactualisation. La question du titre a évidemment été au cœur des débats¹²¹ entre les chercheurs du laboratoire. Sud-Ouest ou Indianocéanie ? Le second a été le plus plébiscité. Je referme la parenthèse. Quoi qu'il en soit, sans sentiment d'appartenance commune et volonté clairement affichée de partenariat entre ses membres, la notion d'Indianocéanie ne pourra couvrir que des réalités partielles, sur fond de rivalités économiques. Jean-Michel Jauze a pu montrer, par exemple, que la valorisation d'un tourisme culturel en Indianocéanie n'a « de place et de chance de succès qu'en terme de complémentarité, dans une réflexion multiscalair » (2016, p. 16).

D'autant que dans cette région située au sud-ouest de l'océan Indien, les revendications concernant les poussières d'îles sont fortes. Ainsi dans le canal du Mozambique, tandis que Mayotte est revendiquée par l'Union des Comores, les îles Éparses¹²² (Glorieuses, Juan de Nova, Bassas de India et Europa) le sont par Madagascar. Je reprends ici les propos de M. Manouvel, MCF en droit, lors de sa participation au colloque *Le Mozambique et le canal du Mozambique, un espace à l'heure des opportunités et des défis* que nous avons co-organisé, Fabrice Folio et moi-même, en avril 2018 :

Les quatre îles du canal [du nord au sud : Glorieuses, Juan de Nova, Bassas de India, Europa] du Mozambique font l'objet d'un conflit de souveraineté entre la France et Madagascar, conflit qui, dans l'état actuel des choses, est insusceptible d'être réglé par voie juridictionnelle. [...]. Seule une reconnaissance préalable par Madagascar de la souveraineté française sur ces îles ouvrirait à cet État l'accès à la procédure de conciliation obligatoire prévue par la Convention de Montego Bay [...].

L'îlot de Tromelin, la cinquième des îles Éparses, la seule à être située à l'est de Madagascar, est revendiquée, quant à elle, par Maurice. Un accord, visant à une cogestion économique, scientifique et environnementale, avait été signé, entre la France et Maurice, en 2010, mais n'a aucune valeur légale puisque qu'il n'a toujours pas été validé par l'Assemblée nationale. Plus loin, hors du cadre strict du Sud-Ouest, au cœur de l'océan Indien, l'archipel des Chagos n'échappe pas non plus à la vague des revendications. À qui appartient cet archipel, éclaté en 52 îlots ? À la Grande-Bretagne qui l'a adjoint au Territoire britannique de l'océan Indien (TBOI) en 1965 ou à Maurice amputée trois ans avant l'indépendance d'une partie de « son territoire » ? Ou encore aux Chagossiens « expulsés pour des raisons d'ordre stratégique par les Britanniques entre 1967 et 1973 à l'initiative des Américains [...] » (Oraison, 2003, p. 115). Depuis

¹²¹ Ils furent vifs. Était-ce judicieux d'intituler une carte *Indianocéanie* alors que deux portions de pays africains (Mozambique et Tanzanie) y sont figurées ? Au final, le cœur de la carte étant les îles du Sud-Ouest, le choix a été fixé sur *Indianocéanie*. Dans son introduction générale du colloque *Définis-moi l'Indianocéanie*, J.-M. Jauze de préciser « L'Indianocéanie est à géométrie variable. Elle a un cœur immuable et des franges qui évolueraient selon les interlocuteurs, les ambitions, les enjeux... » (2018).

¹²² Les cinq îles Éparses (Glorieuses, Juan de Nova, Bassas de India, Europa et Tromelin) couvrent 43,2 km² mais recèle une zone économique exclusive de 636 000 km².

	Bassas da India	Europa	Glorieuses	Juan de Nova	Tromelin
Superficie (km ²)	1	30	7	5	1
Z.E.E (km ²)	123 700	127 300	48 350	61 050	285 300

Source, <http://www.taaf.fr>

Tableau 3 : Superficie et ZEE des Îles Éparses

cette époque, les Américains¹²³ louent l'archipel aux Britanniques et le bail qui courait jusqu'en 2016 a été reconduit pour une durée de 20 ans. Si Maurice n'a pas renoncé au combat juridique¹²⁴, cette reconduction a tu une fois encore les espoirs des Chagossiens de revenir dans leur île.

Conclusion de chapitre

Penser l'océan Indien conduit à adopter plusieurs niveaux de lecture. De l'océan global à l'ancrage régional, des « bordures » continentales aux confettis insulaires, les angles spatiaux d'approche ne manquent pas mais sont tous féconds. Les mondes insulaires de l'océan Indien s'imbriquent, se chevauchent, s'ignorent, se juxtaposent, poussières d'îles cherchant une place dans leur environnement régional, dans la ronde de la mondialisation, entre fracture et uniformité, entre compétitivité et coopération.

Ma zone d'étude embrasse aujourd'hui le Sud-Ouest, des petits chapelets d'îles et un mastodonte s'y coudoient. Un concept, l'Indianocéanie, transparait timidement pour parler de cette région. « Tout mot, et tout concept, a une histoire, et de cette histoire réside une part majeure de sa signification » comme le rappelle J.-B. Arrault (2005, p. 315). L'histoire de ce concept a d'abord pris racine en littérature et son usage, qui recouvre surtout aujourd'hui une dimension (géo)politique est encore peu répandu. À défaut, « Sud-Ouest¹²⁵ » me semble un substitut commode. Ce Sud-Ouest, cimenté par une histoire commune, est aujourd'hui, plus que par le passé, strié de flux. Les connexions qui s'y dessinent renforcent certains pôles, lèsent d'autres. Que révèlent-elles des paramètres et enjeux d'accessibilité ? Les ports et aéroports régionaux s'inscrivent-ils dans des logiques régionales concurrentes ? Emboîtées ? Complémentaires ? Manifestement, les liens inter-îles, longtemps lâches, semblent se resserrer à la faveur de nouvelles polarités. Pour autant, elles ne sauraient masquer les logiques d'extraversion dominantes.

Qu'importe le lieu de transport, ici en l'occurrence port et aéroport sont des marqueurs territoriaux forts de l'insertion du local dans le mondial (Lombard, Steck, 2004).

¹²³ L'arrivée des Américains dans l'océan Indien débute véritablement à la fin des années 60 et au début des années 70. Elle est le résultat du retrait britannique de la *Royal Navy*, opprimée par des contraintes budgétaires, dans la région (Saaman, 2012). « Parce que l'océan Indien ne constituait pas un ensemble géographique cohérent, ce n'est qu'une fois que les Américains construisirent leur propre représentation géopolitique de celui-ci que la priorité accordée à la zone grandit » (Saaman, 2012, p. 34). De station de communication, au seuil des années 1970, Diego Garcia s'est métamorphosée en base militaire, servant de point d'appui pour toute intervention en Afrique, au Moyen-Orient et en Asie centrale.

¹²⁴ L'Assemblée générale des Nations Unies a autorisé, en 2017, Maurice à saisir la Cour internationale de justice de La Haye, pour lui demander son avis consultatif sur la question de la souveraineté de l'archipel des Chagos.

¹²⁵ Même si dans son allocution d'ouverture du colloque *Définis-moi l'Indianocéanie* le secrétaire général de la COI, Hamada Madi, a pu parler de « l'aridité » du terme.

Chapitre 7

Le Sud-Ouest de l'océan Indien à la loupe de l'accessibilité

« J'aime à penser que, si je regardais dehors, je verrais les mêmes choses qu'avant, quand je vivais en Petite-Terre (avec Marie et Bosco). La perspective presque parfaite sur l'aéroport à gauche, juste après le club de judo, les beaux trottoirs bien alignés, cette route qui semble toute goudronnée de frais, noire et lisse, la pluie de tissus de toutes les couleurs accrochés à la véranda du petit commerce en tôle, l'odeur de frites du *Maoré Burger*, la pelouse sèche et rase avant l'aérogare, les palmiers au vent, les avions blanc et bleu contre l'horizon. J'apercevrais peut-être [...] les bougainvillées touffues à l'entrée du restaurant chinois et les bwenis (femmes) allongées à côté de leurs palettes de tomates et de bananes ».

Nathacha Appanah. *Tropique de la violence*.

Introduction de chapitre

En l'état, mes recherches incluent donc les quatre pays souverains et leurs dépendances¹²⁶ ainsi que les deux départements français situés dans le sud-ouest de l'océan Indien (figure 49). Je ne laisse pas de côté les îles Éparses, îles-bulles s'il en est. Les îles du Sud-Ouest (figure 50) donnent substance à notre essai typologique.

Ces îles se distinguent par leur niveau de développement (tableau 9). Pays moins avancés (Comores et Madagascar) se rangeant dans les trente dernières positions du classement de l'IDH, pays à revenu intermédiaire dont l'économie s'appuie sur la pêche et le tourisme (Seychelles), pays émergent, qui fait figure de modèle en Afrique (Maurice), ou encore départements d'outre-mer, s'égrènent à plusieurs centaines de kilomètres du liseré côtier africain. Anciennes colonies, tantôt françaises tantôt anglaises, ces îles maintiennent des liens privilégiés avec leur ex-métropole. Les flux, prioritairement orientés nord-sud, témoignent de cet héritage historique et se traduit régionalement par une faible cohésion. Néanmoins, dans le transport aérien des tentatives de rapprochement existent sous la houlette de la Commission de l'Océan Indien (COI), comme l'alliance Vanille quoique moribonde.

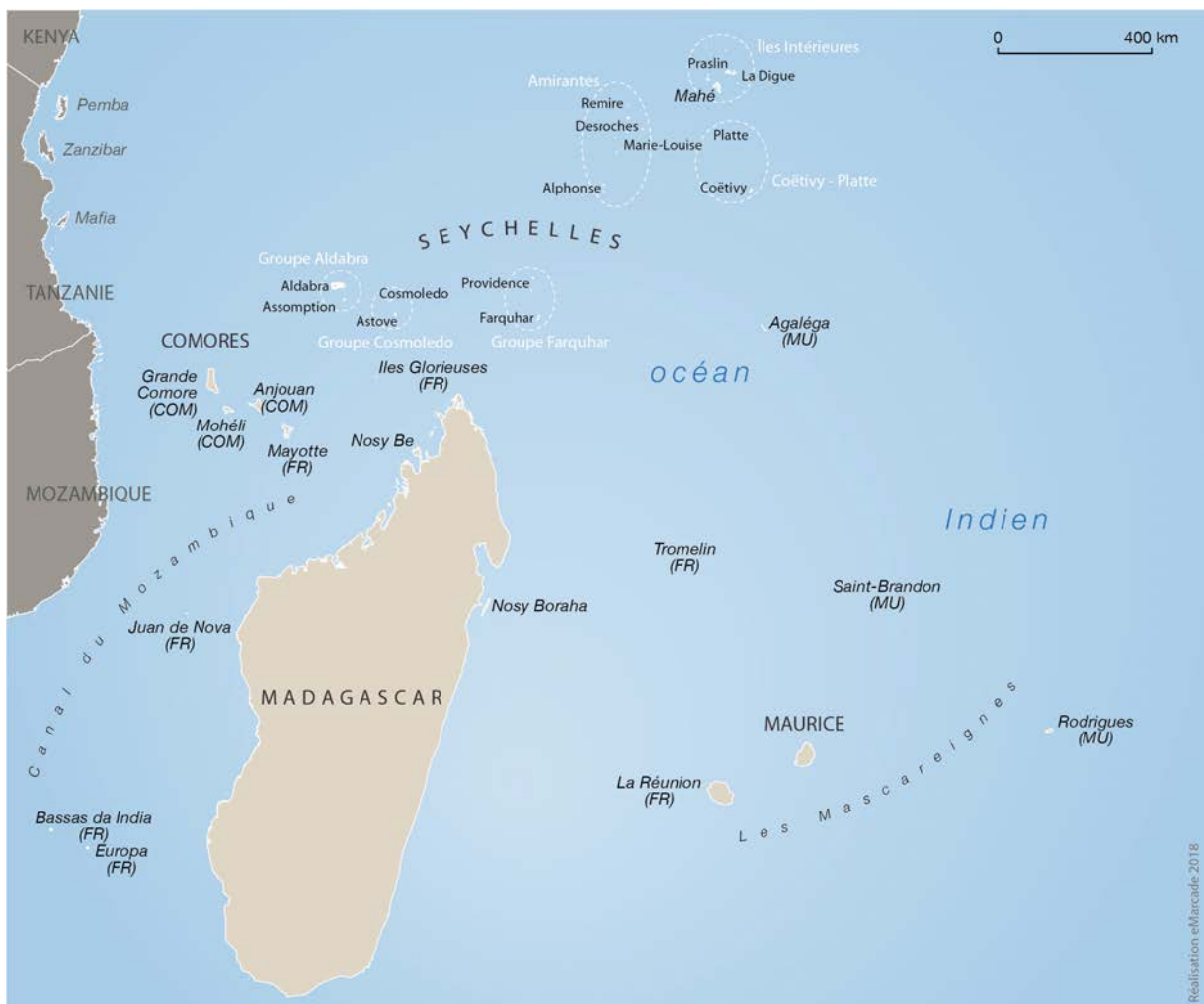


Figure 49 : Le Sud-Ouest de l'océan Indien

¹²⁶ Les principales dépendances concernent Rodrigues et Agaléga, pour Maurice et Nosy Be et Nosy Boraha pour Madagascar.

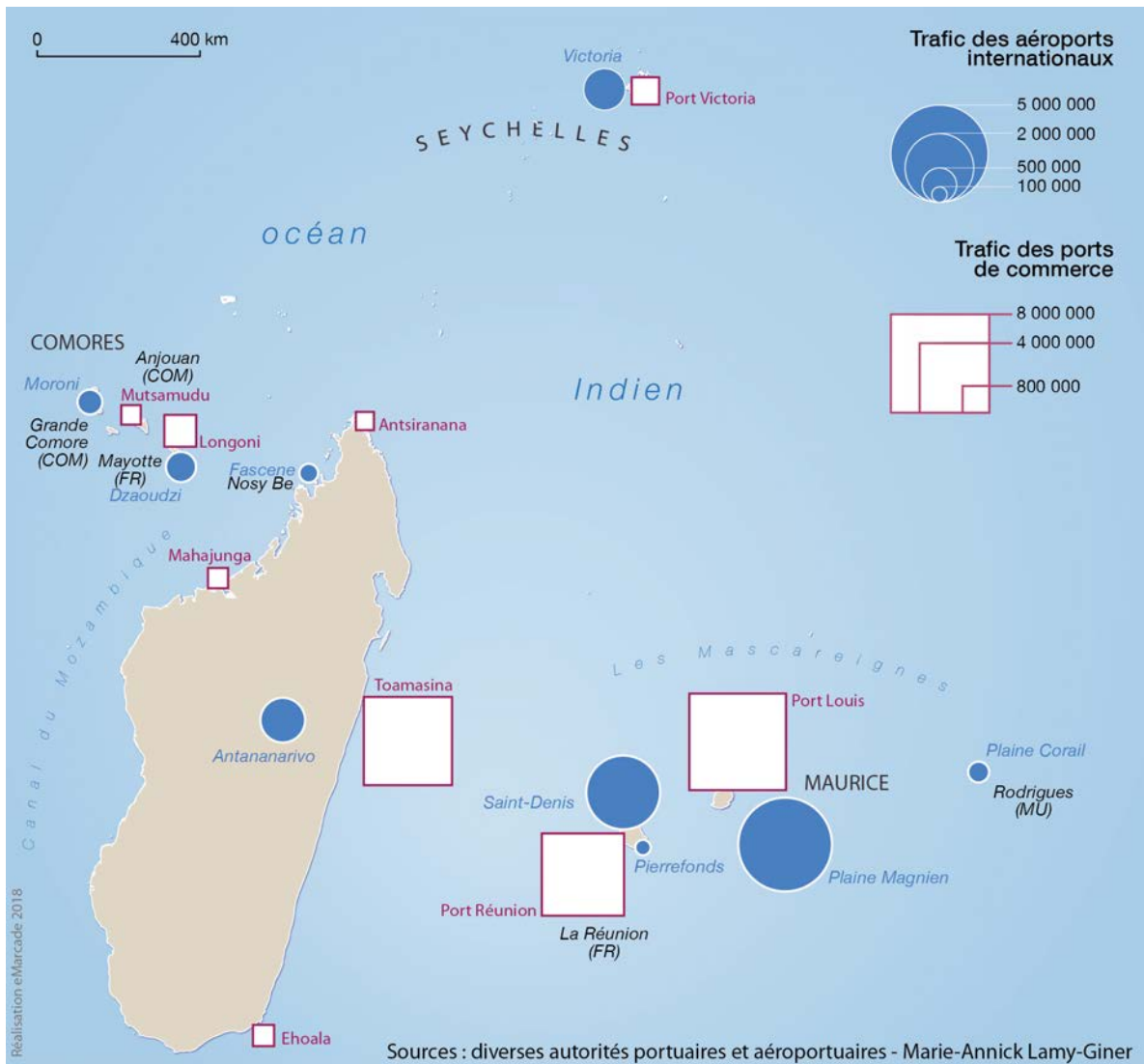


Figure 50 : Les trafics portuaires et aéroportuaires régionaux (2017)

Bien qu'ayant rédigé, entre 2006 et 2011, quelques articles sur les ports des îles de la zone, je n'ai réellement commencé à m'intéresser aux questions inhérentes aux mobilités insulaires qu'à partir 2014. Comme je l'ai déjà indiqué, en élargissant « ma palette » aux îles, j'ai par la même occasion enrichi mes recherches au monde aéroportuaire. De ces orientations découle une première série d'articles qui font la part belle aux ports insulaires régionaux, une deuxième qui se consacre aux aéroports, quand une troisième gamme d'articles marie, à l'unisson, les deux axes. Ainsi, depuis le renforcement de mon assise insulaire, en 2014, une dizaine d'articles, présentés dans le volume 2, ont été consacrés aux enjeux et défis de l'accessibilité insulaire portuaire et aéroportuaire régionale. Je présente ici mes principaux résultats en en proposant une toile dessinée à grands coups de pinceau, où ressortent quelques lignes directrices en même temps que quelques détails.

	Superficie	Population	IDH ¹²⁷	Statut	Composition
Comores	1 862 km ²	806 153	0,481	Indépendant	L'Union des Comores est composée de 3 îles : Ngazidja, Mohéli, Anjouan
La Réunion	2 512 km ²	865 805	0,811	Département français	-
Madagascar	587 000 km ²	24 430 025	0,506	Indépendant	La République malgache est composée de la Grande Île et d'un chapelet de petites îles dont l'archipel de Nosy Be (60 îles et ilots)
Mayotte	374 km ²	256 500	0,645	Département français	Grande-Terre, Petite-Terre
Maurice	1 865 km ²	1 263 820	0,755	Indépendant	La République de Maurice est principalement composée de Maurice, de Rodrigues et d'Agaléga (deux ilots)
Seychelles	455 km ²	97 023	0,811	Indépendant	La République des Seychelles est composée de 115 îles (les trois principales étant Mahé, Praslin, La Digue)

Source, compilation de l'auteur

Tableau 9 : Quelques données sur les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien

Dans les petites îles du Sud-Ouest de l'océan Indien, les quatre spécificités, déclinées dans le chapitre 6, sont visibles :

- On dénote une spécialisation des portes. Dans ces îles, plus de 90 % des marchandises arrivent par bateau. La question de la desserte portuaire s'avère donc primordiale, tout autant que celle de la desserte aérienne, puisque plus de 90 % des passagers pénètrent ou quittent le territoire national par avion, à l'exception de la desserte Anjouan-Mayotte.
- Les ports jouent essentiellement le rôle de porte d'entrée. Les importations composent à plus de 80 % le trafic portuaire total.
- L'arrière-pays est captif. Chacune des petites îles de la zone ne renferme qu'une structure portuaire. La Réunion peut sembler comme une exception avec ses deux ports. Redisons que Port Est et Port Ouest forment une seule et même entité, connue sous le nom de Grand port maritime de La Réunion.
- L'avion a joué un rôle notable dans la mise en tourisme des espaces tropicaux régionaux qui ont opté pour cette voie, en l'occurrence Maurice et les Seychelles.

La Réunion, en revanche, se distingue des autres petits territoires insulaires de la zone en disposant de deux portes aéroportuaires : une dans le nord, l'autre dans le sud de l'île. Notons, néanmoins, que l'activité aéroportuaire de la seconde est « phagocytée » par l'aéroport du chef-lieu, lequel accapare 96 % du trafic insulaire. Madagascar diffère peu du tableau présenté. Certes, elle abrite deux portes aéroportuaires capables d'accueillir des vols long-courriers, mais une se situe dans la Grande Île et l'autre dans l'archipel de Nosy Be. De même, seules deux principales portes portuaires (Toamasina et

¹²⁷ Selon M. Goujon et J.-F. Hoarau in *Région et développement*, 2015.

Ehoala) sont susceptibles de recevoir des navires de commerce au long cours, quoique la seconde soit essentiellement dédiée à l'exportation d'ilménite. Ports et aéroports restent, eu égard au mal développement du pays, en nombre limité.

Pour qui et comment fonctionnent les portes insulaires du Sud-Ouest de l'océan Indien ? En d'autres termes, quel est le besoin de transport à l'intérieur de cet espace insulaire ? Témoigne-t-il de liens régionaux ou relève-t-il davantage de liens exogènes ? Quel territoire insulaire joue le rôle de hub ? Ce rayonnement, voire hégémonie, est-il identique pour le port et l'aéroport ? Il importe ici de cerner les grandes dominantes de l'accessibilité insulaires du Sud-Ouest de l'océan Indien.

7.1 Un bref aperçu du paysage aérien régional : un réseau faiblement maillé vs logiques extrarégionales

L'avion est dans l'absolu un mode de transport parfaitement adapté à l'émission insulaire (Ranély Vergé-Dépré, 2008). Cela étant, comme « aucun réseau n'offre partout les moyens qu'il met au service du mouvement » (Bavoux *et alii*, 2005, p. 97), la desserte régionale est très déséquilibrée.

Étudier les paysages aériens et portuaires demande de maintenir une veille permanente. J'écrivais dans un article paru en 2017 que seule Air Austral, la compagnie réunionnaise, a l'ambition et les moyens de jouer le rôle de compagnie régionale. Les rentes de situation ne sont pas éternelles et force est de constater que sur l'échiquier régional, Air Mauritius avance ses pions. La nouvelle stratégie adoptée par la compagnie mauricienne depuis 2018 vise à un renforcement de son ancrage régional. Manifestement « le monde des compagnies aériennes est en perpétuel changement » (Biplan, 2004, p. 56). Cela étant dit, en dépit d'une volonté de renforcement du positionnement d'Air Mauritius, le réseau régional continue de présenter des lacunes en termes de contact et de concordance, de potentialités et de choix.

Effectivement la toile aérienne régionale reste insuffisamment maillée. Toutes les capitales ne sont pas reliées entre elles ; seule La Réunion a cette envergure grâce à sa compagnie (Air Austral). Le paysage aérien régional n'échappe donc pas à la rapidité des séquences qui ont cours dans le transport aérien. Ainsi, tandis que Air Seychelles vient de mettre fin à la ligne Mahé-Antananarivo (pourtant effective que depuis décembre 2014), Air Mauritius annonçait presque simultanément l'ouverture de la liaison entre Maurice et les Comores, via Mayotte. S'il en résulte, pour les uns, un raccourcissement de la durée du parcours, pour les autres, la durée de transit et le nombre de rotations s'accroissent. Outre la « feue » liaison Mahé-Antananarivo, il existe un autre chaînon manquant dans la couverture régionale ; aucune liaison directe entre les Seychelles et les Comores n'est identifiée. Le réseau régional n'est donc pas connexe puisque tous les lieux, disons ici les capitales, ne peuvent être joints, de façon directe, à partir de n'importe quel point.

Interroger la desserte régionale amène aussi à questionner le rôle des compagnies aériennes. Quatre compagnies régionales¹²⁸, d'inégale envergure, Air

¹²⁸ Il est à noter que la compagnie comorienne Int'Air Îles a un rôle d'observatrice. Elle est en activité, plus connue alors sous le nom d'Inter Île Air, depuis 2008. Pour pérenniser son activité et étendre son périmètre d'action, la petite compagnie, basée à Anjouan, avait réussi à louer un A350 à une société sud-africaine, mais c'était sans compter quelques soubresauts. Ainsi, elle a été empêchée dans ses activités par l'Agence Comorienne de l'Aviation Civile (ACAC), laquelle a dépoussiéré un vieux règlement stipulant

Austral et sa filiale Ewa, Air Madagascar, Air Mauritius et Air Seychelles dominent la place (tableau 10). Porte-drapeaux de leur île, voire emblèmes nationaux, elles transportent conjointement environ 3,5 millions de passagers. L'ensemble de ces compagnies ne font partie d'aucune des trois grandes alliances qui « couvrent » le monde. Or l'intégration des régions dans les réseaux des alliances est le reflet de leur insertion dans l'économie-monde (Strale, 2006). À défaut, Maurice a néanmoins développé, avec Air France, le partenaire historique, des relations étroites. Sur la ligne Maurice-Paris, les deux compagnies ont signé une joint-venture, ce qui implique le partage des recettes et des dépenses (poste carburant notamment) et donc de véritables économies d'échelle. En l'absence d'alliance, le transporteur mauricien a noué des accords commerciaux avec une dizaine de compagnies. Cette pratique¹²⁹ lui permet d'acheminer davantage de touristes.

	Air Austral	Air Madagascar	Air Mauritius	Air Seychelles	Ewa	Inter'les Air
Date de création	1990	1961	1967	1976	2013	2008
Passagers transportés (nbre)	1 031 932	467 000	1 603 000	350 000	70 000	!
Actionnaires majoritaires	Sematra (98 % : Région Réunion, Département...)	État malgache (51%), Air Austral (49%)	Air Mauritius Holding (51% : gvt mauricien, compagnies aériennes (Air France, Air India...))	Gvt des Seychelles (60%), Etihad (Abou Dabi) (40%)	Air Austral (51 %)	Actionnaires privés locaux
Nbre lignes court-moyen-courriers	9	4	10	1	8	4
Nbre lignes long-courriers	5	3	16	3	0	0
Base de la compagnie	Aéroport Roland Garros, Saint-Denis ¹³⁰ de La Réunion	Aéroport Ivato, Antananarivo Madagascar	Aéroport Sir Seewoosagur Ramgoulam, Plaine Magnien	Aéroport Pointe Larue, Mahé, Seychelles	Aéroport Dzaoudzi Petite-Terre, Mayotte	Aéroport Bandar es Eslam, Anjouan, Comores

Toutes les données datent d'avril 2018, sauf le nombre de passagers de 2017 ; sources, compagnies aériennes

Tableau 10 : Les caractéristiques des compagnies aériennes régionales

qu'un transporteur comorien ne peut exploiter un avion en location que pendant une durée de 6 mois. La compagnie anjouanaise a dû stopper sa location et ne fonctionne plus qu'avec des Cessna de 12 places en moyenne. AB Aviation, l'autre compagnie comorienne, après avoir mis, un temps, la clé sous la porte, connaît une timide reprise d'activité depuis septembre 2017. Elle dispose de deux Embraer de 30 places chacun.

¹²⁹ Avec Malaysia Airlines et Kenya Airlines, l'entente est de type *free flow*, pour rappel chaque compagnie a libre accès, pour les commercialiser, à la totalité des capacités de l'autre sur la ligne. Avec Air India, Emirates et la South African Airways, l'accord est de type *block-siège* : sur les vols Maurice-Inde, 16 sièges sont réservés par Air India, 47 sur la liaison Dubaï-Maurice par Air Mauritius.

¹³⁰ On associe le nom de la plus grande ville située à proximité de l'aéroport (même si la structure n'est pas forcément implantée sur la commune de Saint-Denis).

Quelques velléités de structuration du réseau aérien régional à l'initiative de la Commission de l'Océan Indien ont néanmoins été menées. L'alliance Vanille¹³¹, qui a vu le jour en juin 2015, symbolise ces aspirations. Elle regroupe les six compagnies aériennes des îles de la zone, lesquelles font toutes parties, à l'exception de Mayotte, de la COI. L'objectif initial était évidemment de travailler en symbiose pour améliorer la connectivité régionale. Après trois années d'existence, force est de constater que l'alliance n'a pas tenu ses promesses, empêchée par les rivalités entre deux des membres, en l'occurrence Air Austral et Air Mauritius. Son existence semble compromise. Seul le « pass Vanille » permet aujourd'hui une amélioration des connexions inter-îles. Développé par Air Austral en 2014, il est en revanche exclusivement dédié aux touristes à la condition qu'ils visitent au moins quatre îles ! Il vise à favoriser les séjours combinés dans la zone, à des prix attractifs, et se veut le pendant du « pack multi-destinations » aux Antilles.

Classe et option	Coût
Classe standard Tarif « basic » : Sans bagage, Sans repas Sans choix de siège 1 bagage cabine (12 kg)	299 euros TTC Aller-retour
Classe standard Tarif « smart » : 1 bagage en soute 1 repas Choix du siège	498 euros TTC Aller-retour
Classe affaire Tarif « Premium » : Bagages en soute Repas + toutes options	649 euros TTC Aller-Retour
Sélection d'options	
Bagage en soute	35 euros Aller
2 nd bagage	70 euros Aller
Repas	20 euros Aller
Salon VIP	30 euros Aller
Coupe-file	20 euros Aller
Choix du siège	15 euros Aller
Embarquement prioritaire	15 euros Aller
Siège hublot	15 euros Aller

Source, French Bee, prix des billets pour un voyage du 10 au 18 septembre 2018, entre La Réunion et Paris-Orly, simulation faite au 14 juin 2018

Tableau 11 : French Bee, une low cost long-courrier sur la ligne La Réunion-Paris

Le paysage aérien régional connaît aussi des bouleversements liés à l'arrivée récente, initiée à La Réunion par XL Airways, des compagnies *low cost* long-courriers,

¹³¹ Sans commune mesure avec les grandes alliances, à l'instar de Star Alliance, One World et SkyTeam qui dominant, en réalisant 70 % du trafic et en concentrant au total une cinquantaine de transporteurs, le paysage aérien mondial. Dans ce type d'alliance « mondialisé », les compagnies visent à élargir, à moindre coût, leur réseau (Biplan, 2004).

qui avait été précédée de celle des compagnies charters¹³², à partir des années 80. Beaucoup de transporteurs aériens traditionnels étaient sceptiques à l'idée d'appliquer du *low cost* sur du long-courrier mais force est de constater que nous assistons à l'émergence d'un nouveau modèle. En quoi consiste la stratégie, qui a fait ses preuves sur le court et moyen-courrier, d'une *low cost* ? Sa réussite s'appuie, comme le souligne P. Zembri, sur la mise en place d'un modèle économique original, « permettant la formation de prix structurellement plus bas que ceux des grandes compagnies en place » (2009, p. 449). Ce type de compagnies utilise des appareils neufs, dont l'espace a été optimisé. Le personnel est polyvalent. Par ailleurs, le jeu des options et accessoires peut faire rapidement grimper le prix du billet. Tout y est payant, quoiqu'il existe quelques ajustements sur le long-courrier, des bagages aux cartes d'embarquement, des repas aux emplacements dans l'avion. Le *low cost* long-courrier comporte souvent deux classes contre une seule sur le court-courrier. La Réunion est actuellement desservie, au départ de la métropole, par deux compagnies *low cost* : XL Airways, depuis décembre 2012 et French Bee, ex-French Blue, depuis juin 2017 (tableau 11). Elles se partagent respectivement 7 % et 10 % du marché, loin derrière Corsair (19 %) Air Austral (31 %) et Air France (32 %).

La libéralisation du ciel aérien, notamment à Maurice et aux Seychelles, a également redessiné l'architecture régionale. À Maurice, cette ouverture, dans l'objectif de préserver la petite compagnie nationale, a longtemps été entravée. Après une timide ouverture au cours de la décennie 2000, avec Transaero (Russie), Corsair (France), Virgin Atlantic (Grande-Bretagne), Comair (Afrique du Sud), Edelweiss (Suisse) et LTU (Allemagne), un virage s'opère vers 2014-2015. Sous la pression des hôteliers, le gouvernement finit par mettre en place une véritable politique de « ciel ouvert¹³³ ». Aujourd'hui, une vingtaine de compagnies desservent l'île Maurice. Face à la concurrence, Air Mauritius a revu sa stratégie en multipliant les accords, en renforçant et en ouvrant de nouvelles dessertes en Afrique notamment (Mozambique, Tanzanie). Aux Seychelles, l'arrivée de Joon (filiale d'Air France), de British Airways et d'Edelweiss, en 2018, a en revanche contraint la compagnie à réduire la voilure (fermeture des lignes vers Paris et Antananarivo). Ces compagnies s'ajoutent aux dix déjà présentes sur les segments de routes s'étirant jusqu'aux Seychelles (dont Emirates, Condor, Ethiopian Airlines...).

S'intéresser à la thématique aérienne dans l'ensemble du Sud-Ouest de l'océan Indien ne peut s'envisager sans étudier les mobilités, *a fortiori* touristiques (encadré 16). Trois types de lignes aériennes, fils souvent tissés jusqu'au lointain, se font jour :

- les lignes à vocation touristique comme à Maurice (encadré 17) et aux Seychelles. Elles alimentent et conditionnent l'activité aéroportuaire. Ainsi, sur les 3,7 millions de passagers comptabilisés à l'aéroport de Plaisance, plus de 70 % sont des touristes. La proportion est plus élevée aux Seychelles, 88 % des 730 000 passagers.
- les lignes mixtes mariant mobilités des populations locales et touristiques comme à La Réunion et à Madagascar, où les flux touristiques représentent

¹³² Ces compagnies charters avaient ébréché le monopole d'Air France sur la liaison La Réunion-Paris à partir de 1983.

¹³³ Elle permet à n'importe quelle compagnie appartenant à l'un ou à l'autre des deux États signataires de voler sans restriction majeure de fréquence, de capacité ou de prix entre une paire de villes. Elle suppose la libre création de routes entre les deux pays.

respectivement 43,8 % et 55 % des flux totaux de passagers. Comparativement, eu égard à leur niveau de vie, les Réunionnais sont ceux qui voyagent le plus. Deux liaisons, orientées vers la métropole pour l'une et vers Maurice¹³⁴ pour l'autre, prédominent.

- et les lignes établies pour rompre l'enclavement, à l'instar des Comores, de Rodrigues et de Mayotte. Dans ces îles, l'activité touristique est erratique, quoiqu'en cours d'augmentation dans l'île sous souveraineté mauricienne. L'île du « Chercheur d'or », de J.-M. Le Clézio, est particulièrement appréciée des Réunionnais pour son côté suranné, carte postale du temps « lointan ».

Dans l'océan Indien, loin de l'affluence enregistrée dans le bassin Caraïbe, Maurice est la seule destination insulaire du Sud-Ouest de l'océan Indien à avoir dépassé le million de touristes. Plus loin, dans le prolongement de la pointe indienne, le Sri Lanka (2 millions de touristes) et les Maldives (1,275 million de touristes) peuvent se targuer de rivaliser avec l'île la plus réputée des Mascareignes. Le fameux triptyque « sea, sun and sand » reste l'argument primordial de vente des petits espaces insulaires régionaux. D'autres cherchent à se démarquer, comme La Réunion, qui met en avant ses cirques et remparts, « zébrés » de sentiers de randonnées, classés patrimoine mondial de l'humanité.

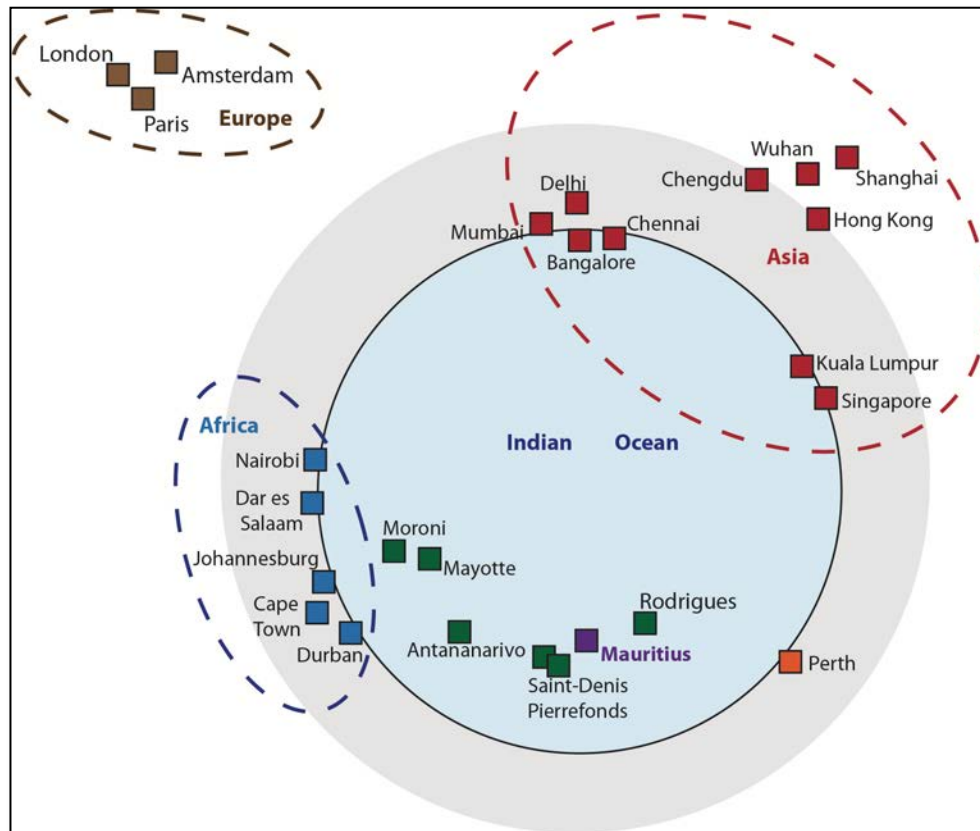
Un point commun est partagé par l'ensemble des îles situées dans le sud-ouest de l'océan Indien : les touristes sont majoritairement originaires d'Europe. Les héritages historiques et culturels, toutes les îles de la zone sont d'anciennes colonies anglaises ou françaises, expliquent cette primauté des flux. Dans le département de la Réunion, les touristes français sont largement prédominants (78 % des flux totaux). C'est un tourisme avec une forte empreinte affinitaire. À Madagascar, les touristes européens représentent les trois-quarts des visiteurs, dont les Français arrivent en tête. Aux Seychelles, le poids des touristes européens ne cesse, en revanche, de reculer (62 % en 2017 contre 73 % en 2011) au profit des touristes asiatiques (23 % en 2017 contre 10,6 % en 2011), en particulier chinois. L'entrée de la compagnie Etihad dans le capital d'Air Seychelles a conduit à élargir l'éventail de la clientèle. L'imbrication des liens, par le biais des partages de code, entre Air Seychelles et Etihad, a ainsi permis de doper les arrivées. À Maurice, la clientèle touristique, bien que majoritairement issue d'Europe (57 % des arrivées), est plus diversifiée que dans toutes les autres îles (16,2 % de touristes asiatiques et 22,8 % de touristes africains).

Dans cette région de l'océan Indien, quelques espaces insulaires restent en marge de l'affluence touristique, en l'occurrence Mayotte, les Comores et Rodrigues. Ces territoires accueillent moins de 65 000 touristes par an. Les Comores, en dépit de quelques tentatives pour impulser le tourisme, souffrent de l'instabilité politique du pays, marquée par de multiples coups d'états et tentatives sécessionnistes depuis l'indépendance en 1975. Mayotte et Rodrigues font sensiblement jeu égal. L'activité touristique s'y développe à petits pas. Dans la première, les grèves et manifestations à répétition n'ont pas pour l'heure favorisé le processus de touristification. Dans la seconde, « le tourisme semble en revanche porteur de promesses » (Jauze, 2013). Quoique pour l'heure, l'aéroport n'ait pas la capacité, eu égard à la petitesse de la piste,

¹³⁴ Plus de 140 000 Réunionnais se rendent en vacances chaque année dans l'île voisine. La proximité, le taux de change et la langue font de Maurice une destination touristique appréciée des Réunionnais.

1287 m, d'accueillir des gros-porteurs ; il reste limité à des ATR de 72 places, faisant la navette jusqu'à Maurice et La Réunion.

Encadré 16 : Une clientèle majoritairement européenne



Source, Air Mauritius Annual Report, 2017 ; schéma présenté lors d'une communication à Dar es-Salaam 22 septembre 2018 ; conception et réalisation M.-A. Lamy-Giner

Figure 51 : L'aire de rayonnement d'Air Mauritius, un ancrage sur les pourtours de l'océan Indien

À Maurice, la conquête de nouveaux marchés, portée par une politique touristique très offensive, est une gageure permanente. Tandis que les marchés européens sont arrivés à maturité, les pays asiatiques forment une nouvelle cible (Pébarthe, Mondou, 2016, 2013). Depuis Maurice, les lignes courent jusqu'aux principaux bassins touristiques, cœur de cible des autorités mauriciennes. La compagnie nationale Air Mauritius est au service de cette stratégie. Outre les deux lignes historiques vers l'Europe, la compagnie nationale dessert une vingtaine de destinations, en particulier les pays du pourtour de l'océan Indien (Afrique du Sud, Kenya et Tanzanie en Afrique, Inde, Malaisie, Singapour et Chine en Asie) (figure 51).

La consolidation du marché chinois a été permise par l'ouverture de cinq nouvelles lignes (Wuhan, Chengdu, Shanghai, Beijing et Guangzhou ; quoique ces deux dernières aient été éphémères) depuis 2012, en sus de celle de Hong Kong. Nonobstant, en dépit de ces lignes aériennes et de campagnes de promotion intenses, le marché chinois s'essouffle (chute de 11 % entre 2015 et 2016). Ouvrir une ligne aérienne ne peut donc suffire à attirer et pérenniser les flux touristiques (Gay, 2009). Air Mauritius a dû réduire son offre (en termes de fréquence) vers la Chine. En revanche, les quatre lignes opérées par

Air Mauritius vers l'Inde ne désemplissent pas. Maurice se positionnant au 10^{ième} rang mondial des pays accueillant des diasporas indiennes¹³⁵, les liens historiques et culturels sont forts.

Encadré 17 : Air Mauritius, au service de la stratégie touristique mauricienne

Il ressort que pour l'ensemble des îles de la zone, les liaisons long-courriers, en termes de nombre de passagers transportés, priment sur les liaisons régionales. Deux facteurs apparaissent. D'une part, les flux denses avec l'Europe, sont marqués par le poids des héritages historiques, culturels et économiques. D'autre part, les flux s'intensifient avec l'Asie. Toutes les îles de la zone sont aujourd'hui reliées directement au continent asiatique. Les compagnies aériennes régionales desservent l'Inde (Air Seychelles, Air Austral, Air Mauritius) et la Chine en vol direct (Air Mauritius, Air Madagascar et Air Austral en partage de code depuis 2017, Air Seychelles en partage de code sur les vols opérés par Etihad). Le potentiel touristique des marchés émetteurs asiatiques, en particulier des deux membres des BRICS, d'où sont originaires, par ailleurs, une partie des populations des Mascareignes, explique ce nouveau quadrillage.

7.2 Un bref aperçu du paysage portuaire régional, sur fond de duel entre Maurice et La Réunion

Le panorama portuaire de la zone fait ressortir deux catégories de complexes portuaires. La première renferme des ports à l'activité somme toute modeste, inférieure au million de tonnes. Les Seychelles, Mayotte et Anjouan sont de ceux-là. À l'opposé, les ports de Maurice et de La Réunion se révèlent plus dynamiques, évoluant tous deux dans une atmosphère saturée de concurrence. Entre les deux groupes, le port malgache de Toamasina enregistre, depuis peu, des problèmes de saturation.

Aux Seychelles, l'archipel aux « 115 îles », un seul petit port de commerce a été érigé dans la capitale Victoria. Quelque peu atone, son trafic atteint difficilement la barre des 650 000 tonnes, dont environ un quart généré par les exportations de thon. La pêche au thon représente la seconde source de devises, derrière le tourisme, pour l'archipel seychellois (Lamy-Giner, 2017b). L'île est surtout desservie par la CMA CGM grâce à deux lignes feeders. La première s'opère au départ de Mayotte (ligne *Indian Ocean Feeder 4*) à un rythme d'une fois toutes les trois semaines. La seconde (ligne *Noura Express 2*) au départ de Khor al Fakkan (E.A.U.) englobe les Seychelles et Mayotte dans une boucle hebdomadaire.

L'Union des Comores, quant à elle, dispose d'un port principal à Mutsamudu et d'un port secondaire à Moroni. Situé sur l'île principale de Grande Comore, le port de Moroni est impraticable (tirant d'eau de 5,5 m), d'où la nécessité de décharger les navires au large¹³⁶. Depuis que sa gestion a été confiée à l'opérateur concessionnaire Africa Logistics, filiale du groupe Bolloré (2011), le port a vu son trafic sensiblement augmenter. Bien que « traitant » dorénavant 18 700 EVP et 76 400 tonnes de marchandises générales, il reste dépendant, en cas de forte houle, de l'autre port

¹³⁵ On dénombre, à Maurice, 900 000 Indiens, descendants des engagés venus travailler dans les plantations de canne à sucre.

¹³⁶ Les navires mouillent à 400 m du rivage et des boutres en bois assurent la navette entre le port et l'aire maritime de stationnement.

comorien, Mutsamudu, aménagé dans l'île voisine d'Anjouan. Pour autant le port anjouanais, pénalisé par l'absence d'opérations régulières de dragage et la petitesse des infrastructures (un seul quai de 173 m) ne connaît pas non plus une activité trépidante. Au cours des années 2000, le gouvernement affichait pourtant comme ambition de faire de Mutsamudu un hub régional. Dettes exorbitantes et choix hasardeux de gestion ont fait avorter un projet auquel était pourtant affilié, entre autres, l'armateur Maersk. Depuis, le port végète et son trafic ne dépasse guère les 30 000 EVP. Mutsamudu est non seulement symptomatique des difficultés de gestion d'un port d'un État se rangeant dans la catégorie des Pays Moins Avancés, sans véritable organe de régulation et capacités de financement, mais aussi des réticences d'un gouvernement à vouloir assurer le développement d'une île aux volontés sécessionnistes.

À une centaine de kilomètres de là, Mayotte a longtemps été traitée en parent pauvre par la France. Effectivement, bien que l'île la plus orientale de l'archipel des Comores accède, après un mécanisme controversé, au statut de collectivité territoriale française en 1976, elle doit patienter, parce que son avenir était alors hypothétique, une quinzaine d'années avant qu'un port ne soit érigé à Longoni, dans le nord-est de Grande-Terre. Livré en 1992, il accueille un petit terminal à conteneurs où peuvent s'amarrer des navires de 10 mètres de tirant d'eau. Il hérite d'un second terminal à conteneurs et d'un terminal d'hydrocarbures au cours des années 2000. Aujourd'hui son trafic se monte à 840 000 tonnes, il reste néanmoins, un établissement secondaire, en marge des routes maritimes qui sillonnent, via le canal du Mozambique, cette partie de l'océan Indien. Aujourd'hui, grèves à répétition et gestion chaotique se conjuguent et entravent le développement portuaire.

Sur la dizaine de ports qui jalonnent le littoral malgache, seuls deux d'entre eux, Ehoala et Toamasina, sont capables d'accueillir dans leur enceinte des navires de commerce au long cours. Les autres comme Mahajanga ou Morondava, eu égard à leur faible tirant d'eau, ne sont dédiés qu'à une petite flotte de caboteurs, voire de feeders. À dire vrai dans ces ports, les navires feeders qui arrivent de La Réunion ou de Port-Louis doivent stationner au large pour être ensuite, dans une valse de petites embarcations, déchargés. Situé à quelques encablures de la ville de Fort Dauphin, Ehoala est le seul véritable port en eau profonde (16 m) de la Grande Île. Il a été construit et est la « propriété » de QIT Madagascar Minerals, détenu à 80 % par le groupe minier anglo-australien Rio Tinto. Dédié à l'exportation d'ilménite¹³⁷, il brasse entre 400 000 et 700 000 tonnes de minerais et autres vracs par an. Il a beau disposer de quais en eau profonde, son activité ne décolle pas. Non pas que Qit Madagascar Minerals soit opposé à une diversification des activités, mais le port souffre de son excentricité, aux confins méridionaux, mal connecté à son arrière-pays et *a fortiori* à la capitale. Le port malgache de Toamasina réalise, quant à lui, 90 % du trafic total de marchandises du pays. Au terminal à conteneurs, l'activité bat son plein depuis que sa gestion a été confiée, en 2005, par le biais d'un partenariat public-privé, à la Terminal Container Service, filiale du groupe philippin, Philippine International Container Terminal Services. Le trafic a quasiment triplé entre 2005 et 2017, passant de 83 000 à 243 000 EVP. Le port arrivant

¹³⁷ Le gisement, qui se situe au nord de Fort-Dauphin, renferme près de 70 millions de tonnes d'ilménite, soit environ 10 % du marché mondial. L'ilménite « malgache » possède une forte teneur en dioxyde de titane (TiO₂), soit environ 60 %. Les opérations minières ont débuté en décembre 2008 et la première cargaison a quitté le port en mai 2009.

à saturation, des travaux, financés par l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (AJCI) viennent de débiter pour permettre l'agrandissement des équipements et le dragage du port. Sur les 639 millions de dollars que coûte le projet, les deux tiers sont apportés par l'AJCI, ce qui en fait le principal bailleur bilatéral de Madagascar.

Deux ports, Port-Louis et Port Réunion, jouent le rôle de hub, avec un net avantage au premier (Lamy-Giner, 2006, 2008, 2017b). Bien que souvent dénommées « îles-sœurs », l'île Maurice et La Réunion se concurrencent dans de multiples secteurs (tourisme, aéroportuaire ou portuaire) afin d'occuper le fauteuil de leader régional. La palme revient de loin à Maurice. Même le rehaussement de Port Réunion comme hub régional pour la CMA CGM, le troisième transporteur maritime mondial, ne semble pas de prime abord modifier la donne. Les deux ports se caractérisent par le poids de leurs importations (encadré 18).

Ici aussi, comme dans nombre de petits espaces insulaires, les importations ont souvent un poids prépondérant par rapport aux exportations. Il est plus ou moins similaire dans les deux îles. Ainsi, les importations représentent 83,3 % du trafic portuaire total à Maurice et 83,1 % à La Réunion.

Dans l'île française, le secteur industriel, qui s'est surtout développé autour de l'agroalimentaire sur le marché de l'import-substitution et autour du BTP, reste pénalisé par des coûts élevés de production. Dans ces conditions, le recours aux importations apparaît comme une nécessité et dans un même temps la concurrence des importations nuit au développement industriel. Les exportations, hors transbordement, sont essentiellement composées de sucre et de mélasse.

Dans l'île voisine, la période post-indépendance se caractérise par une politique d'industrialisation poussée intimement liée à la mise en place d'une zone franche d'exportation, toute l'île fut proclamée ZF, en particulier dans les filières textile et habillement (Jauze, 2012, 2008). Aujourd'hui le secteur manufacturier qui a été un des piliers, l'autre étant le tourisme, du miracle mauricien représente encore 30 % de son PIB. Les exportations se composent principalement d'articles d'habillement, de jouets et de composants électroniques. Services financiers et services informatiques, surtout implantés dans la technopole « Cyber City » à 15 km de Port-Louis, sont des voies suivies plus récemment.

Encadré 18 : Le poids des importations, une comparaison entre La Réunion et Maurice

En 2017, Port Réunion a enregistré le plus fort trafic de son histoire (5,5 M de tonnes). Le trafic de conteneurs atteint dorénavant les 332 000 EVP (soit 3,3 M de tonnes), un record pour le port. Il se positionne comme le quatrième port à conteneurs français, loin derrière le Havre (2,9 M d'EVP en 2017), Marseille-Fos (1,4 M d'EVP) mais presque à hauteur de Dunkerque (374 000 EVP). Suite aux travaux de modernisation, finalisés au seuil de l'année 2016, le port Est arbore fièrement son nouveau visage. Creusé à -15,5 m, il peut dorénavant accueillir des navires de 14,5 m de tirant d'eau, en particulier des porte-conteneurs de 10 000 EVP. Le linéaire de quais, au sein du terminal à conteneurs, a été par ailleurs porté à 640 m. Désormais, Port Réunion affiche clairement ses ambitions, à savoir devenir le principal hub de transbordement régional. Pour l'heure, cette activité ne représente qu'un quart du trafic de conteneurs, mais sa progression a été, parce que partie de rien ou presque, spectaculaire ; elle a sextuplé

depuis 2014. Ce projet de hub a donc trouvé un écho auprès de la CMA CGM qui a choisi de faire de Port Réunion sa plate-forme régionale de transbordement. Dans cette optique, le transporteur français opère dorénavant plusieurs services hebdomadaires incluant La Réunion, au départ :

- de l'Europe (service NEWMO, une fois par semaine),
- du Moyen-Orient (service MIDAS 2, deux fois par semaine),
- et de l'Asie du Sud-Est (service MOZEX, une fois par semaine).

Deux lignes feeders (IOIFEEED 1 et IOIFEEED 2) permettent, en outre, la desserte des ports insulaires régionaux, en particulier Tamatave et Port-Louis, au départ de La Réunion.

Pour autant, dans la compétition régionale, Maurice a depuis longtemps pris le pas sur La Réunion et il est loin le temps où les deux complexes faisaient sensiblement jeu égal. L'écart s'esquisse, puis se creuse, à la fin des années 90, lorsque Maurice opte pour le développement, jusque-là en pointillé, de son activité de transbordement. Le choix se révèle opportun puisque aucun autre port insulaire régional n'occupait cette fonction. Aujourd'hui, le transbordement représente 31 % du trafic conteneurisé de Maurice. Le port, bien avant son concurrent direct, s'était érigé en principal point d'éclatement insulaire régional jouant un rôle de redistribution vers les ports secondaires de la zone peu ou prou desservis par les grandes lignes transocéaniques ou leurs dérivés (Lamy-Giner, 2017b). Cette hégémonie ne peut cependant pas masquer la stagnation, voire légère inflexion, du trafic de conteneurs (374 000 EVP en 2017 contre 388 000 EVP en 2016) dans le port mauricien, conséquence entre autres de la stratégie de redéploiement de la CMA CGM vers le port voisin. Actuellement, Port-Louis est desservi principalement par deux armateurs : la MSC et Maersk. À eux deux, ils réalisent 79 % du trafic de conteneurs à Maurice. Maersk dessert surtout Maurice depuis ses hubs de Salalah, (Oman) et de Tanjung Pelepas (Malaisie). La MSC, pour sa part, inclut Maurice sur ses lignes longue distance, à l'exemple de l'Australia Express (qui court de l'Australie à l'Europe) ou de la Africa Express (qui relie la Chine à l'Afrique de l'Ouest). La CMA CGM, quant à elle, n'a pas totalement déserté Port-Louis mais a laissé un énorme vide. Manifestement, entre les deux entités, la compétition porte surtout sur le trafic de conteneurs ; à peine 40 000 EVP d'écart. Le retour en force de la CMA CGM à La Réunion aura permis de muscler le bras de fer insulaire régional. D'où provient le différentiel de trafic entre les deux rivaux ? Il s'explique par les importations mauriciennes dont le tonnage est plus accusé. Il importe 500 000 tonnes de vracs liquides (gazole, kérosène, fiouls lourds) et 600 000 tonnes de vracs solides (céréales, charbon, ciment) de plus que son voisin. Son rôle de port franc¹³⁸ (500 000 tonnes de marchandises par an) lui donne de surcroît une longueur d'avance.

Quid du transport maritime régional de passagers ? Dans l'océan Indien, le morcellement insulaire et l'éloignement ne facilitent pas les connexions maritimes de passagers. Il n'y a plus, d'ailleurs, depuis l'arrêt de l'exploitation du Mauritius Pride en 2015, de liaison maritime pérenne de passagers entre Maurice et La Réunion. Ce type de liaison se fait surtout au sein d'un même État. Ainsi les liaisons intérieures entre Maurice et sa dépendance Rodrigues sont assurées, deux fois par mois, par le Mauritius Trochedia. Le bateau est dans ce cas un supplétif à l'avion beaucoup plus onéreux. Pour

¹³⁸ Il dispose d'une capacité d'entreposage de 300 000 m². Il concentre plusieurs pôles, à titre d'exemple :

- industrie légère d'assemblage de haute technologie (téléviseurs, téléphonie),
- médical et pharmaceutique,
- transbordement, traitement et exportation des produits de la mer (seafood hub).

cette même raison, les liaisons maritimes, exploitées par la compagnie mahoraise SGTM (Société de Gestion et de Transport Maritime), sont également privilégiées au sein de l'archipel comorien. De même, l'essentiel des archipels malgaches (Mitsio, Radama, Hara) qui s'égrènent le long des rivages de la Grande île ne sont accessibles qu'en bateau. Les deux plus grandes « nosy » (îles), Boraha et Be, disposent en revanche d'aéroport, surtout porte d'entrée des touristes. Aux Seychelles, l'avion a aussi la faveur des touristes, tantôt pour rejoindre les îles-hôtels éloignées (North, Bird, Denis, Alphonse ou Desroches) tantôt pour rallier les îles proches de l'île-capitale. Ainsi un ATR d'Air Seychelles relie Praslin, située à 49 km de Mahé, 24 fois par jour, contre 3 navettes quotidiennes par bateau, pour un prix à peine plus élevé (60 euros-aller pour le bateau = 50 minutes de traversée, 86 euros-aller pour l'avion = 20 minutes de vol). Aux Seychelles, l'avion, et dans une moindre mesure le bateau, participe à la redistribution de l'activité touristique sur les îles secondaires (Gay, 2000a). L'activité de croisière, longtemps balbutiante dans le Sud-Ouest, commence, sous l'impulsion de la compagnie Costa, à se structurer. Maurice est le point de départ d'une boucle incluant Madagascar, les Seychelles et La Réunion. Quelques compagnies proposant des lignes tour du monde relâchent, par ailleurs, dans les ports régionaux.

7.3 Une typologie de l'accessibilité insulaire du Sud-Ouest de l'océan Indien

En appliquant notre typologie aux îles du Sud-Ouest, deux catégories, îles sans porte et îles à portes, ainsi que leurs déclinaisons, se font jour (encadrés 19, 20 et 21). Ici point d'île à lien fixe¹³⁹. On en retrouve, en des contrées un peu plus lointaines, comme aux Maldives et au Sri Lanka. L'objectif ici n'est pas de passer en revue chaque île et archipels du Sud-Ouest, mais de faire ressortir, par le biais de quelques exemples parmi les plus illustratifs, les grandes dominantes de l'accessibilité régionale.

On les discerne surtout dans les îles secondaires des archipels de Madagascar. Les îles malgaches sont comme des petites guipures le long du littoral nord-est et est de la Grande Île. Intéressons-nous à Nosy Be, archipel escorté d'une dizaine de petites îles. L'île principale, éponyme, renferme, on l'a vu, le second aéroport malgache susceptible de recevoir des long-courriers (figure 52). Nosy Be, comme le présentait J.-N. Salomon, « a toujours été en quelque sorte le phare masquant de sa lumière l'indigence des infrastructures hôtelières et de communication de la Grande Île » (2010, p. 317). Pour autant, les petites îles sans porte sont pléthoriques dans l'archipel. Sakatia, qui compte environ 500 habitants, et Komba, quelques milliers d'habitants, sont les exemples les plus significatifs de cette absence d'équipements. Hommes et marchandises sont débarqués à même la plage.

Toutefois être sans porte ne signifie pas enclavement. Ces îles brassent des flux de touristes ou de visiteurs d'une journée arrivant de Nosy Be. Il faut compter 1 h 30 de bateau pour rallier Komba au départ de Hellville, « la capitale » de Nosy Be. Chaque jour, selon un rythme immuable, les bateaux déversent sur la plage plusieurs centaines de visiteurs, venus voir les lémuriens, un des emblèmes de Nosy Be. Sakatia est accessible depuis la côte

¹³⁹ Un projet d'île à pont est dans les tiroirs à Mayotte, pour relier Petite-Terre, où est implanté l'aéroport, et Grande-Terre. Pour l'heure néanmoins, c'est un projet de téléphérique qui semble remporter l'adhésion. Plus de quatre millions de personnes empruntent la barge à Mayotte, chaque année.

ouest de Nosy Be par pirogue (20 minutes de traversée). À Sakatia ou à Komba, point de route, tout juste quelques sentiers escarpés. Les villages se rejoignent par pirogue (figure 53). Quelques structures hôtelières, encore en petit nombre, proposent également des navettes, pour leurs clients, depuis Nosy Be.

Pour rallier l'île-hôtel de Tsarabanjina (archipel des Mitsio), il faut compter 2 h 30 en petit bateau à moteur depuis Hell-Ville.

Encadré 19 : Exemples d'îles sans porte



Source, M.-A. Lamy-Giner, août 2017

Le contrôle des bagages, sur le tarmac, au pied de l'avion, à l'aéroport international de Nosy Be. Au préalable, le passager identifie ses valises qu'un « chargeur » transporte jusqu'à la soute.

Petite pirogue à balancier pour se déplacer d'une île à une autre ou d'un village à un autre ; ici à Sakatia dans l'archipel de Nosy Be.

Figure 52 et Figure 53 : Se déplacer à Nosy Be

Aux Seychelles, les îles sans porte sont de moins en moins nombreuses. Même les îles inhabitées, sous l'impulsion de l'Island Development Company (IDC), une compagnie para-étatique en charge de la gestion et du développement des îles extérieures, sont dotées d'infrastructures. L'IDC travaille, depuis sa création en 1980, à l'amélioration de la desserte des îles distantes de Mahé (Silhouette, bien que située dans les îles intérieures, est également gérée par l'IDC). Un de ses rôles est d'assurer la construction et l'entretien des pistes d'atterrissage. Actuellement, Astove et Cosmoledo, qui prennent place dans le groupe Aldabra, où se situe l'atoll éponyme classé au patrimoine de l'Unesco depuis 1982, sont en cours d'équipement. Assomption est l'île la mieux équipée du groupe Aldabra, voire des îles extérieures (figure 49). Elle dispose d'une piste asphaltée et d'un petit port (St Thomas d'Anchorage), dont la réhabilitation a été récemment effectuée par l'Inde. Un accord, aujourd'hui caduque¹⁴⁰, avait été signé par les gouvernements indien et seychellois pour la construction d'une base militaire indienne à Assomption. Ici l'Inde finançant une partie des travaux de rénovation du port, l'accessibilité y revêt une dimension géopolitique forte.

Parmi les îles-hôtels, certaines restent sans porte, à l'instar de North, uniquement accessible par hélicoptère. Ce type de desserte répond à la volonté des propriétaires afin d'éviter la pénétration de rats sur l'île. Sur d'autres, des pontons ont été érigés (île Ronde, Sainte Anne, cette dernière

¹⁴⁰ Le principal parti d'opposition aux Seychelles a refusé de ratifier l'accord.

dispose aussi d'un hélicoptère, comme l'île au Cerf, figure 54). Elles sont situées entre 10 et 90 minutes de Mahé (figure 55)

Encadré 20 : Les Seychelles, en cours d'équipement

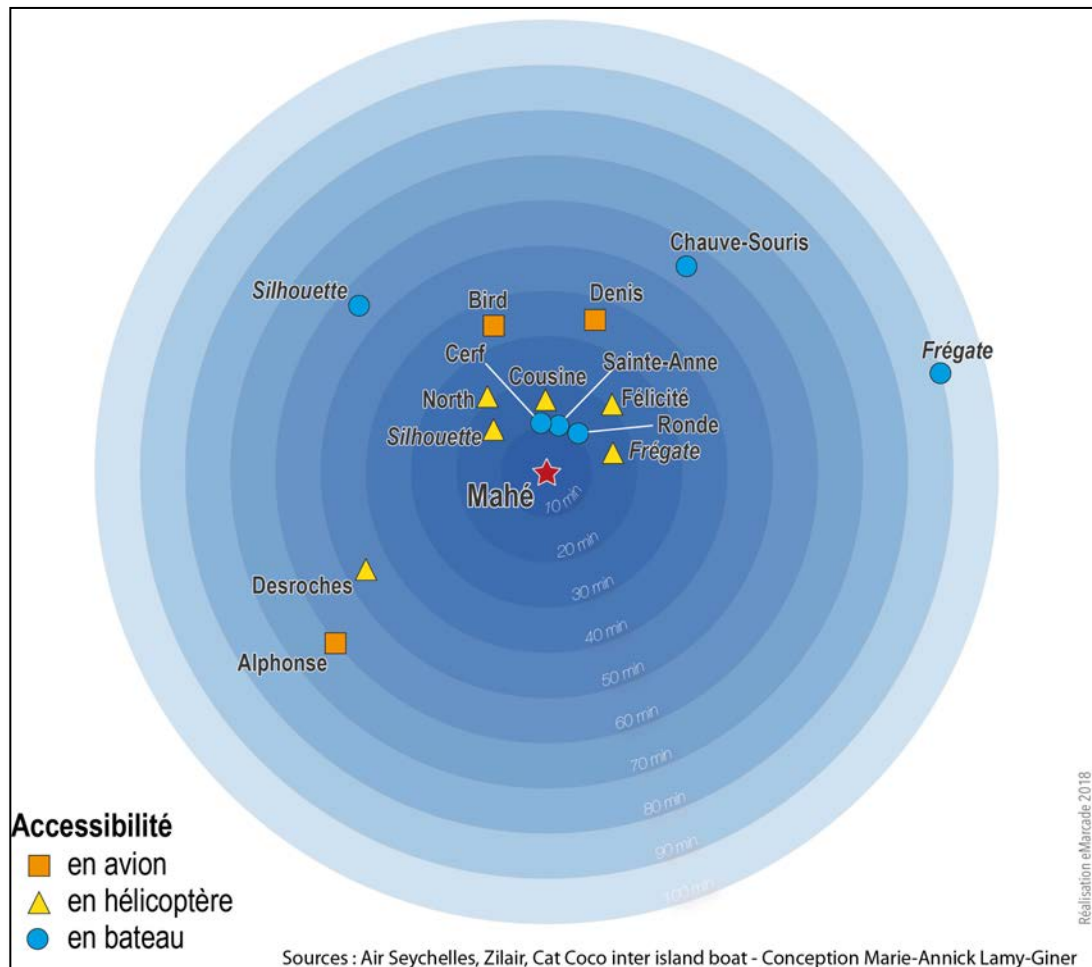


Source, Cerf Island Resort, 2018

Cerf Island (deux kilomètres de long sur un de large) se situe à 3,5 km à vol d'oiseau de Victoria, la capitale des Seychelles et à 5 km de l'aéroport. Cerf Island Resort renferme 24 villas de luxe (la plus chère coûte 980 euros par nuit). Le transfert par bateau depuis l'île-capitale est gratuit de 8 h 30 à 15 h 30 et se chiffre à 25 euros en dehors de ces horaires. La navette par hélicoptère se monte à 297 euros.

Cerf Island est une variante d'île-hôtel : à côté des 28 villas du complexe hôtelier (visible sur l'illustration), quelques villas privées sont également disponibles à la location sur l'île.

Figure 54 : Cerf Island aux Seychelles, accessible par bateau et par hélicoptère



Ce schéma présente la distance-temps pour rallier les îles-hôtels, depuis Mahé où est localisé l'aéroport international. Ce temps de parcours tient compte du moyen de transport le plus fréquemment utilisé (bateau, avion ou hélicoptère) pour se rendre dans telle ou telle île.

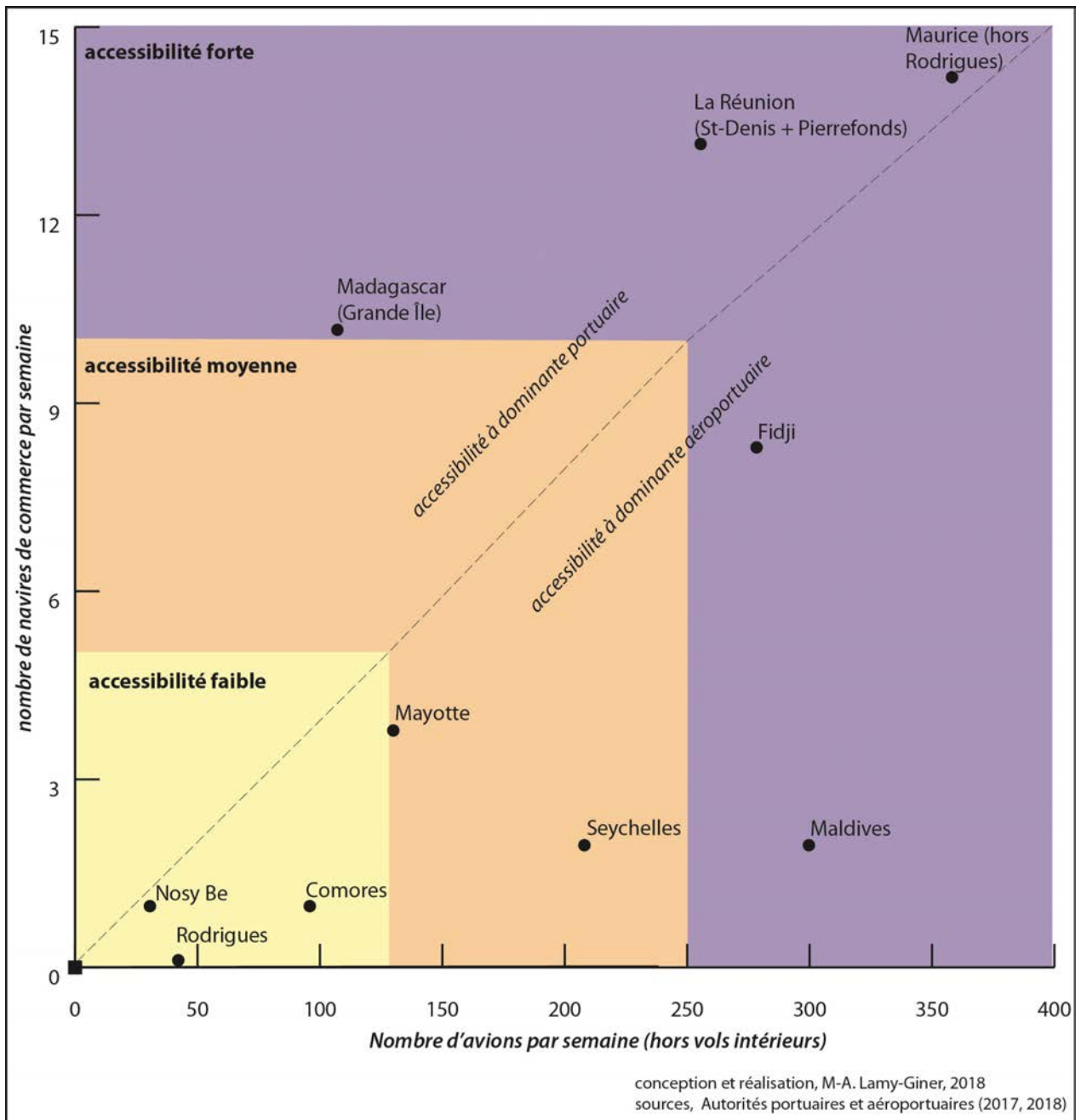
Silhouette et Frégate sont représentées à deux reprises car elles sont accessibles aussi bien en bateau qu'en hélicoptère sans que l'un soit prédominant par rapport à l'autre.

Figure 55 : La distance-temps entre Mahé et les îles-hôtels dans l'archipel des Seychelles

Le Sud-Ouest a, avec les Îles Éparses, son lot d'île-bulles. Comme indiqué dans le chapitre 6, ces îles, que dis-je ces ilots, parfois simples bancs de sable, revêtent à l'heure de la maritimisation de l'économie une importance considérable. La découverte de gisements gaziers et pétroliers dans le canal du Mozambique, comparé à une mer du Nord (Châtaigner, 2015), en fait un enjeu géostratégique. Ces potentielles richesses, additionnées aux richesses halieutiques, attisent la convoitise, (ré)activent les revendications sur ces micro-territoires, dont la ZEE totalise 636 000 km². La partie terrestre de ses îles a été transformée en réserve naturelle par une décision en date du 18 novembre 1975, adoptée par le préfet de La Réunion.

Sur quatre des cinq îles ont été aménagées des pistes d'atterrissage. Aux Glorieuses (7 km²), la piste a été aménagée sur Grande Glorieuse. Même Tromelin, petit caillou de 1 km² dont la ZEE se déploie sur 280 000 km², dispose d'une piste d'atterrissage. Bassas da India (7,5 km²), quasiment totalement submergée à marée haute, est la seule qui ne dispose pas de piste d'atterrissage.

Encadré 21 : Les îles-bulles du Sud-Ouest de l'océan Indien



Les Maldives et les Fidji sont positionnées à titre de comparaison

Figure 56 : Les dominantes de l'accessibilité régionale

Aucun gros hub, comme dans le bassin caribéen insulaire (Bahamas, Jamaïque, Porto-Rico) (Ranély Vergé-Dépré, Roth, 2017), ne domine véritablement le paysage insulaire régional. Maurice ne fait cependant pas pâle figure. Elle se positionne comme le principal nœud de transport du Sud-Ouest de l'océan Indien. Pour mesurer cette accessibilité, j'ai choisi de comptabiliser les arrivées et départs d'avions (exclusivement pour les passagers et vols internationaux) et de navires de commerce par semaine. Maurice, étant le principal carrefour régional, a servi de jauge pour bâtir mes échelles graduées (figure 56). Ce qui donne grossièrement trois niveaux d'accessibilité (forte, moyenne et faible) et permet d'avoir un aperçu de la capacité relationnelle du réseau insulaire régional. Il va de soi que ce n'est qu'une des entrées possibles et que d'autres paramètres peuvent être adjoints (vols intérieurs pour les archipels, mouvements des

avions dédiés au fret ou mouvements des navires de croisière). Par ailleurs, une accessibilité élevée ne signifie pas l'absence de problèmes (saturation, manque d'infrastructures).

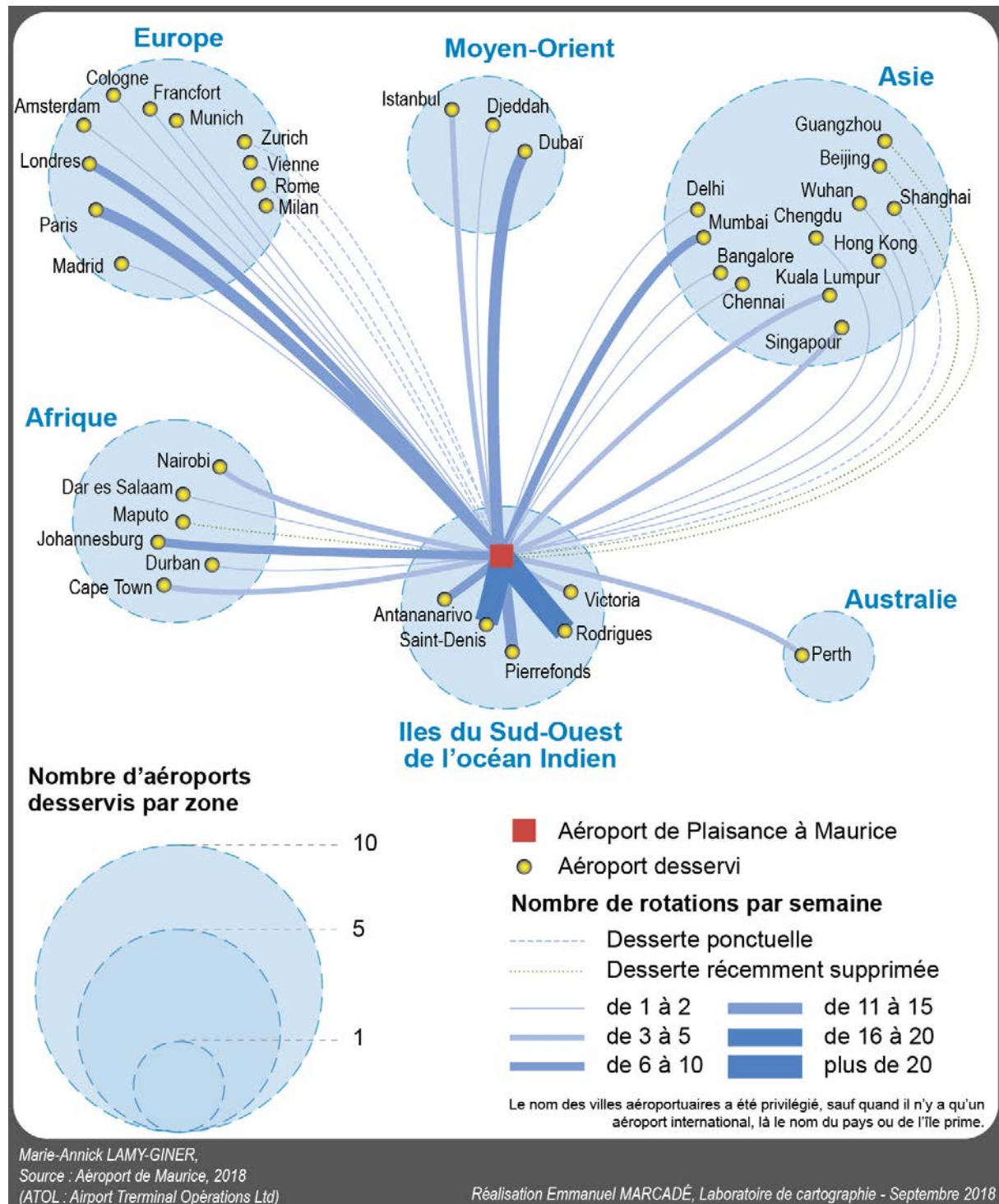


Figure 57 : Les relations aéroportuares de l'île Maurice

À Maurice, l'aéroport opère plus de 350 arrivées et départs d'avions par semaine. Il est connecté à une grosse trentaine de destinations, dont cinq destinations insulaires régionales (figure 57). Hebdomadairement, son port accueille une quinzaine de navires

de commerce, dont 72 % de porte-conteneurs. La Réunion lui tient néanmoins la dragée haute en ce qui concerne le trafic de conteneurs. Ce qui la positionne comme un hub portuaire secondaire. Une douzaine de navires de commerce y sont déchargés par semaine. Le département français n'a en revanche pas un éventail de connexions aériennes aussi large que l'île-sœur. Son aéroport est relié à 14 villes, dont 8 villes insulaires régionales. Il reçoit, quoi qu'il en soit, une moyenne de 220 avions par semaine (248 si on rajoute l'aéroport de Pierrefonds). Les flux sont denses avec la métropole, quatre villes étant desservies. Quelques « ponts » ont également été dressés avec des pays bordiers de l'océan Indien (Afrique du Sud, Inde, Thaïlande). Pour autant, il est manifeste aujourd'hui qu'un passager en provenance de La Réunion doit presque impérativement transiter par le hub mauricien pour se rendre en Afrique de l'Est, en Australie et au Moyen-Orient. D'autres alternatives sont possibles mais elles sont soit plus onéreuses, soit plus longues. Depuis le hub mauricien, les liaisons aériennes tissées jusqu'en Asie sont par ailleurs sans commune mesure.

Les Seychelles et Mayotte ont, en comparaison, une accessibilité en demi-teinte. Aux Seychelles, tandis que l'activité portuaire apparaît marginale, l'aéroport, au service de l'activité touristique, fait montre en contrepartie d'un certain dynamisme. Cet aéroport est devenu tributaire du hub d'Etihad, actionnaire majoritaire d'Air Seychelles ; la ligne Émirats Arabes Unis-Seychelles étant une des plus actives de son réseau. Mayotte, quant à elle, est pénalisée par l'absence de piste longue. L'aéroport reçoit une centaine d'avions par semaine. Son activité est surtout liée à Ewa, la petite compagnie mahoraise. L'activité portuaire, handicapée on l'a vu par des grèves à répétition et entravée par une gestion à couteaux tirés entre l'autorité portuaire, en l'occurrence le Conseil départemental, et son délégataire, végète. Le port reçoit « poussivement » trois à quatre navires par semaine.

À Madagascar et aux Comores, l'accessibilité est somme toute modeste. Dans la Grande Île, l'accessibilité prend une forme minimaliste. Certes le port de Toamasina accueille une dizaine de navires par semaine, contre un à Ehoala, mais il est congestionné et handicapé par des vols de marchandises. Les autres ports, quant à eux, souffrent d'un manque criant d'infrastructures. La saturation qui handicape aujourd'hui le port de Toamasina, bien que prévisible, n'a pu être anticipée, la faute aux cinq années de crise politique (2008-2013). L'aéroport d'Antananarivo accueille une centaine d'avions par semaine, contre une quarantaine pour celui de Nosy Be. Conjointement, les deux aéroports malgaches ne brassent qu'un quart des passagers de l'aéroport de Maurice. Cette accessibilité d'assez piètre qualité, et qui laisse de côté une grande partie du territoire, est symptomatique de la faiblesse ou des carences de la politique malgache des transports, et au-delà des institutions. Le même constat peut être dressé pour les Comores. Dans ces deux pays, comme dans nombre de PMA, « les problèmes d'accessibilité apparaissent comme des goulets d'étranglement pour le développement économique » (Begag, 1991, p. 10). Et quand bien même l'aide au développement peut aider à la réhabilitation des infrastructures de communication, son impact semble limité sur un pas de temps long. L'absence d'opérations d'entretien et de modernisation des infrastructures de communication, les faiblesses des politiques de gestion et de financement des autorités portuaires et aéroportuaires peuvent rapidement rendre caduque et inefficace un équipement pourtant vital. Ainsi depuis 2009, le port de Mutsamudu n'a bénéficié d'aucune opération de dragage et une bonne partie du port est dorénavant impraticable. Dans ces conditions, l'absence de systèmes modernes de transport annihile toute tentative d'intégration dans le marché mondial.

Il ressort qu'au niveau régional l'accessibilité, bien que dynamisée par les établissements de Maurice et de La Réunion, reste globalement faible. Pénalisée par des infrastructures déficientes ou insuffisantes, l'Union des Comores n'a pas les moyens de concurrencer les îles voisines et de s'insérer dans les échanges. À Madagascar, le développement des transports est saccadé et rythmé par les crises récurrentes. Même si le port de Toamasina connaît aujourd'hui un vaste programme d'agrandissement, la faiblesse de la desserte de l'arrière-pays entrave son bon fonctionnement. La topologie des réseaux insulaires régionaux consacre le hub de Maurice.

Conclusion de chapitre

Pour les îles, le transport aérien est, avec le transport maritime, un nécessaire instrument de désenclavement. Certaines en ont fait un outil au service du tourisme (Pébarthe-Désiré, Mondou, 2014). Régionalement, l'accessibilité est inégale. Il nous faut distinguer les îles aux réseaux défaillants, de celles hautement équipées.

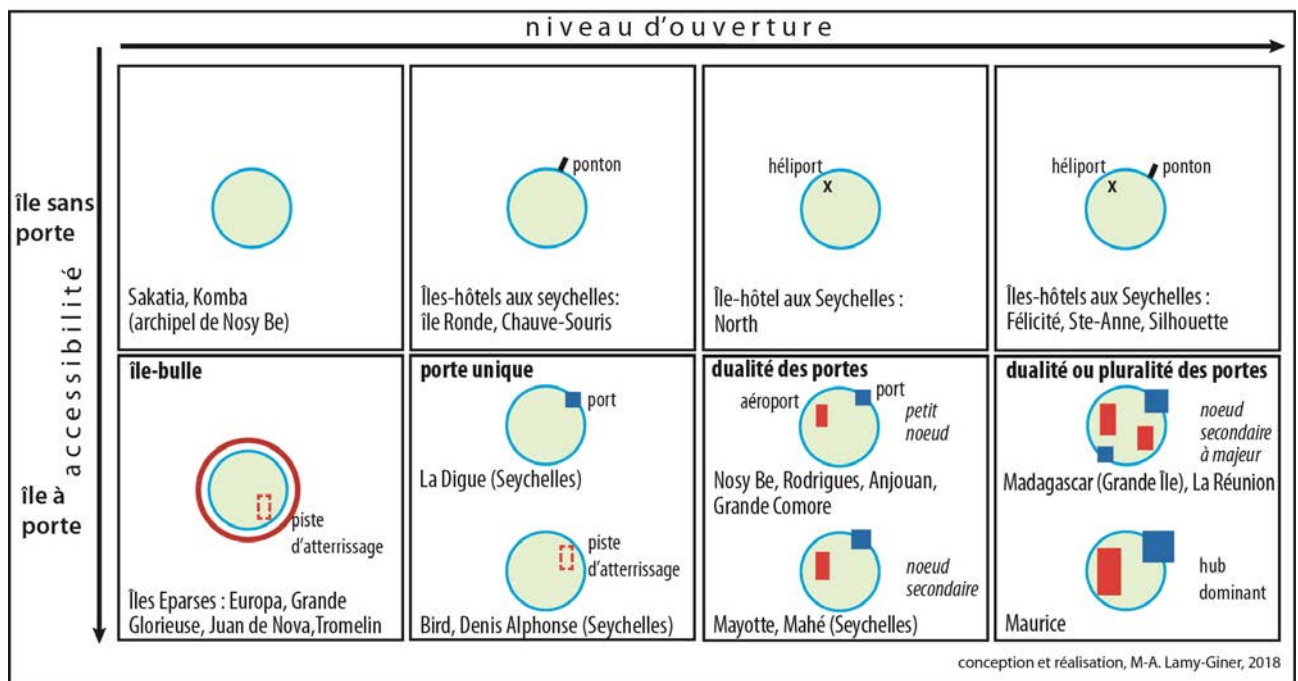


Figure 58 : La typologie de l'accessibilité insulaire appliquée au Sud-Ouest de l'océan Indien

Les îles sans porte caractérisent les îles secondaires (figure 58). Elles se retrouvent davantage à Madagascar qu'aux Seychelles, un archipel en cours d'équipements (aménagements légers dans les îles-hôtels : pontons, hélicoptères). Pour autant, disposer de portes n'est un gage ni de fiabilité ni de performance en matière d'accessibilité. Dans l'Union des Comores, les infrastructures portuaires déliquescents, reflets d'une gestion chaotique des transports, mettent à mal et hypothèquent toute volonté d'ouverture et d'insertion au niveau régional et à plus petite échelle. Et quand bien même Turkish Airline, Kenya Airways et Ethiopian Airlines ont fait leur apparition dans le ciel aérien grand comorien, Mohéli et Anjouan semblent abandonnées à leur sort. La précarité des portes comoriennes condamne, quoi qu'il en soit, l'archipel à rester en

marge des réseaux. Or, comment envisager le développement des Comores sans une modernisation des infrastructures de transport conjuguée à une réforme de leur gestion ? La problématique peut sans difficulté être étendue à Madagascar. Quoique des opérations de modernisation soient en cours, elles ne ciblent que les portes principales (aéroports de Nosy Be et d'Antananarivo et port de Toamasina), laissant une grande partie du territoire à l'écart. En définitive, Madagascar et les Comores font partie de ces PMA, il existe néanmoins des exceptions comme le Mozambique, où le système de transport est peu performant, la planification inexistante et l'accessibilité défailante.

À l'opposé, des îles aux infrastructures modernes et denses dominant la place. Régionalement, l'hégémonie de Maurice, à la fois point d'éclatement et de redistribution portuaire et aéroportuaire, saute aux yeux. Elle confisque l'essentiel des relations aériennes long-courriers. Alors que son leadership portuaire a été récemment contesté par La Réunion, qui joue le rôle de sous-hub, elle a déjà répliqué en mettant en service un nouveau terminal à conteneurs (creusé à 18 mètres de profondeur), comparable au dernier-né des ports sud-africains (Ngqura).

Chapitre 8

De nouvelles pistes à explorer

« Roberto avait décidé que s'il ne s'agissait pas de deux îles, il s'agissait certes d'une île regardant une terre plus vaste. Je ne crois pas qu'il eût tenté d'autres hypothèses, vu qu'il n'avait jamais entendu parler de baies étendues au point de donner l'impression, à qui se trouve au milieu, d'être en face de deux terres jumelles. Ainsi, par ignorance de continents démesurés, il avait vu juste ».

Umberto Ecco. *L'île du jour d'avant*.

« Quand le portail s'ouvrit en grand, nous vîmes que la route tant annoncée ne dépassait pas un maigre sentier, presque indiscernable, envahi par l'herbe et les termitières. Pour Ntunzi néanmoins, le petit chemin surgissait comme une avenue traversant le centre de l'univers. Cette mince ligne étroite alimentait l'illusion de l'existence d'un autre côté ».

Mia Couto. *L'accordeur de silences*.

« - Vous n'habitez pas en bas dans le vallon ? [...] »

- Vous ne pourriez pas me montrer le chemin au moins ? [...]

[...] On m'avait averti qu'on mettait parfois plusieurs jours à trouver le chemin du vallon [...] ».

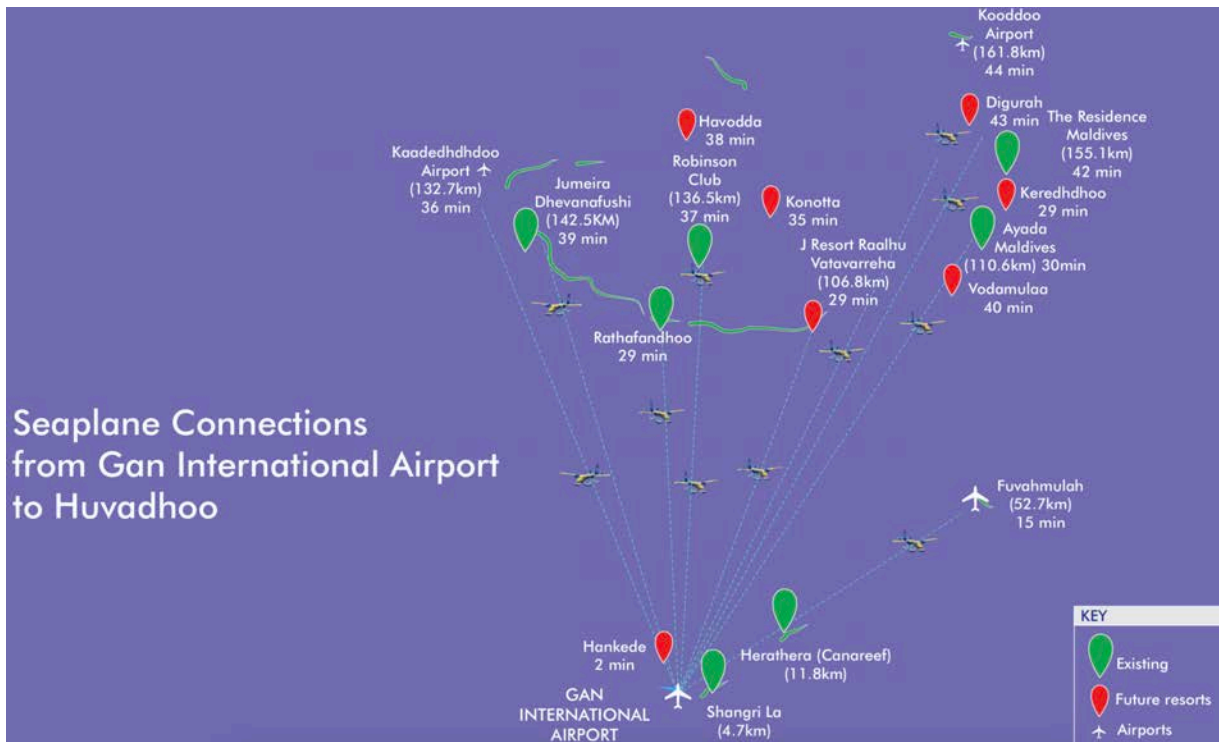
André Brink. *Le vallon du Diable*.

Introduction de chapitre

Mes recherches actuelles sur l'insularité se cantonnent au sud-ouest de l'océan Indien mais il est manifeste que j'envisage d'étendre mon périmètre d'études. En positionnant le couple accessibilité et insularité au centre de mes recherches, je souhaite suivre trois pistes, qui sont loin d'être antinomiques. La première consiste à étoffer les connaissances sur les espaces insulaires de l'océan Indien, la seconde à étudier quelques formes et déclinaisons de l'insularité, en Afrique australe. Ce faisant, je n'abandonne pas loin s'en faut, le terrain africain. D'ailleurs, je continue à travailler actuellement sur le Mozambique et l'Afrique du Sud. D'autres paramètres de l'accessibilité sont ici mobilisés, les corridors, ces axes routiers et ferroviaires qui courent jusqu'aux pays enclavés voisins (Lamy-Giner, 2017a, 2010). Je souhaite, pour en revenir à l'insularité, conduire des recherches sur les zones reculées du désert du Kalahari, aux confins septentrionaux de l'Afrique du Sud et méridionaux de la Namibie et du Botswana. Enfin, la troisième piste, celle des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), qui m'est à ce stade la moins familière, invite, en offrant une autre perspective de l'accessibilité, à repenser l'organisation des mobilités. L'île n'échappe pas à cette révolution quoiqu'inégale. Un premier aperçu de la répartition spatiale régionale de l'accès aux TIC révèle une forte dichotomie similaire à celle de l'accessibilité portuaire et aéroportuaire.

8.1 L'océan Indien insulaire, ainsi soit-« îles »

Régionalement, les paysages portuaires et aéroportuaires insulaires évoluent rapidement. Ces métamorphoses affectent et modifient tous les types de nœuds, du modeste maillon local au puissant complexe international. Pour autant, ces paysages évolutifs, où l'île Maurice apparaît en relief, ne sont pas qu'une succession de strates mais s'apparentent plutôt à des plans qui, comme dans la peinture cubiste, se coupent, se combinent, s'entrecroisent, apparaissent en transparence les uns des autres. Ils permettent de comprendre les ressorts des mobilités, d'en saisir toutes les nuances sur fond de compétition ou de timide coopération. N'étant qu'au seuil de mes recherches dans l'appréhension des mécanismes et des enjeux inhérents à l'accessibilité et à l'insularité, l'ambition de mes futurs travaux est de continuer à interroger cette interrelation. Je souhaite par ailleurs continuer, en phase avec les deux grands axes de mon unité de recherches (Océan Indien : Tourisme, Patrimoine, Territoires et Océan Indien : Sociétés, Pouvoirs) à creuser la question liant tourisme et mobilités. Aux Seychelles, par exemple, il y a un intéressant travail à réaliser sur le rôle des transports dans la diffusion du tourisme au sein de l'archipel (opposition entre les îles-hôtels et les îles où le tourisme est en cours de « démocratisation »). Au-delà du tourisme, d'autres questions concernant la desserte des îles secondaires, les impacts environnementaux ou encore les mutations des réseaux insulaires, méritent d'être approfondies. Que dire des flux migratoires entre les Comores et Mayotte quand l'accessibilité se fait clandestine et « s'appelle » *kwassa-kwassa*. « L'envers » des flux insulaires régionaux reste encore à apprécier. Jusque-là mes recherches ont surtout privilégié la comparaison entre les États insulaires régionaux. Il me faut aussi creuser les problématiques des dessertes intérieures et/ou inter-îles. En somme, il y a encore tout un travail à mener sur l'accessibilité « à grande échelle ».



Source, Gan International Airport, 2018

Les îles desservies à partir de l'aéroport international, le plus méridional de l'archipel, de Gan dans l'atoll administratif de Seenu. Elles sont situées à moins de 45 minutes de vol de Gan. Sept îles ont été « métamorphosées » en hôtel, sept nouvelles îles-hôtels sont en construction. Elles sont accessibles par hydravion.

Figure 59: Les distances entre l'aéroport international de Gan et les îles-hôtels méridionales des Maldives

Pour asseoir davantage la mise en perspective, mon intérêt porte sur les Maldives. Des travaux de J.-C. Gay (2001), de C. Ruffin-Soler (2005) ou la thèse de B. Auvray (2012) s'y consacrent. Leur point commun, l'entrée par le tourisme. Sous l'angle de la comparaison, avec d'autres archipels de la région, les travaux de A. Magnan et V. Cazes-Duvat (2004) ou encore de ceux V. Mondou et H. Pébarthe-Désiré (2014, 2013) font également bonne place à l'ovoïde maldivien. L'archipel aux 1 200 îlots, répartis en 26¹⁴¹ atolls, est un cas d'école en matière d'accessibilité et de politique touristique. Comme aux Seychelles et à Maurice, « l'histoire du tourisme (maldivien) est intimement liée à l'aviation » (Gay, 2001, p. 30). Le développement du tourisme s'est opéré dans une première phase autour de l'île-capitale, depuis l'île-aéroport (Hulhulé), puis dans une deuxième phase, à partir d'îles secondaires et enfin dans une troisième phase, à partir de nouvelles structures aéroportuaires. Selon cette logique, deux autres aéroports internationaux ont été érigés. Le premier qui se localise dans l'atoll le plus méridional, en l'occurrence Addu¹⁴², a ouvert ses portes en 2016 (figure 59). Le troisième aéroport international prend place dans l'atoll septentrional de Thilandhunmathi¹⁴³ (sur l'île de Hanimaadhoo) et est entré en activité en 2013. Le premier est relié à des vols quotidiens

¹⁴¹ L'archipel se compose de 26 atolls géographiques et comporte, selon le découpage administratif, 20 atolls.

¹⁴² Soit dans l'atoll administratif de Seenu.

¹⁴³ Soit dans l'atoll administratif de Haa Dhaalu.

au Sri Lanka, le second à l'Inde. Les connexions intérieures, vers les îles-hôtels, sont assurées par Dash8¹⁴⁴ ou hydravions, pour les plus éloignées, ou par *dhonis*, pour les plus proches. Neuf aéroports domestiques ont été aménagés, ces dernières années, pour accompagner la mise en tourisme des îles éloignées de l'île-capitale.

À ce stade, il me manque encore une pratique de terrain, compensée néanmoins par l'agrégation d'une multitude de données. Bien que cet élargissement soit encore à l'état d'ébauche, il répond aux ambitions de mon centre de recherches, à savoir la constitution et « l'alimentation » d'un observatoire des sociétés de l'océan Indien.

8.2 Insularités sans île

Une deuxième voie me semble intéressante à emprunter, celle des isolats continentaux. Manifestement, certaines îles partagent des points communs, comme l'enclavement, l'éloignement ou les discontinuités, avec les isolats continentaux (figure 60). L'isolat se définit comme un espace géographique isolé, peu ou mal desservi. Et même si l'isolat a été quelque peu reconfiguré par les moyens modernes de communication, il reste quoi qu'il en soit un espace de marge. L'accessibilité peut être une clé de lecture de cette insularité protéiforme. Les rouages et enjeux liés à l'accessibilité sont-ils communs à tous les lieux isolés ou les îles dégagent-elles des particularités ? En ce cas, ces particularités font-elles, sans en être des conditions *sine qua non*, l'île ? Ou *a contrario*, îles et isolats continentaux relèvent-ils plutôt de la même logique et des mêmes mécanismes ? L'accessibilité apparaît alors comme un dénominateur commun.

Alain Saussol de nous interpellé « L'isolement, après tout, n'est-il pas davantage engendré par le relief ou le désert que par les étendues marines ? » (1988, p. 271). En écho, Taglioni et Cruze rappellent que certaines barrières physiques, comme les fleuves ou les forêts, peuvent avoir une capacité de césure plus forte que la mer (2013). Dans le numéro des *Annales de géographie* consacré aux « Îles et oasis : de l'isolat au monde », en note liminaire, J.-F. Troin annonce : « Des oasis au sein d'une immensité marine : les îles ; des îles au milieu de déserts terrestres : les oasis ». Et de rajouter que la comparaison n'est pas neuve (2005, p. 339). Dans le même ordre d'idées, Kolodny notait en 1981 :

Mais l'isolement n'est pas le privilège exclusif des îles. Jean Brunhes a étendu le propos en examinant "les petits mondes géographiques... types d'îles ou d'ilots d'humanité". Ce sont, hormis les îles de la mer, les oasis, ces "îles du désert de pierre, du désert de sable" du M'Zab et du Souf, les groupements perdus dans la forêt boréale et équatoriale, les vallées des hautes montagnes tel le val d'Anniviers. (p. 109)

À l'issue du colloque sur l'insularité en Méditerranée, R. Fosset a pu parler des similitudes de problèmes existant entre les espaces montagnards et les îles, avant de souligner que le désenclavement « était plus facile à atteindre en montagne que dans les îles » (1976, p. 227). À grande échelle, le propos peut être nuancé. Ainsi, les stations de montagne créées *ex nihilo*, en situation d'isolat, sont sans doute moins accessibles que bien des îles (figure 61). Route dédiée, train à crémaillère, transport par câble, permettent d'assurer une continuité territoriale mais « les ruptures et les vitesses dans

¹⁴⁴ Sept Dash8-300 de 50 places et deux Dash8-200 de 37 places composent la flotte maldivienne. Avions court-courriers, ils sont particulièrement bien adaptés aux pistes courtes.

les rythmes de déplacement sont nettes » (Varlet, Ageron, 2015, p. 100). Parfois l'ouverture d'infrastructures de communication dans des régions enclavées se traduit par une volonté de contrôle et de mise en valeur des marges, comme dans le Sahara algérien (Fontaine, 2005). D'autres fois, elle participe à la déprise rurale comme dans les oasis de la région de Tata (au Maroc) (Barathon *et alii*, 2005) ou contribue à accélérer le processus d'urbanisation littorale et de périurbanisation de la campagne « sans l'assurance d'un réel développement » comme dans le Rif oriental marocain (Gauché, 2010, p. 83).

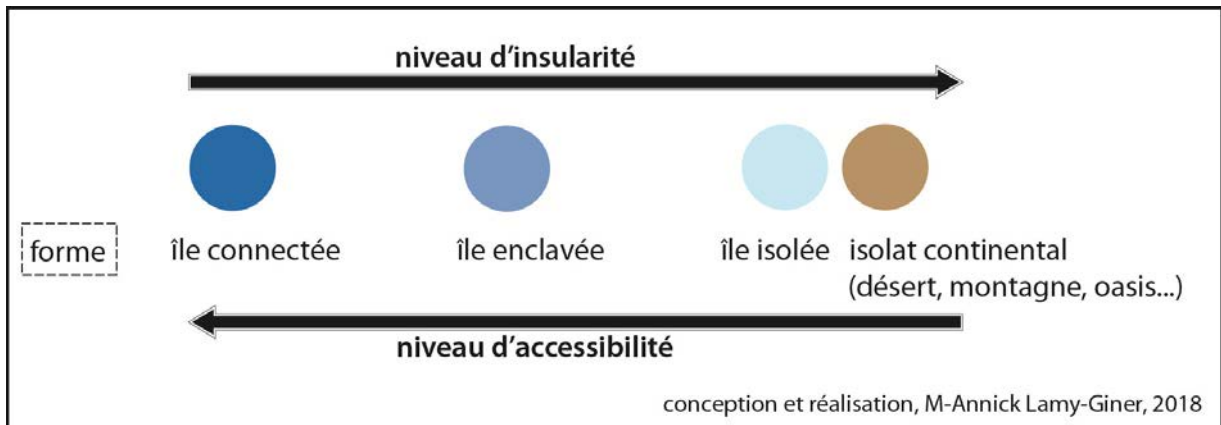
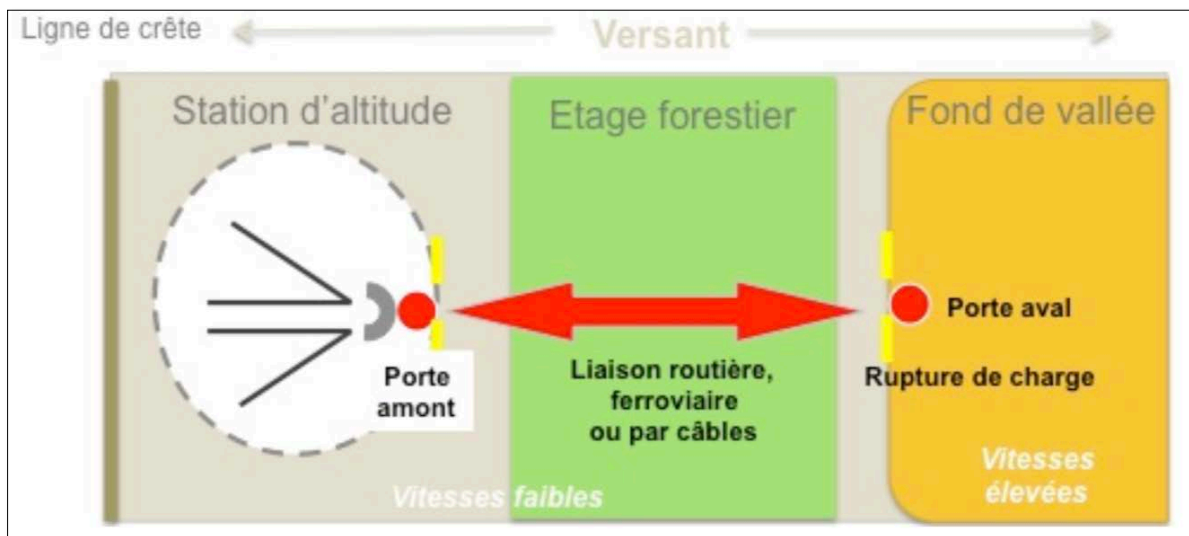


Figure 60 : Niveau d'insularité versus niveau d'accessibilité



Source, Varlet et Ageron, 2014

Figure 61 : Les vitesses de déplacement et insularité de la station de sports d'hiver, vues par Varlet et Ageron

L'isolat n'est plus ce qu'il était (Troin, 2005) mais reste périphérie dans la périphérie (Thorez, 2014). Peuziat *et alii* ont, en s'intéressant à la Patagonie chilienne, confronté les contraintes et les atouts de l'isolement (2012). Il ressort que l'avenir des « populations isolées est très incertain ». Pour autant, les auteurs de conclure « la situation des populations présentées dans cette étude témoigne de mode vie en voie de disparition et cela, en dépit du fait que sur de nombreux aspects, ils répondent aux critères développés à l'échelle internationale pour la définition de modes de vie durables

(PNUÉ) » (2012, p. 58). Ici, l'enclavement et le mode de vie¹⁴⁵ qui en découle sont présentés comme une richesse. Au Kamtchatka, la situation est toute différente. L'isolement qui a été avantageux pendant la période soviétique (développement d'industries navales stratégiques), tend, selon P. Thorez, depuis l'ouverture à l'économie de marché de la Russie, à s'accroître et à marginaliser la région (2014). L'auteur parle légitimement ici d'insularité péninsulaire. Effectivement la péninsule du Kamtchatka n'est reliée au « continent » que par des liaisons maritimes et aériennes. Ici, l'enclavement est subi.

Les études de cas (pays enclavés, Lesotho et Swaziland¹⁴⁶, dans le territoire sud-africain, déserts du Kalahari ou du Namib, mégaprojets¹⁴⁷ miniers assimilables à des enclaves – de richesse – au Mozambique) sont parmi les pistes que j'aimerais explorer en Afrique australe. Prenons l'exemple du désert du Kalahari, où se déploie le parc Kgalagadi à la jonction entre Namibie, Botswana et Afrique du Sud. Pour rejoindre le parc depuis Johannesburg, il faut compter 10 heures de route, 3 heures depuis Upington, où se situe un petit aéroport, porte du Kalahari. Dans le parc transfrontalier du Kgalagadi, les distances sont longues¹⁴⁸, les pistes peu nombreuses, et certaines ne sont ouvertes qu'aux touristes à la nuitée. Dans le parc, les hébergements ne sont pas pléthoriques et nécessitent une réservation un an à l'avance. Pour limiter la fréquentation, le nombre de véhicules¹⁴⁹ autorisés à entrer dans le parc a été fixé à 20 par jour. Typiquement, nous assistons, comme S. Héritier le constatait dans les parcs nationaux de l'Ouest canadien, à une « redéfinition des conditions d'accès aux sites » intimement liée à un « durcissement des objectifs de protection de l'environnement dans les parcs » (2006, p. 125). Il s'agit surtout de voir quels sont les impacts de la récente mise en tourisme sur cette région désertique reculée au réseau de routes squelettique et quelle est la pratique de l'espace parc qui se dégage, alors même que le déplacement individuel est limité.

L'insularité est manifestement un infini de mondes, un infini de possibles (Maestri 1995). Elle semble plus l'apanage des isolats continentaux que des îles. Dans leur étude sur le Suriname, exemple-type d'une insularité sans île, Taglioni et Cruze suggèrent d'envisager « l'insularité en lui apportant une forte charge symbolique pour en faire un terme générique » (2013, p. 2).

¹⁴⁵ « Ce mode de vie qui s'appuie sur des activités primaires et sur une relation très proche avec le territoire implique des conditions de vie très humbles, qui ne sont pas évoquées comme un problème mais plutôt comme un certain art de vivre » (Peuziat *et alii*, 2012, p. 58).

¹⁴⁶ Le Lesotho et le Swaziland, États enclavés dans l'Afrique du Sud. Ils dépendent de leur puissant voisin pour leur importation et exportation. Plus spécifiquement, le Mozambique, *a fortiori* le port de Maputo, est depuis la fin de la guerre civile en 1991 redevenu, pour le Swaziland, une alternative aux ports sud-africains.

¹⁴⁷ Lors du colloque sur le Mozambique organisé avec F. Folio, nous avons présenté une communication intitulée « Le Mozambique des mégaprojets : croissance à l'international, clivages internes », voir le volume 2.

¹⁴⁸ Il faut compter 8 heures pour couvrir les 145 km de piste entre Nossob et Malatso, au cœur du parc.

¹⁴⁹ Ce nombre concerne les visiteurs à la journée. Pour indication, le parc reçoit une petite dizaine de visiteurs par jour, contre presque une centaine dans le parc Kruger (ne sont comptabilisés ici que les visiteurs sans nuitée) (*Country Life*, 2018).

8.3 Accessibilité et TIC

S'intéresser à l'accessibilité invite aussi à interroger le rôle joué par les Technologies de l'Information et de Communications (TIC). Cette piste, que j'ai à peine commencé à explorer, est une de celle que je souhaiterais suivre, au cours des prochaines années. Il est vrai, comme le stipulait B. Beaudé, que c'est « un champ de recherches encore peu familier pour une discipline traditionnellement peu à l'aise avec ce qui n'est pas visible » (2006, p. 403). Les TIC, selon J. Basque, renvoient (2005) :

à un ensemble de technologies fondées sur l'informatique, la microélectronique, les télécommunications (notamment les réseaux), le multimédia et l'audiovisuel qui, lorsqu'elles sont combinées et interconnectées, permettent de rechercher, de stocker, de traiter et de transmettre des informations sous forme de données de divers types (textes, son, images fixes, images vidéo etc.) et permettent l'interactivité entre les personnes, et entre des personnes et des machines. (p. 34)

	Islande	Corée du Sud	Bahamas	Maurice	St-Vincent-et-les-Grenadines	Seychelles	Comores	Madagascar
Classement (sur 176 États)	1	2	57	72	82	90	164	169
IDI	8,98	8,85	6,51	5,88	5,54	5,03	1,82	1,68

Source, *Measuring the Information Society Report 2017*, vol. 1

L'IDI est un outil permettant de comparer le niveau des TIC entre les pays. L'Islande occupe la première place du classement avec une valeur de son indice s'élevant à 8,98.

Tableau 12 : Le classement selon l'Indice de Développement des TIC (IDI) de quelques États, en 2017

Toutes ces technologies consacrent, sans en être son exclusivité, le réseau Internet lequel bouleverse, par le raccourcissement dans les délais, la diffusion et le partage des informations. Ainsi, les TIC participent et accompagnent le processus d'informatisation de nos sociétés (Proulx, 2005). Elles sont, selon A. Chéneau-Loquay, les « outils emblématiques de la modernité, vecteur de la mondialisation libérale, censés transcender les contraintes matérielles » (2010, p. 4). « Censés » car, en réalité, il n'en est rien. Il en résulte une fracture numérique territoriale laquelle peut se définir comme « l'impossibilité d'accéder dans des conditions économiques et techniques satisfaisantes à des services numériques à cause de la localisation géographique » (Moriset, 2010, p. 2). Les clivages peuvent être abyssaux au sein d'un même territoire, ils le sont également entre deux territoires voisins. Dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, les Comores sont situés en bout de réseau tandis qu'à Maurice le secteur¹⁵⁰ des TIC, troisième pilier économique du pays, bénéficie depuis les années 2000 d'un niveau élevé

¹⁵⁰ Les TIC sont notamment liés aux centres d'appel, le développement de logiciels. Ces activités sont surtout implantées dans le centre d'affaires de la « Cyber City » qui regroupe plus de 250 sociétés et emploie 20 000 personnes (pour l'ensemble du site).

d'investissement et d'innovation. Les Comores se rangent à la 164^{ième} place dans le classement de l'Indice de Développement des TIC (IDI¹⁵¹), Maurice se situant à la 72^{ième} place (tableau 12). Il y a une forte corrélation entre le développement économique et le développement des TIC, les Comores et Madagascar occupent les 15 dernières positions du classement.

Les TIC jouent un rôle notable dans l'accessibilité insulaire. Dans son analyse sur Saint-Pierre et Miquelon, G. Dupuy constatait que « les capacités de transmission toujours accrues, des coûts de plus en plus bas, permettent d'envisager des moyens efficaces pour vaincre l'enclavement, l'isolement des territoires éloignés, difficiles d'accès, notamment insulaires » (2005, p. 532). Pour autant, l'auteur de relever que le développement des NTIC, quoique satisfaisant, semblait néanmoins se heurter à l'existence de la frontière avec le Canada, comme si les réseaux étaient cloisonnés (2005). Pour M. Lesourd, les TIC ont pu constituer une « option stratégique, politique et économique pour le Cap-Vert » parce que « alternative à la vulnérabilité chronique des pays et passerelle vers l'économie mondiale » (2004, p. 334). Thierry Nicolas de préciser que pour les Antilles françaises « ce que nous considérons comme des "autoroutes de la communication" » se révèlent être « des fenêtres ouvertes sur l'extérieur offrant une alternative très forte à l'isolement et à l'enclavement longtemps induit par l'insularité » (2001, p. 6).

Conclusion de chapitre

Ainsi, je souhaite donner trois grandes orientations, dans une optique d'élargissement et d'approfondissement, à mes recherches. La première passe par une extension du cadre spatial en incorporant d'autres archipels régionaux. La deuxième me ramène vers le continent africain en pointant, cette fois, les insularités sans îles. La troisième cible le numérique, tant il est vrai que de grands contrastes subsistent au niveau régional entre les États bien connectés et ceux en marge. L'accessibilité se juge

¹⁵¹ L'IDI est un outil numérique qui permet de comparer le niveau de développement des TIC entre les pays. Il associe onze indicateurs relatifs à l'accès aux TIC (voir tab. *infra*).

Accès aux TIC	Utilisation des TIC	Compétences en TIC
1- abonnements au téléphone fixe pour 100 hab.	6- % de personnes utilisant Internet	9- Tx d'alphabétisation des adultes
2- abonnements au téléphone mobile pour 100 hab.	7- Abonnements fixes à large bande pour 100 hab.	10- Tx brut de scolarisation dans le secondaire
3- bande passante Internet internationale (bits/s) par utilisateur d'Internet	8- Abonnements mobiles à large bande pour 100 hab.	11- Tx brut de scolarisation dans l'enseignement supérieur
4- % de ménages avec un ordinateur		
5- % de ménages ayant accès à Internet		

Source, *Measuring the Information Society Report 2017*, vol. 1

Tableau 4 : Les 11 indicateurs composant l'Indice de Développement des TIC (IDI)

aussi par le niveau de développement des TIC. Ainsi avec l'avènement des TIC, les disparités peuvent se perpétuer ou une autre accessibilité s'incarner.

Cette triple allégeance devrait guider mes futures recherches.

CONCLUSION

Une myriade d'îles comme elles

« Ainsi le minuscule, porte étroite s'il en est, ouvre un monde ».

Gaston Bachelard. *La poétique de l'espace*.

« L'arrivée et le départ : c'est ça qui fait un endroit ».

Mia Couto. *L'accordeur de silences*.

Quand l'accessibilité met en scène l'insularité

À l'heure « des mobilités cumulées » (Ollivro, 2005), un homme fait son jogging en téléphonant sur le pont d'un paquebot de croisière et mène ainsi trois « déplacements » concomitamment, la société n'a jamais semblé aussi pressée. Se déplacer paraît facile. Il n'en est rien tant il est vrai que la maîtrise des distances-temps et des distances-coûts est facteur de différenciation sociale. Les technologies qui ont basculé les contemporains dans le temps instantané creusent cet écart.

Cette « effervescence mobilitaire¹⁵² » n'épargne pas l'île. Elle y participe à des degrés variables et selon une riche combinatoire. Encore aujourd'hui, les îles restent des espaces d'exterritorialité que la mer sépare et déterminés par le contour côtier symbolique qui isole. « C'est la mer qui fait l'île et provoque l'isolement originel » rappelle Kolodny (1981, p. 110). Pour autant, la traversée, ne se fait plus à coup d'aviron et la mer ne s'apparente plus à un obstacle. Ainsi, même si la distance peut signifier écart, espacement ou éloignement, elle peut aussi être comblée, à défaut estompée. La multiplication des lignes maritimes a considérablement résorbé, pour les îles, l'incidence du fossé marin, métamorphosé en vecteur de circulation. L'avion qui « ignore la qualité des espaces qu'il survole » (Kolodny, 1981, p. 110) a mis les îles à portée. La question primordiale était de savoir comment l'accessibilité agit, influence, voire annihile l'insularité ? Et au final, si elle est toujours au rendez-vous ? Mes recherches, et j'espère l'avoir démontré tout au long de ces chapitres, ont eu pour objectif de déterminer les parallélismes et les duplications, ou au contraire les variantes et ruptures qui existent, en matière d'accessibilité, pour les îles et *a fortiori* pour les espaces insulaires régionaux. Ainsi il est loisible de constater que les effets de rupture peuvent être en partie neutralisés.

L'accessibilité n'est pas une propriété en soi de l'insularité. Elle se construit et se modifie par rapport à des liaisons matérielles, voire immatérielles. Ce qui fait dire à T. Ramadier que l'accessibilité « renvoie à une position relative de l'objet, et non à sa localisation absolue dans l'espace en question » (2011, p. 1). L'accessibilité dégage donc de multiples facettes. Mais qu'est-ce que jouir d'une bonne accessibilité ? Disposer d'un port ou disposer d'un aéroport suffit-il pour s'insérer dans la mécanique des flux mondiaux de circulation ou tout simplement pour être correctement desservi ? Force est de constater que l'accessibilité apparaît comme une notion relative car le niveau de desserte d'un lieu se juge par comparaison avec celui des lieux voisins ou d'importance similaire. Guy Mercier d'écrire « il y a donc dans le cas des îles un jeu de contrastes instructif : leur isolement maritime forme une toile de fond qui met en évidence l'importance des relations qui les rattachent au monde environnant » (1990). Par leur capacité relationnelle, autrement dit l'étendue de leurs réseaux, et par la régularité des liaisons, les nœuds portuaires et aéroportuaires favorisent les mobilités pour certaines îles, en discriminent d'autres. Ils participent, par leur envergure, leur portée, leur aire de rabattement-éclatement, au rayonnement régional des îles. Par leurs ramifications, ils reflètent le caractère connectif des réseaux insulaires.

L'accessibilité est en trompe-l'œil. Des îles proches du continent ou d'un autre espace insulaire peuvent être mal desservies, parfois distantes en temps, à l'inverse des îles qui en sont géographiquement éloignées peuvent être parfaitement connectées et insérées dans les échanges. L'accessibilité peut se révéler un sujet central pour l'île. Baldacchino et Dehoorne font le constat qu'« à partir des moyens de transports

¹⁵² Expression de l'auteur.

possibles (aérien ou maritime) se posent les questions de la capacité porteuse, de la fréquence du transport rapportée au coût et à la durée du déplacement » (2014, p. 8). La question de « qui », acteurs publics versus acteurs privés, applique et contrôle ce coût n'en n'est pas moins cruciale. Elle est source de dichotomie entre les entités insulaires et influe sur leur attractivité. Pour autant, ce n'est pas tant le transport maritime ou la rupture physique qui obèrent les coûts de transport insulaire que le comportement oligopolistique de quelques entreprises. Tout un panel de mesures a néanmoins été mis en place par la puissance publique pour faciliter le désenclavement des îles, pour réduire au minimum les ruptures qui allongent les distances et donc accroissent les coûts. Néanmoins, ces mesures sont-elles la panacée quand le déplacement, *in fine*, reste contraint par la distance-temps, la distance-coût ou la distance-politique (île secondaire par rapport à l'île-capitale, territoire insulaire par rapport à une métropole continentale) ? Il sous-tend la dimension sociale de la distance puisque tous les individus n'ont pas les moyens financiers de quitter leur île. En ce sens l'accessibilité insulaire est sélective et amplificatrice de distance-sociale.

Les îles ne sont pas des territoires immobiles. Elles vivent comme les espaces continentaux à l'heure de la mobilité et de la vitesse (Bernardie-Tahir, 2010). Ce qui n'empêche pas les sociétés insulaires d'osciller entre ancrage et voyage, ouverture et fermeture. Françoise Péron de noter que dans une société insulaire, les liaisons maritimes et aériennes relèvent du passionnel et du subjectif (1988). Le coût des billets d'avion ou des marchandises importées est un inusable sujet de discussion au sein des sociétés insulaires. La cherté des billets pose ainsi la question des « échappées » pour les sociétés insulaires. Quoique certains insulaires n'en ressentent ni l'envie, ni le besoin. Parallèlement, dans « l'accélération du temps et l'augmentation de la mobilité, le besoin d'île n'a jamais été aussi partagé » qu'actuellement affirme F. Péron (2005, p. 429).

Qui n'a rêvé de plages de sable blanc, à l'ombre des palmiers, d'une mer chaude irisée par la lumière d'un soleil couchant ? Les paradis insulaires, désormais accessibles en quelques heures d'avion, sont eux aussi devenus autant de coupures dans le temps des horloges, de moyens d'évasion hors du quotidien. Ainsi, l'avion a rapproché les semis d'îles capricieusement disposés par la nature sur des eaux tropicales. Paradoxalement, alors que l'avion abolit les distances, l'isolement se réinvente (2011). Le mythe moderne de l'île, prévient A. Meistersheim, est le mythe de Robinson et de son île déserte (2006). Le terme d'île-Crusoé pourrait décrire une île tropicale difficilement accessible (plusieurs ruptures de charge au cours du voyage dont la dernière partie se fait souvent en embarcation traditionnelle), déserte, privée et faiblement aménagée (une simple paillote ou une villa luxueuse par île) où peuvent séjourner les touristes en quête d'isolement. Les émissions de télé-réalité encensent l'île sauvage, remettent au goût du jour la robinsonnade (Bernardie-Tahir, 2011). Jean-Christophe Gay de constater « et ce sont les archipels éloignés, plus difficiles d'accès et peu visités, qui ont repris le flambeau de la découverte et de l'aventure » (2014, p. 36).

Ce travail d'HDR s'est donc proposé de comprendre la fabrique de l'accessibilité des îles en décortiquant les entrelacs d'une relation aux multiples déclinaisons. Manifestement, les espaces insulaires ne connaissent pas tous le même niveau d'accessibilité. Entre les îles qui sont en marge et celles qui sont au cœur de la mondialisation, le gradient est large (figure 62). Certaines sont en queue d'archipel, mal ou peu reliées aux autres îles, d'autres s'imposent comme des hubs. Selon leur situation géographique ou suivant les étapes de leur histoire locale, régionale ou globale, elles peuvent également passer de l'ombre à la lumière, ou inversement de la gloire, au titre

d'escale incontournable, à l'oubli. Les petits espaces insulaires participent activement à cette dynamique en jouant « un rôle tout à fait capital dans l'articulation et le fonctionnement des sociétés avec le monde » (Bernardie, Taglioni, 2005, 4^{ième} de couverture).

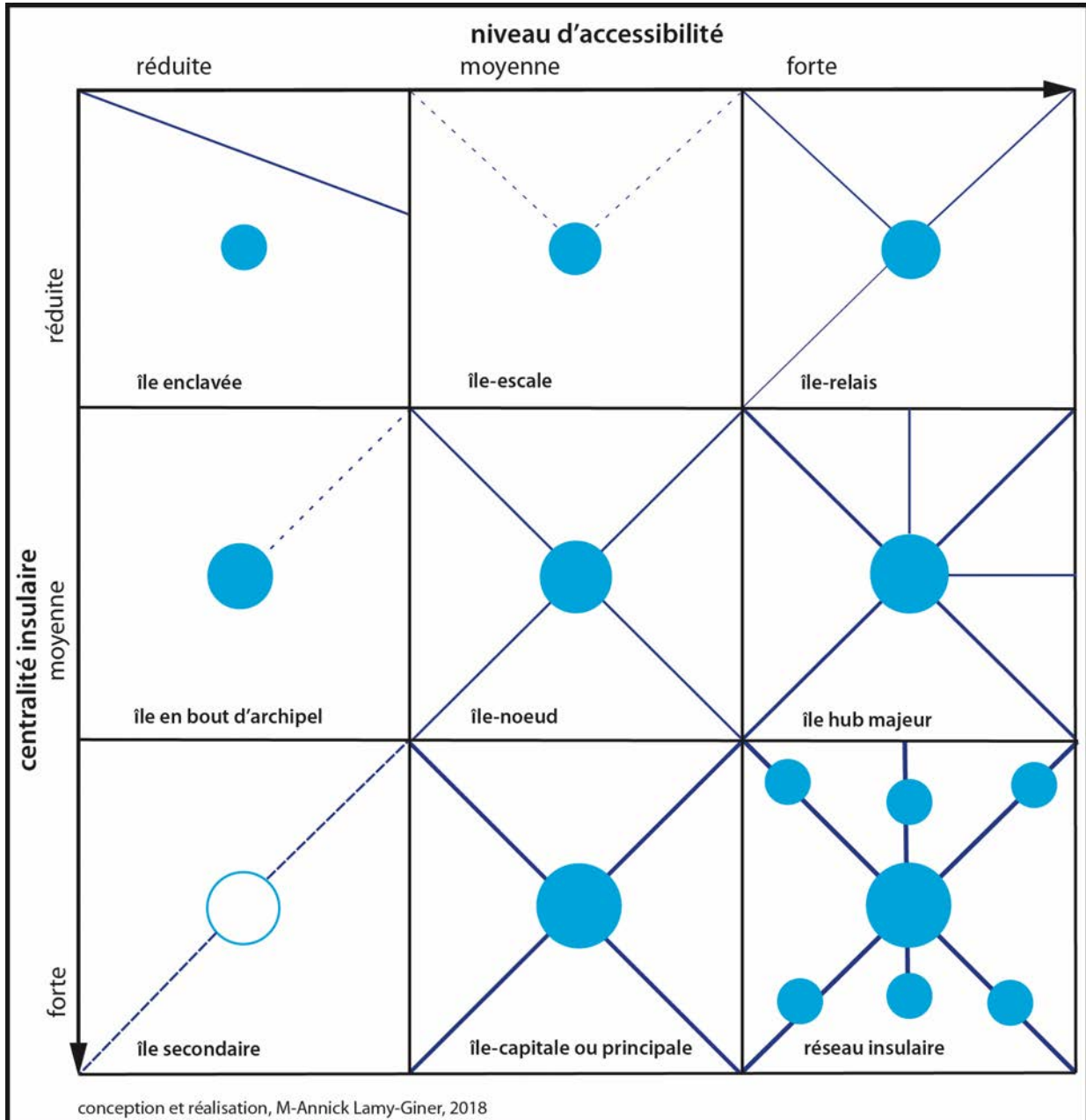


Figure 62 : Typologie de l'accessibilité insulaire et fonctions d'île

L'accessibilité comme clé de lecture de l'insularité

J'ai dégagé, à partir d'une grille de lecture dressée autour de l'accessibilité, trois types d'îles. La première rubrique renferme les îles sans porte. Peu habitées, elles sont comparativement mal loties. Elles ne disposent tantôt d'aucune infrastructure, tantôt d'équipements plus ou moins rudimentaires. La seconde gamme, riche panel, renferme les îles à porte. Qu'elles occupent la fonction de modeste noeud « somnolent », de relais

tantôt émergent tantôt balbutiant ou encore de simple carrefour métamorphosé en hub majeur, ces îles affichent des dynamiques et capacités relationnelles étendues. Dans la catégorie île à porte, notons l'existence des îles-bulles. Nous avons retenu ce terme pour désigner les îles qui sont équipées de ports et/ou d'aéroports, mais dont l'accès est réservé (ouvriers spécialisés, militaires, scientifiques), eu égard à leurs activités (bases militaires, complexes industriels lourds, observatoire de la biodiversité). Leur ouverture est donc partielle. La troisième classification valorise les îles à lien fixe (reliées au continent par pont ou tunnel). Anne Meistersheim d'affirmer qu'une île arrive par perdre son caractère insulaire « plus nettement (encore) si un pont finit par la relier au continent » (2001, p. 13). Louis Brigand de renchérir « j'ai toujours pensé et je pense toujours qu'une île à pont n'est plus une île » (2009, p. 191). J'aimerais nuancer le propos. J'ai l'intuition qu'elles n'ont pas perdu de leur insularité mais que celle-ci revêt un autre visage, se décline autrement. La sociologie mérite d'être convoquée ici parce que le ressenti des sociétés¹⁵³ insulaires est source d'enseignement¹⁵⁴. Les îles reliées à la terre ferme par un « point de suture » s'apparentent à des îles-avatars, terme que j'aimerais proposer pour décrire les formes poussées de désinsularisation ou d'accessibilité maximale liées à la mise en place d'un lien fixe.

Ce travail porte surtout sur les petits espaces insulaires mais je ne me prive pas d'une mise en perspective avec des îles de plus grande taille, voire des continents. Ce faisant, j'ai cherché à nourrir mon regard sur l'accessibilité insulaire de mes expériences « africaines ». Les terrains sud-africain, namibien et mozambicain ont bien évidemment influencé mon approche de l'accessibilité insulaire. Ils ont été de nécessaires contrepoints. L'exercice comparatiste, même s'il peut avoir ses limites, se révèle aussi fécond. Forte de cette mise en perspective, j'ai pu relever quelques spécificités pour les territoires insulaires de types « océaniques ». Il serait faux d'affirmer qu'elles sont toutes systématiquement engagées au même moment, mais elles se retrouvent fréquemment :

- 1- Une spécialisation des portes est à dénoter : le port pour les marchandises, l'aéroport pour les passagers.
- 2- Le port du petit espace insulaire se démarque par sa fonction « importatrice » écrasante.
- 3- L'arrière-pays de ces îles peut être défini comme captif. Une seule porte maritime, plus rarement deux, domine le paysage portuaire régional.
- 4- Enfin, plus spécifiquement pour les îles tropicales éloignées des foyers émetteurs de touristes, l'avion a permis le processus de touristification en impulsant les mobilités vers ces lointaines contrées insulaires. Ré-exhumons néanmoins l'idée que si les moyens de transport participent à l'ouverture des lieux en favorisant leur accessibilité, ils le font en harmonie avec d'autres paramètres (Stock *et alii*, 2003).

¹⁵³ Pour l'île d'Orléans, située sur le fleuve Saint-Laurent, près de Québec, et desservie par un pont depuis 1935, P. Lahoud a montré que deux visions antinomiques se sont opposées : d'un côté les habitants pour qui leur territoire doit évoluer, s'adapter et se moderniser, de l'autre ceux qui redoutent les effets néfastes de la pression urbaine voisine et partant de la modernité (2005).

¹⁵⁴ Le travail de master de M. Grandjean sur l'île d'Oléron (2017) ou la thèse d'E. R. Jackson sur Phillip Island sont des plus instructifs (voir chapitre 6). Grandjean de montrer qu'à Oléron, certains insulaires ont tendance à se replier dans les « petits villages reculés de l'île », créant une autre forme d'insularité (2017).

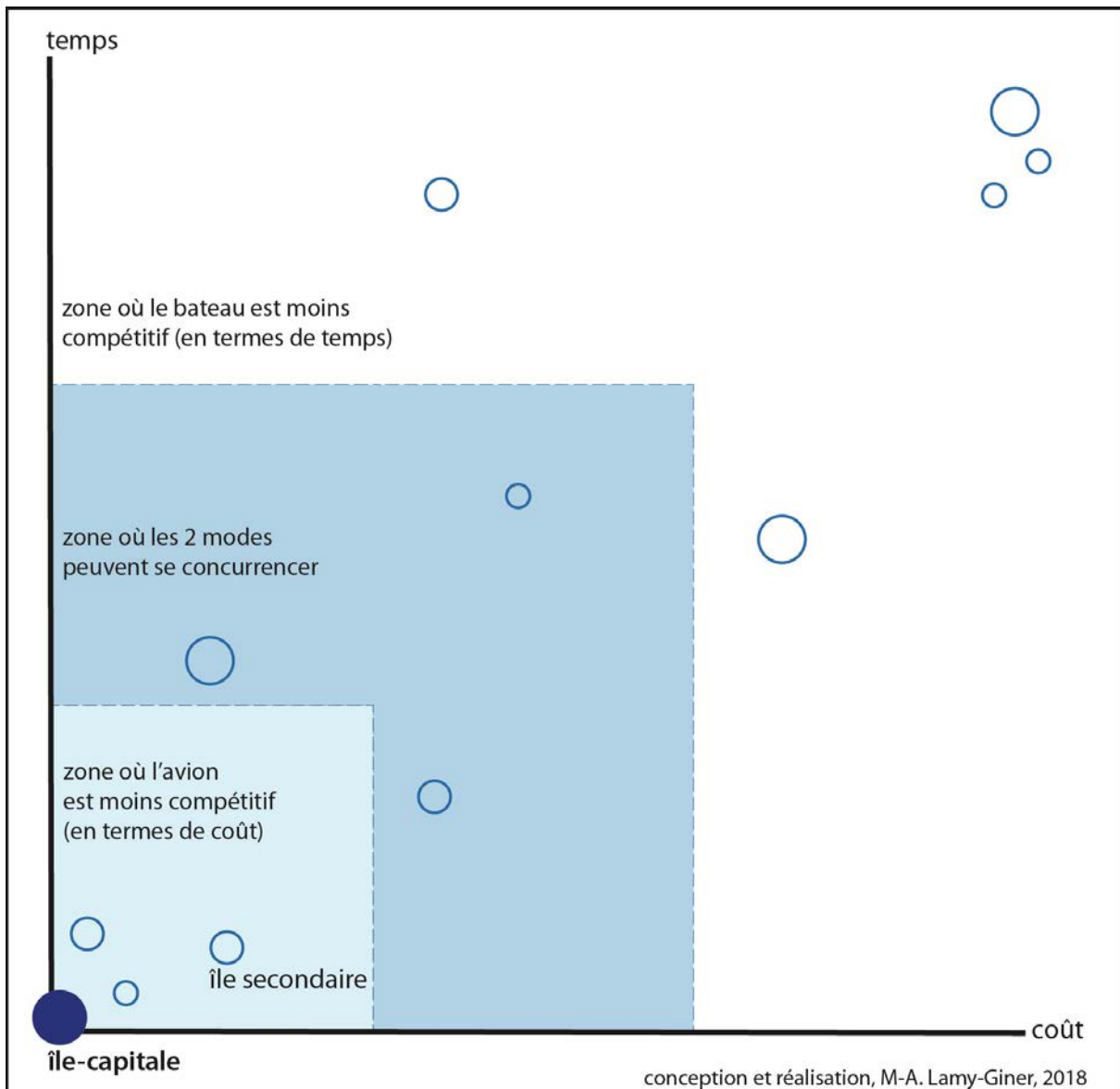


Figure 63 : L'accessibilité insulaire, la concurrence entre bateau et avion pour la desserte de passagers au sein d'un archipel

La concurrence entre bateau et avion est une des caractéristiques de l'accessibilité insulaire (Rigas *et alii*, 2011 ; Hernández Luis, 2002, 2004 ; Karampela *et alii*, 2014). Plus la distance s'accroît, et plus le déplacement est assujéti à l'avion. La proximité consacre, à quelques exceptions près, le bateau¹⁵⁵. La comparaison au sein des îles épicontinentales ou au sein d'un archipel permet de situer la résistance des unités qui bénéficient de navettes maritimes efficaces de celles où le raccordement aérien est devenu prédominant. Sur les courtes distances, pour une raison évidente de coût, les liaisons maritimes concurrencent victorieusement l'avion (figure 63). Lorsque la durée de la traversée excède plusieurs heures, l'avion entre en scène. L'option entre le bateau

¹⁵⁵ Transport maritime et aérien de passagers concernent en général des segments de marché différents (les passagers n'ont ni les mêmes besoins ni les mêmes attentes), en ne se concurrençant que faiblement. Le passager aérien est en règle générale plus pressé, avec un budget moins contraint. Quoique Rigas *et alii* aient, dans le cas des îles continentales, mis en lumière que cette concurrence pouvait être exacerbée en période de crise (2011).

et l'avion dépend des disponibilités des passagers et éventuellement de la modicité des revenus des populations insulaires ou tout bonnement de l'offre en transport.

Dans ce dessein d'appréhender l'incidence de l'accessibilité sur l'insularité, le bassin occidental de l'océan Indien, qu'il se nomme Sud-Ouest ou Indianocéanie, avec sa « panoplie » d'îles, est un cadre spatial intéressant. Et s'il est vrai que l'Indianocéanie est un concept encore mal approprié, dont la délimitation spatiale fait débat, retenons avec J.-B. Arrault qu'« il n'y a pas de nouveau territoire, mais un nouveau fonctionnement des territoires, où la délimitation importe moins que la connexion » (2005, p. 327). Espace disparate et morcelé, mais sans doute moins que la Caraïbe, le « monde » insulaire du Sud-Ouest de l'océan Indien, où le développement d'une coopération régionale « balbutie », peine également à exister en tant qu'entité géographique. C'est plutôt dans un climat de concurrence exacerbée que cette région Sud-Ouest décline sa gamme d'accessibilité. Elle a ses îles fréquentées, arrimées à la mondialisation et ses bouts du monde, en marge de l'œkoumène. Ici, l'accessibilité est un outil perspicace pour cerner les rapports, les tensions et les osmose existant entre les entités insulaires régionales. Les inégalités régionales d'accessibilité sont le parfait reflet des niveaux socio-économiques. On peut le lire aussi à l'inverse. Est-ce à dire que l'accessibilité est avant tout affaire de volonté politique ? Elle n'est pas, quoi qu'il en soit, une « nature morte », les liaisons se tissent, s'évanouissent, se redessinent amplement, différemment, subrepticement ou ouvertement.

Ce qui fait l'île, on l'a vu, c'est le délinéament littoral qui s'ouvre sur l'horizon maritime. Le contour de l'insularité en revanche est hétéromorphe (montagne, désert, étendue d'eau). Ainsi, il existe des régions, parce qu'elles sont enclavées, qui ont un comportement insulaire. En réalité, cette insularité est parfois plus difficilement surmontable que dans les îles. L'isolat est si peu insulaire. Il appert que si on peut figer les contours de l'insularité, on ne peut l'enfermer dans une essence stable, on ne peut le résumer en une formule (au contraire ils se déclinent en îles et isolats continentaux à la pluralité des visages). Les métaphores de l'insularité conjoignent, dans une explosion de nuances, enclavement et désenclavement.

BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie a été réalisée à l'aide du logiciel de références *Zotero*, suivant le modèle « Tapuscrit », de l'École des hautes études en sciences sociales. Selon cette configuration, pour les articles en ligne, j'ai tantôt privilégié le <DOI> [Digital object identifier], tantôt l' <URL> (consulté le jour mois année) lorsque la première mention n'était pas disponible.

ALIX Yann et DUCRUET César, « Histoires maritimes : leçons pour l'avenir de l'économie circulaire », Y. ALIX, M. MAT et J. CERCEAU (dir.), *Économie circulaire et écosystèmes portuaires*, EMS Éditions Management et Sociétés, 2015, p. 73-90.

AMIEL Magali, MÉLANÇON Guy et ROZEMBLAT Céline, « Réseaux multi-niveaux : l'exemple des échanges aériens mondiaux de passagers », *Mappemonde*, 2005, n° 3, 12 p., <<https://mappemonde-archives.mgm.fr/num7/articles/art05302.pdf>>, consulté le 25 octobre 2017.

ANGEON Valérie et HOARAU Jean-François, « Les petites économies insulaires un monde à part entière ? Nouveaux regards conceptuels et méthodologiques », *Région et Développement*, 2015, vol. 42, p. 5-13.

ANTHEAUME Benoît et GUYOT Sylvain, « Inertie ou recomposition de l'espace à Durban (Afrique du Sud) », *Mappemonde*, 2002, vol. 65, n° 1, 5 p. <<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M102/Antheaume-Guyot.pdf>>, consulté le 31 janvier 2018.

ARMSTRONG Harvey W. et READ Robert, « The Significance of Geographic Location in Island Studies: a Rejoinder », *Island Studies Journal*, 2014, vol. 9, n° 2, p. 367-372, <https://www.islandstudies.ca/sites/default/files/ISJ-9-2-Armstrong%2BRead_0.pdf>, consulté le 24 février 2018.

ARRAULT Jean-Baptiste, « Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales », *L'Espace géographique*, 2005, vol. 34, n° 4, p. 315-328, <<https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2005-4-page-315.htm>>, consulté le 04 janvier 2017.

AUBERT DE LA RÛE Edgard, *L'homme et les îles*, Paris, Gallimard, 1956.

AUVRAY Bénédicte, *L'enclavement touristique dans les îles tropicales. Polynésie française, Maldives, République dominicaine*, thèse de géographie, université du Havre, 2012, <<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00761209/document>>, consulté le 20 janvier 2018.

BALDACCHINO Godfrey, « Displaced Passengers: States, Movements and Disappearances in the Indian Ocean », in B. SCHNEPEL et E. A. ALPERS, *Connectivity in motion, Islands Hubs in the Indian Ocean World*, Gewerbestrasse, Suisse, Palgrave Macmillan, 2017, p. 93-108.

BALDACCHINO Godfrey, « Fixed Links and the Engagement of Islandness: Reviewing the Impact of the Confederation Bridge », *The Canadian Geographer*, 2007, vol. 51, n° 3, p. 323-336.

BALDACCHINO Godfrey (dir.), *Bridging Islands: the Impact of Fixed Links*, Charlottetown, Acorn Press, 2007, 284 p.

BALDACCHINO Godfrey et DEHOORNE Olivier, « Mondes insulaires: espaces, temporalités, ressources », *Études caribéennes*, 2014, n° 27-28, 16 p.

BANQUE MONDIALE, *Connectivity for Caribbean Countries an Initial Assessment*, Policy Research Working Paper 7169, 2015, 100 p.

BARATHON Jean-Jacques, EL ABBASSI Hassan et LECHEVALIER Claude, « Les oasis de la région de Tata (Maroc) : abandon de la vie oasisienne traditionnelle et adaptation à la vie urbaine », *Annales de géographie*, 2005, vol. 644, n° 4, p. 449-461.

BASQUE Josiane, « Une réflexion sur les fonctions attribuées aux TIC en enseignement universitaire », *Revue internationale des technologies en pédagogie universitaire*, 2005, vol. 2, n° 1, p. 30-41.

BATES Samuel et ANGEON Valérie, « Promoting the Sustainable Development of Small Island Developing States: Insights from Vulnerability and Resilience Analysis », *Région et Développement*, 2015, vol. 42, p. 15-29.

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent et ZEMBRI Pierre, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005.

BEAUDE Boris, « Bilan des publications des géographes français sur la ville et les technologies de l'information et de la communication », in É. BAGNOLET, M.-F. MATTÉI et J.-M. RENNES, *Quatre ans de recherches urbaines 2001-2004*, vol. 1, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, 2006, p. 403-406.

BEAUJARD Philippe, « Un seul système-monde avant le 16^e siècle ? L'océan Indien au cœur de l'intégration de l'hémisphère afro-eurasien », in P. BEAUJARD, L. BERGER et P. NOREL (dir.), *Histoire globale, mondialisations et capitalisme*, La Découverte, 2009, p. 82-148.

BEGAG Azouz, « Le financement international des transports dans les pays en voie de développement », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 1991, p. 9-26.

BENSO Gérard, *Les transports maritimes et aériens de la Corse : la continuité territoriale*, thèse de géographie, université Jean Moulin, Lyon, 2016, <https://scd-resnum.univ-lyon3.fr/out/theses/2016_out_benso_g.pdf>, consulté le 21 janvier 2018.

BERNARDIE-TAHIR Nathalie, *L'usage de l'île*, Paris, Petra Editions, 2011.

BERNARDIE-TAHIR Nathalie, « Immobilières îles. Temporalités et altérités insulaires », *Géographie et cultures*, 2010, n° 75, p. 159-174.

BERNARDIE-TAHIR Nathalie, « Des "bouts du monde" à quelques heures : l'illusion de l'isolement dans les petites îles touristiques », *Annales de géographie*, 2005, vol. 644, n° 4, p. 362-382.

BERNARDIE-TAHIR Nathalie et TAGLIONI François, « Les territoires insulaires : des lieux d'exception ? », *Cultures et sociétés*, 2016, n° 48, p. 44-49.

BERNARDIE-TAHIR Nathalie, « Du port des galères au "hub" : l'évolution des fonctions portuaires de Malte à la croisée de nouvelles routes maritimes méditerranéennes », *Annales de Géographie*, 2000, vol. 109, n° 616, p. 597-612.

BERNARDIE Nathalie et TAGLIONI François (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires, de l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 2005.

BERNIER Xavier et GAUCHON Christophe (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006.

BERTILE Wilfrid, « Conclusion. Notre héritage : une région du monde », in J.-M. JAUZE (dir.), *Patrimoines partagés, traits communs en Indianocéanie*, Saint-André (La Réunion), Epica Éditions-COI, 2016, p. 207-213.

BERTUCCI Marie-Madeleine, « Chronique "linguistique". Le chercheur et son terrain : peut-on parler d'un "objet de recherche" en sciences humaines et sociales ? », *Le français aujourd'hui*, 2007, vol. 159, n° 4, p. 113-118.

BIGRAS Yvon et DOSTALER Isabelle, « Tourisme et transport : vers une vision intégrée », *Téoros*, 2013, vol. 32, n° 2, p. 3-6.

BIPLAN Pierre, « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote*, 2004, vol. 114, n° 3, p. 56-70.

BLACHE Jules, « Aubert de la Rue (E.). — L'homme et les îles. », *Revue de géographie alpine*, 1936, t. 24, n° 3, p. 717-723.

BONNEMAISON Joël, « Vivre dans l'île. Une approche de l'îlité océanienne », *L'Espace géographique*, 1990, vol. 19, n° 2, p. 119-125.

BONNEMAISON Joël, « Les voyages et l'enracinement. Formes de fixation et de mobilité dans les sociétés traditionnelles des Nouvelles-Hébrides », *L'Espace géographique*, 1979, vol. 8, n° 4, p. 303-318.

BOURDELOIE Hélène, « Ce que le numérique fait aux sciences humaines et sociales : épistémologie, méthodes et outils en questions », *Tic & société*, 2014, vol. 7, n° 2, p. 7-38.

BOURDIN Sébastien et CORNIER Thomas, « De la polarisation du trafic de conteneurs à la concentration spatiale : l'exemple des ports d'Europe et de la Méditerranée », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 2015, n° 68, p. 27-56.

BRACHET Julien, « Géographie du mouvement, géographie en mouvement. La mobilité comme dimension du terrain dans l'étude des migrations », *Annales de géographie*, 2012, vol. 687-688, n° 5, p. 543-560.

BRESC Henri, « Îles et tissu "connectif" de la Méditerranée médiévale », *Médiévales*, 2004, n° 47, p. 123-138. <DOI : 10.4000/medievales.823>.

BRETAGNOLLE Anne, « Introduction », Dossier *Définir la ville globale*, La Documentation Française, 2014, <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossiers/d000550-les-villes-mondiales-en-compétition/introduction>>, consulté le 14 février 2018.

BREWSTER David et MEDCALF Roy, « Joint Standing on the National Capital and External Territories Inquiry into the Strategic Importance of the Indian Ocean Territories », *National Security College*, 2017, 27 p.

BRIGAND Louis, *Besoin d'îles*, Paris, Stock, 2009.

BRIGAND Louis, « Que serais-je sans elles ? Relation d'un voyage d'un quart de siècle d'île en île », *Ethnologie française*, 2006, vol. 36, n° 3, p. 475-483.

BROCARD Madeleine (dir.), *Transports et Territoire*, Paris, Ellipses, 2009.

BRUNET Roger, « Les sens de la distance », *Atala*, 2009, n° 12, p. 13-32.

BRUNET Roger (dir.), *Géographie Universelle. Les Afriques au Sud du Sahara*, s.l., Belin-Reclus, 1994.

BRUNET Roger, « Quelle est la plus grande île du monde ? », *Mappemonde*, 1997, n° 4, p. 40-41, <<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M497/Brunet.pdf>>, consulté le 10 octobre 2017.

BRUNET Roger, « La carte-modèle et les chorèmes », *Mappemonde*, 1986, n° 4, 6 p., <<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M486/p2-6.pdf>>, consulté le 12 octobre 2017.

BURAC Maurice (dir.), *Quels transports dans les petites îles caraïbes ?*, Paris, Karthala et Géode Caraïbe, 1998.

CALBÉRAC Yann, « Le terrain des géographes est-il un terrain géographique ? Le terrain d'un épistémologue », *Carnets de géographes*, 2011, vol. 2, 6 p., <http://carnetsdegeographes.org/PDF/terrain_02_01_Calberac.pdf>, consulté le 15 octobre 2017.

CATTAN Nadine, « Le monde au prisme des réseaux aériens », *Flux*, 2004, n° 4, p. 32-43, <DOI 10.3917/flux.058.0032>.

CATTAN Nadine et FRÉTIGNY Jean-Baptiste, « Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux », *Territoires 2040*, 2011, n° 3, p. 61-77.

CAZES Georges, « Transport aérien et développement touristique des relations vitales et dialectiques. L'exemple de la Réunion », *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, 1985, vol. 63, n° 1, p. 45-59.

CAZES Virginie, « Le développement touristique d'une île corallienne : l'exemple de Desroches (Groupe des Amirantes, Archipels des Seychelles) », *Cahiers d'outre-mer*, 1998, vol. 51, n° 203, p. 323-336.

CAZES-DUVAT Virginie et MAGNAN Alexandre, « Les îles-hôtels, terrain d'application privilégié des préceptes du développement durable : l'exemple des Seychelles et des Maldives (Océan Indien) », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2004, vol. 57, n° 225, p. 75-100.

CHAIX-BRYAN Thibaud, « Les clés du Château », *Acta fabula*, 2008, vol. 9, numéro 7, 3 p. <<http://www.fabula.org/acta/document4421.php>>, page consultée le 10 mai 2018.

CHAPELON Laurent, « L'accessibilité, marqueur des inégalités de rayonnement des villes portuaires en Europe », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2006, document 345, 27 p., <DOI: 10.4000/cybergeo.27810>.

CHARDON Jean-Pierre et HARTOG Thierry, « Saint-Barthélemy : un choix et ses limites », *Cahiers d'outre-mer*, 1995, vol. 48, n° 191, p. 261-276.

CHARDON Jean-Pierre, *Géographie des transports maritimes et aériens du Bassin Caribéen*, thèse de géographie, université de Bordeaux 3, 3 tomes, 1984.

CHARLIER Jacques, « The Benelux Seaport System », *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 1996, vol. 87, n° 4, p. 310-321.

CHARLIER Jacques, « L'essor portuaire de Zeebrugge », *Norois*, 1995, vol. 167, n° 1, p. 479-498.

CHARLIER Jacques, « L'arrière-pays national du port du Havre. Une approche macro-géographique », *L'Espace géographique*, 1990, vol. 19, n° 4, p. 325-334.

CHARLIER Jacques, « Les problèmes d'aménagement suscités par la croissance du port de Zeebrugge », *Norois*, 1987, vol. 133, n° 1, p. 239-252.

CHARLIER Jacques, « Le triptyque aéroportuaire lyonnais : une analyse géographique des installations, du trafic, des horizons aériens et de l'aire de desserte terrestre de l'aéroport de Lyon-Satolas », *Revue de géographie de Lyon*, 1981, vol. 56, n° 2, p. 115-163.

CHARLIER Jacques et LAVAUD-LETILLEUL Valérie, « Zeebrugge ou l'émergence d'une nouvelle porte océane au cœur du Northern Range », *Territoire en mouvement*, 2011, n° 10, p. 3-15.

CHÂTAIGNER Jean-Marc, « Les îles Éparses : enjeux de souveraineté et de cogestion dans l'océan Indien », *La Revue maritime*, 2015, p. 70-87.

CHÉNEAU-LOQUAY Annie, « Quelle géographie des TIC dans les espaces "en développement" ? », in C. BOUQUET, *Les géographes et le développement*, MSHA, 2010, p. 213-233.

CLAVAL Paul, « Le rôle du terrain en géographie. Des épistémologies de la curiosité à celles du désir », *Confins*, 2013, n° 17, 29 p., <DOI : 10.4000/confins.8373>.

CLAVAL Paul, « Insularité et politique, le cas de Taiwan », in A.-L. SANGUIN (dir.), *Vivre dans une île*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 105-119.

COÛFFÉ Vincent, *Hawaï : la fabrique d'un espace touristique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

COMBEAU Yvan, *Les limites de l'indianocéanie*, communication présentée lors de la conférence « Définis-moi l'Indianocéanie », université de La Réunion, 04-05 octobre 2018.

COMBEAU Yvan, GAILLAT Thierry et ROLLAND Yvon, *Dire l'océan Indien*, Saint-André (La Réunion), Epica-Observatoire des Sociétés de l'Océan Indien, 2017, 572 p.

« Conclusion de colloque », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1976, n° 435-436, p. 227.

CONVENTZ Sven et THIERSTEIN Alain, « The Knowledge Economy, Hub Airports and Accessibility. A Location Based Perspective. The Case of Amsterdam-Schiphol », communication présentée lors du colloque *European Regional Science Association Conference*, 2011, Barcelone, 16 p.

CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988.

COOPER-RICHET Diana et VICENS-PUJOL Carlota (dir.), *De l'île réelle à l'île fantasmée, voyages, littérature(s) et insularité (XVII^e - XX^e siècles)*, Paris, Nouveau Monde Éditions, 2012.

COURBET Didier, « L'influence non consciente des publicités vues furtivement et aussitôt oubliées. Une méthode d'étude socio-cognitive appliquée à l'Internet », *Questions de communication*, 2004, n° 5, p. 83-102.

COURMONT Barthélémy et GERAGHTY Colin, « Vers un axe Canberra-New Delhi dans l’océan Indien? », *Hérodote*, 2012, n° 2, p. 69-82.

CROSS Michael et NUTLEY Stephen, « Insularity and Accessibility: the Small Island Communities of Western Ireland », *Journal of Rural Studies*, 1999, vol. 15, n° 3, p. 317-330.

CUNHA Lúcio, JACINTO Rui et CRAVIDÃO Fernanda, « Tourisme et développement au Cap-Vert au début du XXI^e siècle », *Geo-Eco-Trop*, 2015, vol. 39, n° 2, p. 281-296.

DACHARRY Monique, *Géographie du transport aérien*, Paris, LITEC, 1981.

DALMASSO Étienne, « Economie et organisation de l’espace des Mascareignes et des Seychelles [À propos de deux thèses de géographie humaine] », *Annales de géographie*, 1987, t. 96, n° 533, p. 108-114.

DEBRIE Jean et STECK Benjamin, « L’enclavement, réévaluation théorique et application à l’Afrique de l’Ouest », *L’Espace géographique*, 2001, vol. 30, n° 1, p. 26-36.

DE LANGEN Peter W. et CHOULY Ariane, « Hinterland Access Regimes in Seaports », *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2004, vol. 4, n° 4, p. 361-380.

DECOUDRAS Pierre-Marie, LAPLACE Danièle et TESSON Frédéric, « Makatea, atoll oublié des Tuamotu (Polynésie française): de la friche industrielle au développement local par le tourisme », *Les Cahiers d’Outre-Mer*, 2005, vol. 58, n° 230, p. 189-214.

DEFOS DU RAU Jean, « Mascareignes et Seychelles vues par J.-F. Dupon », *Cahiers d’outre-mer*, 1978, vol. 31, n° 123, p. 290-304.

DEFOS DU RAU Jean, « L’Océan Indien, enjeu politique et économique », *Cahiers d’outre-mer*, 1961, vol. 14, n° 54, p. 220-223.

DEHOORNE Olivier, « Les petits territoires insulaires : positionnement et stratégies de développement », *Études caribéennes*, 2014, n° 27-28, <DOI : 10.4000/etudescaribeennes.7250>.

DEHOORNE Olivier et PETIT-CHARLES Nathalie, « Tourisme de croisière et industrie de la croisière », *Études caribéennes*, 2011, n°18, 14 p., <DOI: 10.4000/etudescaribeennes.5143>.

DEHOORNE Olivier, MURAT Christelle ET PETIT-CHARLES Nathalie, « Le tourisme de croisière dans l’espace caribéen, évolutions récentes et enjeux de développement », *Études caribéennes*, 2009, n°13-14, 17 p.

DEHOORNE Olivier, « Le tourisme dans l’espace caribéen, logiques des flux et enjeux de développement », *Téoros*, 2007, n° 26/1, p. 6-14.

DELANNOY Jean-Jacques, « Avant-Propos », in X. BERNIER et C. GAUCHON (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006, p. 3.

DELEUZE Gilles et LAPOUJADE David, *L’île déserte et autres textes : textes et entretiens, 1953-1974*, Paris, Éditions de Minuit, 2002.

DEPRAETERE Christian, « Le phénomène insulaire à l’échelle du globe : tailles, hiérarchies et formes des îles océanes », *L’Espace géographique*, 1990, vol. 19, n° 2, p. 126-134.

DI GIORGIO Marie-Rosalie, « D’une érotique du lieu », in A. BERQUE et alii, *Le lien au lieu*, Actes de la chaire de mésologie de l’Université de Corse, Éditions Éoliennes, 2014, p. 205-210.

DOBRUSZKES Frédéric, « La libéralisation du transport aérien au secours de la desserte des pays pauvres ? L’épreuve des faits », *Géotransports*, 2013, n° 1-2, p. 149-162, <http://geotransports.fr/Revue/pp.149_162_F.Dobruszkes_Transport_aerien.pdf>, consulté le 27 décembre 2017.

DOBRUSZKES Frédéric, « Stimulating or Frustrating Research? Transport Geography and (un)available Data », *Belgeo*, 2012, n° 1-2, 15 p. < DOI : 10.4000/belgeo.7082 >.

DOBRUSZKES Frédéric, « Prise de participation des grandes compagnies aériennes dans de petites compagnies en Europe : impacts sur la géographie des réseaux », *Mappemonde*, 2009, n° 1, 19 p., <<https://mappemonde-archive.mgm.fr/num21/articles/art09102.html>>, consulté le 30 novembre 2017.

DONG Le, « Environmental and Social Risks of Chinese Official Development Finance in Africa: The case of the Lamu Port Project, Kenya », *African Review of Economics and Finance*, vol. 8, n° 1, p. 106-129.

DOUMENGE François, « Les îles et les micro-Etats insulaires », *Hérodote*, 1985, n° 37-38, p. 297-327, <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5622742c/f299.image.r=doumenge>>, consulté le 21 août 2018.

DOUMENGE François, « Unité et diversité des caractères naturels des îles tropicales », in *Nature et Hommes dans les îles tropicales : réflexions et exemples*, Bordeaux, coll. Îles et Archipels, n° 3, 1984, p. 9-24.

DOUMENGE Jean-Pierre, « L'insularité revisitée : les connaissances factuelles sur des "îles lointaines" à rappeler, les positions doctrinales à débattre », in O. SEVIN, J.-L. CHALÉARD et D. GUILLAUD (dir.), *Comme un parfum d'îles, Florilège offert à Christian Huetz de Lemps*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2010, p. 399-409.

DREVET-DEMETTRE Lucie-Emmanuelle, *Quand l'aéroport devient ville : géographie d'une infrastructure paradoxale*, thèse de Géographie, université Michel de Montaigne - Bordeaux 3, 2015, <<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01251989/document>>, consulté le 20 janvier 2018.

DUBREUIL Delphine, « Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? », *Flux*, 2005, n° 1, p. 46-58, <DOI 10.3917/flux.059.0046>.

DUCRUET César, *La spatialité des réseaux maritimes*, HDR de géographie, université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 2016, <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01338110/document>>, consulté le 17 janvier.

DUCRUET César, « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2008, document 417, 19 p., <DOI : 10.4000/cybergeo.17332>.

DUCRUET César, IETRI Danièle et ROZENBLAT Céline, « Cities in Worldwide air and Sea Flows: A Multiple Networks Analysis », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2011, document 528, 30 p., <DOI : 10.4000/cybergeo.23603>.

DUPON Jean-François, *Contraintes insulaires et fait colonial aux Mascareignes et aux Seychelles. Etude de géographie humaine*, Atelier de reproduction des thèses, université Lille 3, diffusion Honoré Champion, 4 tomes, 1977.

DUFÉAL Marina, « L'inscription spatiale de l'insularité : la Corse séparée de la France ? Sur le Web », *Annales de géographie*, 2005, vol. 645, n° 5, p. 496-509.

DUHAMEL Philippe, « De la relation entre transport et lieux touristiques », in X. BERNIER et C. GAUCHON (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006, p. 23-32.

DUMOLARD Pierre, « Accessibilité et diffusion spatiale », *L'Espace géographique*, 1999, vol. 28, n° 3, p. 205-214.

DUPUY Gabriel, « Réseaux et frontières : le résistant développement des NTIC à Saint-Pierre et Miquelon », *Annales de Géographie*, 2005, vol. 114, n° 645, p. 531-549.

DUPUY Gabriel, « Géographie et économie des réseaux », *L'Espace géographique*, 1993, vol. 22, n° 3, p. 193-209.

DURAND-DASTÈS François, « Le particulier et le général en géographie », in F. Audigier et G. Baillat (dir.), *Actes du 6^e colloque de didactique de l'histoire de la géographie, des sciences sociales*, 1991, p. 207-216, <http://alhl.free.fr/docs/fdd_art.pdf>, consulté le 01 mai.

DUVAT Virginie, « Mondialisation touristique et environnement dans les petites îles tropicales », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2006, vol. 59, n° 236, p. 513-539.

ECK Hélène, « La télévision ou le perpétuel voyage », in D. COOPER-RICHET et C. VICENS-PUJOL (dir.), *De l'île réelle à l'île fantasmée, voyages, littérature(s) et insularité (XVII^e - XX^e siècles)*, Paris, Nouveau Monde Éditions, 2012, p. 17-35.

FAYOLLE Corinne, « La dérégulation du transport aérien en Europe : (1987-1997) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2003, vol. 209, n° 1, p. 75-89.

FLEMING Douglas K. et HAYUTH Yehuda, « Spatial Characteristics of Transportation Hubs: Centrality and Intermediacy », *Journal of Transport Geography*, 1994, n° 2 (1), p. 3-18.

FLEURY Christian, *Discontinuités et systèmes spatiaux. La combinaison île/frontière à travers les exemples de Jersey, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad*, thèse de géographie, université de Caen, 2006, <<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00523626>>, consulté le 20 janvier 2018.

FLEURY Christian, « Saint-Pierre et Miquelon, îles frontière », *Noréis*, 2004, n° 190, p. 25-40.

FONTAINE Jacques, « Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien », *Annales de géographie*, 2005, n° 644, n° 4, p. 437-448.

FRÉMONT Antoine, « Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive Sud de la Méditerranée », *Afrique contemporaine*, 2010, vol. 234, n° 2, p. 59-71.

FRÉMONT Antoine, « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue internationale et stratégique*, 2008, vol. 69, n° 1, p. 17-30.

FRÉMONT Antoine, « L'espace maritime et marchand : pour une problématique », *L'Espace géographique*, 1996, vol. 25, n° 3, p. 203-213.

FRÉMONT Antoine et SOPPÉ Martin, « Transport maritime conteneurisé et mondialisation », *Annales de géographie*, 2005a, vol. 642, n° 2, 18 p.

FRÉMONT Antoine et SOPPÉ Martin, « La desserte de la Rangée nord-Europe par les armements de lignes régulières : concentration et dispersion », *Flux*, 2005b, vol. 59, n° 1, p. 22-32, <DOI 10.3917/flux.059.0022>.

FRÉMONT Antoine et DUCRUET César, « Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire : le cas de Busan en Corée du Sud », *L'Espace géographique*, 2004, vol. 33, n° 3, p. 193-210.

FRÉMONT Antoine et SOPPÉ Martin, « Les stratégies des armateurs de lignes régulières en matière de dessertes maritimes », *Belgeo*, 2004, n° 4, p. 391-406, <DOI : 10.4000/belgeo.13429>.

FRÉTIGNY Jean-Baptiste, « L'urbanité à l'épreuve des aéroports », *Urbanités*, 2015, entretien réalisé par F. Célérier, dans le cadre du FIG 2014, 14 p.

FRÉTIGNY Jean-Baptiste, *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Le cas de Paris Roissy-Charles-de-Gaulle, Amsterdam Schipol, Francfort-sur-le-Main et Dubaï International*, thèse de géographie, Paris I Panthéon-Sorbonne, 2013, <<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00951463/document>>, consulté le 29 décembre 2017.

FRÉTIGNY Jean-Baptiste, « La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : étude de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle » *Annales de géographie*, 2013, vol. 690, n° 2, p. 151.

FROMENT Baptiste et BAKIS Henry, « Migrations, télécommunications et lien social : de nouveaux rapports aux territoires ? L'exemple de la communauté réunionnaise », *Annales de géographie*, 2005, vol. 645, n° 5, p. 564-574.

FURT Jean-Marie et TAFANI Caroline (dir.), *Tourisme et insularité : la littoralité en question(s)*, Paris, Karthala-Lisa, 2014.

GAUCHÉ Évelyne, « Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd) », *Noréis*, 2010, n° 214, p. 67-84.

GAY Jean-Christophe, « Tourisme et îles : une histoire d'amour durable », in J.-M. FURT et C. TAFANI (dir.), *Tourisme et insularité : la littoralité en question(s)*, Paris, Karthala-Lisa, 2014, p. 29-46.

GAY Jean-Christophe, « Les îles du Pacifique dans le monde du tourisme », in D. BARBE (dir.), *Le monde Pacifique dans la mondialisation*, C.N.R.S Éditions /Hermès la revue, 2013, p. 84-88.

GAY Jean-Christophe, *Les cocotiers de la France, tourisms en outre-mer*, Paris, Belin, 2009.

GAY Jean-Christophe, « Transport et mise en tourisme du monde », in X. BERNIER et C. GAUCHON (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006, p. 11-22.

GAY Jean-Christophe, « Tourisme, politique et environnement aux Seychelles », *Revue Tiers Monde*, 2004, vol. 178, n° 2, p. 319-339.

GAY Jean-Christophe, « Guébourg J.-L., Petites îles et archipels de l'océan indien », *Persée-Portail des revues scientifiques en SHS*, 2002, vol. 111, n° 623, p. 97.

GAY Jean-Christophe, « L'île-hôtel symbole du tourisme maldivien », *Cahiers d'outre-mer*, 2001a, vol. 54, n° 213, p. 27-52.

GAY Jean-Christophe, « La diffusion du tourisme dans l'archipel comorien », *Mappemonde*, 2001b, n° 4, p. 15-18, <<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M401/Gay.pdf>>, consulté le 15 août 2017.

GAY Jean-Christophe, « La mise en tourisme des îles intertropicales », *Mappemonde*, 2000a, vol. 2, p. 17-22, <<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M200/Gay1.pdf>>, consulté le 25 août 2017.

GAY Jean-Christophe, « Le tourisme dans un espace non touristique : le cas de la République fédérale islamique des Comores », *L'Information Géographique*, 2000b, vol. 64, n° 4, p. 300-313.

GAY Jean-Christophe, « Les balbutiements du tourisme mahorais », *Travaux et Documents*, 2000c, n° 11, p. 137-152.

GAY Jean-Christophe, *Recherches sur les discontinuités spatiales et le tourisme (document de synthèse)*, HDR de géographie, université de Paris-VII, 1999.

GAY Jean-Christophe, « La dynamique touristique de l'île Rodrigues (Maurice) », *Actes des 7^{èmes} Journées de géographie tropicale de Brest*, Nantes, Ouest éditions/Presses académiques, 1998, p. 205-212.

GAY Jean-Christophe, « Le tourisme en Nouvelle-Calédonie », *Cahiers d'outre-mer*, 1995, n° 189, p. 55-70

GAY Jean-Christophe, « Le tourisme en Polynésie française », *Annales de Géographie*, 1994, vol. 103, n° 577, p. 276-292.

GAY Jean-Christophe, « La distance et la promotion d'un produit touristique insulaire : Tahiti et ses îles », *L'Espace géographique*, 1990, vol. 19, n° 2, p. 149-157.

GERMANAZ Christian, « L'indianocéanie, objet géographique ? Fragments géographiques. Les îles d'Afrique dans les Géographies universelles du XIX^e siècle », in Y. COMBEAU, T. GAILLAT et Y. ROLLAND, *Dire l'océan Indien*, Saint-André (La Réunion), Epica-Observatoire des Sociétés de l'Océan Indien, 2017, p. 507-531.

GERMANAZ Christian, « Les ailes du développement : Air Mauritius et l'enjeu aérien », in J.-M. JAUZE (dir.), *L'île Maurice face à ses nouveaux défis*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 293-307.

GERMANAZ Christian, « De l'escale au réseau : suites typologiques et fonction d'île », in N. BERNARDIE et F. TAGLIONI (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires de l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 2005, p. 27-48.

GEURS Karst T. et RITSEMA VAN ECK Jan R., « Accessibility Measures : Review and Applications », *Urban Research Centre*, RIVM report 40 85 505 006, 2001, Utrecht University, 265 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia, « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française », *L'Information géographique*, 2007, vol. 71, n° 2, p. 32-42.

GOUJON Michael et HOARAU Jean-François, « Une nouvelle mesure du développement des économies ultramarines françaises à travers l'application de l'indicateur de développement humain "hybride" », *Région et Développement*, 2015, vol. 42, p. 55-78.

GRANDJEAN Margot, *Au crépuscule d'Oléron ou comment rester île malgré un pont*, mémoire de sociologie, université de Nantes, 2017, <<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01650035>>, consulté le 07 juillet 2018.

GRARE Frédéric, « Océan Indien : la quête d'unité », *Hérodote*, 2012, n° 2, p. 6-20.

GRATALOUP Christian, « L'invention des océans. Comment l'Europe a découpé et nommé le monde liquide », *Géoconfluences*, 2015, <<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/articles-scientifiques/l-invention-des-oceans>>, consulté le 22 décembre 2017.

GRATALOUP Christian, « Le même et l'autre : renouvellement de la chorématique », *Espaces Temps*, 1993, vol. 51, n° 1, p. 143-196.

GUÉBOURG Jean-Louis, *Petites îles et archipels de l'océan Indien*, Paris, Karthala, 2nde éd, 2006.

GUÉBOURG Jean-Louis, *Petites îles et archipels de l'océan Indien*, Paris, Karthala, 1999.

GUILLAUME Jacques, « Statistiques et évaluation des ports. À la recherche d'une bonne mesure des activités portuaires dans le monde », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2016, n° 69/70, p. 79-97.

GUINGOT Marie, « Des îles et des épiciers. S'approvisionner en biens alimentaires dans les îles du Ponant », *Géotransports*, 2017, n° 9, p. 23-39, <http://geotransports.fr/Revue/n09/pp_23-40_Des_iles_et_des_epiciers_M_Guinguot.pdf>, consulté le 19 janvier 2018.

GUINGOT Marie, *Desserte des îles du Ponant et marginalité insulaire*, communication présentée au colloque « Marges et mobilités », 2016, Marne-La-Vallée.

HALBERT Ludovic, « Villes, réseaux et mondialisation », *Les Cahiers français : documents d'actualité*, 2005, n° 328, p. 18-23.

HARRISON David, « Tourism in Pacific Islands », *The Journal of Pacific Studies*, 2004, vol. 26, n° 1 et 2, p. 1-28.

HARTOG Thierry, « La mise en réseau des îles caraïbes par les compagnies de croisière états-uniennes », *Géotransports*, 2014, n° 3, p. 57-70, <http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_57_70_La_mise_en_reseau_des_iles_caraibes_Croisieres_Th.Hartog.pdf>, consulté le 17 janvier 2018.

HARTOG Thierry et RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, « Structuration et dynamiques du tourisme de croisière dans le Bassin caraïbe », in X. BERNIER et C. GAUCHON (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006, p. 173-182.

HARTOG Thierry et CHARDON Jean-Pierre, « Saint-Martin et Saint-Barthélemy, deux "paradis touristiques" si proches et si différents », *Méditerranée*, 1996, vol. 84, n° 3, p. 41-44.

HÉRITIER Stéphane, « Nature mobile et tourisme transporté...Enjeux et problèmes liés aux déplacements touristiques dans les parcs nationaux de l'Ouest canadien », in X. BERNIER et C. GAUCHON (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006, p. 125-138.

HERNANDEZ Luis José A., « The Role of Island Air Transport in the Canary Islands », *Journal of Transport Geography*, 2004, n° 12, p. 235-244.

HERNANDEZ Luis José A., « Temporal Accessibility in Archipelagos: Inter-Island Shipping in the Canary Islands », *Journal of Transport Geography*, 2002, n° 10, p. 231-239.

HOARAU Jean-François (dir.), *Spécialisation touristique et vulnérabilité : réalités et enjeux pour le développement soutenable des petits territoires insulaires*, Paris, L'Harmattan, 2016.

HORN Catharina, *Airports and Territory: Emergence of New Strategic Actor in the Air Transport System*, Thèse en architecture et gestion spatiale, université de Paris-Est – Technische Universität Dresden, 2010, <<https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-00601271/document>>, consulté le 15 décembre 2017.

HOYLE Brian et CHARLIER Jacques, « Inter-Port Competition in Developing Countries: an East African Case Study », *Journal of Transport Geography*, 1995, vol. 3, n° 2, p. 87-103.

HUETZ DE LEMPS Christian, « Les îles Hawaii au cœur du Pacifique (XIX^e-XX^e) », in N. BERNARDIE et F. TAGLIONI (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires de l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 2005, p. 49-62.

JACKSON Rebecca Erinn, *Islands on the Edge: Exploring Islandness and Development in Four Australian Case Studies*, thèse de philosophie, université de Tasmanie, 2008, 356 p., <https://eprints.utas.edu.au/7566/2/RJackson_Islands_on_the_Edge_2008_02whole.pdf>, consulté le 12 mai 2018.

JAUZE Jean-Michel, *L'Indianocéanie du concept à la réalité du terrain*, communication présentée lors de la conférence « Définis-moi l'Indianocéanie », université de La Réunion, 04-05 octobre 2018.

JAUZE Jean-Michel, « L'indianocéanité, un héritage partagé à travers l'art de construire », in Y. COMBEAU, T. GAILLAT et Y. ROLLAND, *Dire l'océan Indien*, Saint-André (La Réunion), Epica-Observatoire des Sociétés de l'Océan Indien, 2017, p. 487-505.

JAUZE Jean-Michel (dir.), *Patrimoines partagés, traits communs en Indianocéanie*, Saint-André (La Réunion), Epica-COI, 2016.

JAUZE Jean-Michel, « L'écotourisme, au secours du développement de Rodrigues », in É. COMBEAU-MARI, et F. FOLIO (dir.), *Quel tourisme pour La Réunion ? Enjeux et mises en perspective*, Saint-André (La Réunion), Epica, 2013, p. 253-321.

JAUZE Jean-Michel, « Maurice : petit pays, grandes ambitions », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2012, document 628, <<https://journals.openedition.org/cybergeo/25660>>, consulté le 01 février 2018.

JAUZE Jean-Michel et COMBEAU Yvan (dir.), *Géographes et historiens dans la compréhension et la gouvernance des espaces et sociétés de l'océan Indien*, coll. « Terres et sociétés indocéaniques », n°1, Saint-André (La Réunion), Océan Édition-université de La Réunion, 2010.

JAUZE Jean-Michel (dir.), *L'île Maurice face à ses nouveaux défis*, Paris, L'Harmattan, 2008.

JAUZE Jean-Michel, « Port-Louis de l'île Maurice : un port, une capitale », *Mappemonde*, 2001, vol. 62, p. 38-41, <<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M201/Jauze.pdf>>, consulté le 03 août 2017.

JEAN-ÉTIENNE Christian, *Les Espaces portuaires et maritimes des Petites Antilles : les cas de Fort-de-France, Pointe-à-Pitre et Castries*, thèse de géographie, université des Antilles et de la Guyane, 2008.

KARAMPELA Sofia, KIZOS Thanasis et SPILANIS Ioannis, « Accessibility of Islands: Towards a New Geography Based on Transportation Modes and Choices. », *Island Studies Journal*, 2014, vol. 9, n° 2, p. 293-306, <https://www.islandstudies.ca/sites/default/files/ISJ-9-2-KarampelaKizosSpilanis_0.pdf>, consulté le 23 décembre 2017.

KOKEL Nadège, « Accessibilité et mobilité aux îles du Cap-Vert », in X. BERNIER et C. GAUCHON (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006, p. 87-98.

KOLODNY Émile, « Insularité, isolement et les îles de la Grèce », in E. MAULA, *The Archipelago as a focus for interdisciplinary*, Pakistan, Hamdard Academy, 1981, p. 107-130.

KOLODNY Émile, *La population des îles de la Grèce, essai de géographie insulaire en Méditerranée orientale*, Aix-en-Provence, Edisud, 3 tomes, 1974.

KOTLOK Nathalie, « Émigration et insularisme au Cap-Vert », in M. CHAREF et P. GONIN (dir.), *Émigrés - immigrés dans le développement local*, Agadir, Éditions Sud-Contact, 2005, p. 59-72.

LABUSSIÈRE Olivier et ALDHUY Julien, « Le terrain ? C'est ce qui résiste. Réflexion sur la portée cognitive de l'expérience sensible en géographie », *Annales de géographie*, 2012, vol. 687-688, n° 5, p. 583-599.

LACOSTE Yves, « Éditorial : Les deux Méditerranées », *Hérodote*, 1982, n° 27, p. 3-15, <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56212193/f1.image.r=lacoste>>, consulté le 21 août 2018.

LAGIER Claude, 2007, *Port Réunion, Spa Toamasina, Port Louis : vers l'émergence d'un pôle portuaire dans l'ouest de l'Océan Indien : essai de géographie portuaire*, thèse de géographie, université de Bordeaux 3.

LAHOUD PIERRE, *L'île-d'Orléans, un paysage en mutation*, communication présentée lors de la « 15th General Assembly for the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) », Xian, 2005.

LAMY-GINER M.-Annick, « Espaces insulaires de l'océan Indien, les mutations contemporaines », *Carnets de Recherches de l'océan Indien*, Introduction, 2018, n°1, p. 7-15, mis en ligne le 30 avril 2018, <<http://carnets-oi.univ-reunion.fr/numeros/numero-1/introduction/>>.

LAMY-GINER M.-Annick, « Entre Afrique du Sud et Mozambique, le corridor de Maputo », *Géotransports*, 2017a, n° 8, p. 23-38, <<http://www.cnfg.fr/images/stories/agf/2017/8/pp-23-38.pdf>>.

LAMY-GINER M.-Annick, « Maurice, La Réunion, quelles rivalités portuaires », *Institut Supérieur d'Economie Maritime* (Isemar), 2017b, n° 186, 4 p., mis en ligne en janvier 2017, <<http://www.iseamar.fr/wp-content/uploads/2017/01/note-de-synth%C3%A8se-iseamar-186.pdf>>.

LAMY-GINER M.-Annick, « Rupture et décloisonnement dans les transports maritimes et aériens de La Réunion, depuis l'ouverture du canal de Suez », *Revue Historique de l'Océan Indien*, n° 13, 2016, p. 102-117.

LAMY-GINER M.-Annick, « Mayotte, un DOM insulaire entre enclavement et ouverture », *Géococonfluences*, 2015, 13 p., mis en ligne le 12 février 2015, <<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transport/corpus-documentaire/mayotte-un-dom-insulaire-a-desenclaver>>.

LAMY-GINER M.-Annick, « La desserte aérienne de deux petits États insulaires : les Seychelles et Maurice, enjeux et restructurations », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2014, document 690, 20 p., mis en ligne le 08 octobre 2014, <<http://cybergeo.revues.org/26490>>.

LAMY-GINER M.-Annick, "Accessibility Challenges Facing Mauritius and Reunion", *SHIMA: The International Journal of Research into Island Cultures*, 2011, vol. 5, n° 2, p. 86-105, <<http://shimajournal.org/issues/v5n2/h.-Lamy-Giner-v5n2-86-105.pdf>>.

LAMY-GINER M.-Annick, « Port-Louis, pôle portuaire émergent », in J.-M. JAUZE (dir.), *L'île Maurice face à ses nouveaux défis*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 217-229.

LAMY-GINER M.-Annick, « Port-Louis et Port Réunion, ports majeurs du sud-ouest de l'océan Indien », *Géococonfluences*, 2006, 13 p., mis en ligne le 20 octobre 2006, <<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient5.htm>>.

LAMY-GINER M.-Annick et RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, « Transports et mise en tourisme de la Caraïbe et du sud-ouest de l'océan Indien », in G. WACKERMANN (dir.), *Les espaces du tourisme et des loisirs*, Paris, Ellipses, 2017, p. 234-245.

LAVAUD-LETILLEUL Valérie, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Noroi*, 2012, n° 225, p. 11-28.

LAVAUD-LETILLEUL Valérie, « L'aménagement de nouveaux terminaux à conteneurs et le renouvellement de la problématique flux-territoire dans les ports de la Rangée Nord. Les exemples comparés de Rotterdam et d'Anvers », *Flux*, 2005, n° 59 (1), p. 33-45, <DOI 10.3917/flux.059.0033>.

LE BOURDIEC Françoise et LE BOURDIEC Paul, « Problèmes socio-économiques de la façade orientale africaine et des îles du sud-ouest de l'océan Indien », *Annales de Géographie*, 1987, vol. 96, n° 533, p. 1-32.

LEFORT Isabelle, « Le terrain : l'Arlésienne des géographes ? », *Annales de géographie*, 2012, n° 687-688, p. 468-486.

LESOURD Michel, « Les NTIC au Cap-Vert. Des médias à l'avènement d'une société de l'information ? », *Lusotopie*, 2004, n° 11, p. 337-361.

LEUNG Abraham, TANKO Michael, BURKE Matthew, et SHUI C. S., « Bridges, Tunnels, and Ferries: Connectivity, Transport, and the Future of Hong Kong's Outlying Islands », *Island Studies Journal*, 2017, vol. 12, n° 2, p. 61-82, < DOI.org/10.24043/isj.24 >.

LOGOSSAH Kinvi, « Le tourisme dans l'espace caribéen, logiques des flux et enjeux de développement », *Téoros*, 2007, n°26/1, p. 33-39, < <http://journals.openedition.org/teoros/1594>, consulté le 25 janvier 2018.

LOGOSSAH Kinvi et MAUPERTUIS Marie-Antoinette, « La spécialisation touristique des petites économies insulaires en développement est-elle une voie de croissance durable ? », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2007, vol. mai, n° 1, p. 35-55.

LOMBARD Jérôme et STECK Benjamin, « Quand le transport est d'abord un lieu ! », *Autrepart*, 2004, vol. 32, n° 4, p. 3-19.

MCCALL Grant, « Nissology: the Study of Islands », *Journal of the Pacific Society*, 1994, n° 2-3, p. 1-14.

MADI Hamada, *Allocution d'ouverture*, présentée lors de la conférence « Définis-moi l'Indianocéanie », université de La Réunion, 04-05 octobre 2018.

MAGNAN Alexandre, « Le développement des îles-hôtels aux Maldives : d'hier à demain », *Études caribéennes*, 2008, n° 9-10, 22 p., < DOI : 10.4000/etudescaribeennes.862 >.

MAILLARD Jean-Claude, « Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2006, vol. 59, n° 234, p. 167-198.

MAKKONEN Teemu, SALONEN Maria et KAJANDER Sakari, « Island Accessibility Challenges: Rural Transport in the Finnish Archipelago », *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2013, vol. 13, n° 4, p. 274-290.

MALOGNE-FER Gwendoline, « L'aéroport à Raivavae (Australes) : développement économique, migrations et identités », *Journal de la société des océanistes*, 2004, n° 119, p. 189-199.

Manouvel Mita, *Les zones maritimes des îles françaises du canal du Mozambique*, communication présentée lors du colloque « Mozambique et le canal du Mozambique, un espace à l'heure des opportunités et des défis », université de La Réunion, 20 avril 2018.

MARCADON Jacques, « Wolkowitsch (Maurice) — Géographie des transports. », *Noroi*, 1993, vol. 158, n° 1, p. 342.

MARCADON Jacques, *L'avant-pays des ports français*, Paris, Masson, 1988.

MARCOTTE Didier, « L'océan Indien des Grecs entre tradition savante et actualité maritime », in E. VAGNON et E. VALLET (dir.), *La fabrique de l'océan Indien: cartes d'Orient et d'Occident (Antiquité-XVIIe siècle)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2017, p. 31-39.

MARI Sergi, « Coûts et bénéfices de l'insularité d'un point de vue économique, le cas de Minorque », in A.-L. SANGUIN (dir.), *Vivre dans une île*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 211-219.

MARIMOUTOU Jean-Claude et RACAULT Jean-Michel (dir.), *L'insularité thématique et représentations*, Paris, L'Harmattan, 1995.

MARROU Louis, « Insularité et dépeuplement : le cas de l'île de Flores aux Açores (Portugal) », *Espace populations sociétés*, 2016, n° 1, 15 p.

MARROU Louis, « Périphéries insulaires européennes », in Y. JEAN et G. BAUELLE (dir.), *L'Europe aménager les territoires*, Paris, Armand Colin, 2009, p. 334-342.

MARROU Louis, « L'ode à l'île », in N. BERNARDIE et F. TAGLIONI (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires, de l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 2005a, p. 431-435.

MARROU Louis, « Quand l'île cache l'archipel : l'inscription des îles-escales dans l'archipel des Açores », in N. BERNARDIE et F. TAGLIONI (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires, de l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 2005b, p. 181-197.

MARROU Louis, « La mer mise en réseau de nouvelles voies pour la mise en mouvement des territoires », in *Le monde en réseau. Lieux visibles, liens invisibles*. Actes du FIG, Saint-Dié, 2005c.

MARROU Louis, *Lire l'archipel (volume des publications)*, HDR de géographie, université de La Rochelle, 2005d.

MARROU Louis, « État du peuplement et de la population des Açores au début du XXI^e siècle », *Sud-Ouest européen*, 2004, vol. 18, n° 1, p. 61-69.

MARROU Louis, « Ruralité et insularité dans l'archipel des Açores. Le cas de l'île de Corvo », *Norois*, 2000, vol. 186, n° 2, p. 187-200.

MARTINETTI Joseph, « Quel rôle aujourd'hui pour les grandes îles en Méditerranée ? Une géographie comparée de l'insularité méditerranéenne », *Cahiers de la Méditerranée*, 2014, n° 89, 17 p.

MARTINETTI Joseph, « Transports maritimes et insularité en Europe : le cas de la Corse », *L'Espace Politique*, 2012, n° 16, 22 p., <DOI : 10.4000/espacepolitique.2260>.

MAUPERTUIS Marie-Antionette et BERNARD-LEONI Vannina, « Avant-propos », in A. BERQUE *et alii*, *Le lien au lieu*, Actes de la chaire de mésologie de l'Université de Corse, Éditions Éoliennes, 2014, p. 9-14.

MAXIMY DE René, « Chorèmes et chorématique », in L. CAMBÉRY et R. DE MAXIMY (dir.), *La Cartographie en débat : Représenter ou convaincre*, Karthala-Orstom, 1995, p. 121-128.

MEISTERSHEIM Anne, « Le malentendu », *Ethnologie française*, 2006, vol. 36, n° 3, p. 503-508.

MEISTERSHEIM Anne, *Figures de l'île*, Ajaccio, DCL Éditions, 2001.

MERCIER Guy, « Étude de l'insularité », *Norois*, 1990, vol. 145, n° 1, p. 9-14.

MÉRENNE Émile, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 1993.

MÉRENNE Émile, *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

MIOSSEC Jean-Marie, « Croissance et environnement à Jerba (Tunisie) », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1976, vol. 53, n° 435, p. 203-208.

MOHAMED Chanfi M., *Géographie des transports aux Comores*, thèse de géographie, université Paris 8, 2002.

MOLES Abraham A., « Nissonologie ou science des îles », *L'Espace géographique*, 1982, vol. 11, n° 4, p. 281-289.

MONDOU Véronique et PÉBARTHE-DÉSIRÉ Hélène, « L'accessibilité aérienne comme clé de compréhension de la dépendance économique au tourisme des espaces insulaires. Exemple des Maldives, des Seychelles, de l'île Maurice et de l'île de la Réunion », in J.-F. HOARAU, *Spécialisation touristique et vulnérabilité. Réalités et enjeux pour le développement soutenable des petits territoires insulaires*, Paris, L'Harmattan, 2016, p. 351-364.

MONDOU Véronique et PÉBARTHE-DÉSIRÉ Hélène, « L'accessibilité aérienne aux espaces insulaires comme révélateur des mutations des systèmes touristiques : les cas des îles de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives) », *Téoros*, 2013, vol. 32, n° 2, p. 58-68.

MOREL Jean-Pierre, *Le château de Franz Kafka*, Paris, Gallimard, 2008.

MORISSET Bruno, « Réseaux de télécommunications et aménagement des territoires : vers une "fracture numérique territoriale 2.0" ? », *Cybergeog: European Journal of Geography*, 2010, document 489, 24 p., <DOI: 10.4000/tem.2321>.

MULLER Jean-Claude, « La cartographie d'une métrique non euclidienne : les distances-temps », *L'Espace géographique*, 1979, vol. 8, n° 3, p. 215-227.

NICOLAS Thierry, « L'hypo-insularité », une nouvelle condition insulaire : l'exemple des Antilles françaises », *L'Espace géographique*, 2005, vol. 34, n° 4, p. 329-341.

NICOLAS Thierry, « La circulation comme facteur d'intégration nationale et d'« hypo-insularité » : le cas des Antilles françaises », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2001, vol. 54, n° 216, p. 397-416.

NOTTEBOOM Theo et RODRIGUE Jean-Paul, *Inland Freight Distribution and the Sub-Harborization of Port Terminals*, communication présentée lors de l'« *International Conference on Spoken Language Processing* », Corée du Sud, 04-08 octobre 2004.

NOTTEBOOM Theo et YAP Wei Yim, « Port Competition and Competitiveness », in W. K. TALLEY (dir.), *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. Wiley-Blackwell, Oxford, UK, 2012, p. 549-570.

OLLIVRO Jean, « Les classes mobiles », *L'Information géographique*, 2005, vol. 69, n° 3, p. 28-44.

ORAISON André, « Diego Garcia : enjeux de la présence américaine dans l'océan Indien », *Afrique contemporaine*, 2003, vol. 207, n° 3, p. 115-132.

OTTINO Paul, « L'Océan Indien comme domaine de recherche », *L'Homme*, 1974, vol. 14, n° 3, p. 143-151.

PARIS Frank, « Pour une différenciation des déplacements dans l'espace touristique : l'analyse des excursions à Maurice », in X. BERNIER et C. GAUCHON Christophe (dir.), *Transport et tourisme*, Actes du colloque de Chambéry, Cahiers de Géographie, n° 4, 2006, p. 139-150.

PÉBARTHE-DÉSIRÉ Hélène et MONDOU Véronique, « 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, n° 3, p. 39-55, <http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_39_56_L_ile_et_l_avion_Ocean_Indien_H.Pebarthe_Desire_V.Mondou.pdf>, consulté le 10 août 2017>.

PELLETIER Philippe, « L'île, un bon objet géographie », in N. BERNARDIE et F. TAGLIONI (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires, de l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 2005, p. 7-17.

PELLETIER Philippe, *La Japonésie, Géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon*, Paris, CNRS Editions, 1997.

PÉRALDI Xavier, « Accessibilité des régions périphériques de l'Union Européenne et politiques publiques de transport », *Région et Développement*, 2002, n° 15, p. 122-146.

PÉRON Françoise, « Fonctions sociales et dimensions subjectives des espaces insulaires, à partir de l'exemple des îles du Ponant », *Annales de géographie*, 2005, vol. 644, n° 4, p. 422-436.

PÉRON Françoise, « L'île, espace culturel. Formes d'attache aux lieux en Bretagne », *Géographie et cultures*, 1992, n° 2, p. 3-33.

PÉRON Françoise, « Spécificité des sociétés insulaires contemporaines. L'exemple des îles françaises de l'Atlantique et de la Manche », *Norois*, 1990, vol. 145, n° 1, p. 25-34.

PÉRON Françoise, « L'insularité », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 1988, n° 3, p. 239-240.

PÉTIOT-CHARLES Nathalie, *Tourisme de croisière dans la Caraïbe : enjeux de spatialisation*, thèse de géographie, université des Antilles et de la Guyane, 2015, <<http://www.theses.fr/2015ANTI0023>>, consulté le 23 janvier 2018.

PEUZIAT Ingrid, BRIGAND Louis, ARENAS Federico, NUÑEZ Andres et SALAZAR Alejandro, « L'isolement géographique : contrainte ou opportunité pour les territoires ? Regards croisés en Patagonie chilienne », *Norois*, 2012, n° 225, p. 47-59.

PEUZIAT Ingrid, *Plaisance et environnement. Pratiques, représentations et impacts de la fréquentation nautique de loisir dans les espaces insulaires. Le cas de l'archipel de Glénan (France)*, thèse de géographie, université de Brest, 2005.

PIVETEAU Vincent et LARDON Sylvie, « Chorèmes et diagnostics de territoire : une expérience de formation », *Mappemonde*, 2002, vol. 68, n° 4, 6 p., <<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M402/Lardon.pdf>>, consulté le 07 juin 2018.

POIRINE Bernard, « Éloignement, insularité et compétitivité dans les petites économies d'outre-mer », *AFD Documents de Travail*, 2007, n° 52, 35 p.

POLYDOROPOULOU Amalia, LAGOUDIS Ioannis et TSIRIMPA Athena, « Improving Island Competitiveness Through Alternative Ferry Connections », *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 2012, vol. 48, p. 3622-3634.

PROULX Serge, « Penser les usages des TIC aujourd'hui : enjeux, modèles, tendances », in L. VIEIRA et N. PINÈDE (dir.), *Enjeux et usages des TIC : aspects sociaux et culturels*, t. 1, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2005, p. 7-20.

PUMAIN Denise, « Essai sur la distance et l'espace géographique », *Atala*, 2009, n° 12, p. 33-49.

RACAULT Jean-Michel, « Avant-propos. De la définition de l'île à la thématique insulaire », in J.-C. MARIMOUTOU et J.-M. RACAULT (dir.), *L'insularité thématique et représentations*, Paris, L'Harmattan, 1995, p. 9-13.

RACINE Jean-Luc, « La nouvelle géopolitique indienne de la mer : de l'océan Indien à l'Indo-Pacifique », *Hérodote*, 2016, vol. 163, n° 4, p. 101-129.

RACINE Jean-Luc, « Océan Indien : mare Indicum ? », *Hérodote*, 2012, vol. 145, n° 2, p. 3-5.

RAHARINARIVONIRINA RAZAFINDRAMBAO Renée, *L'économie maritime et portuaire de Madagascar*, thèse de géographie, université de Nantes, 1995.

RAISON Jean-Pierre, « Le Sud-Ouest de l'océan Indien », in R. BRUNET (dir.), *Géographie Universelle. Les Afriques au Sud du Sahara*, Paris, Belin-Reclus, 1994, p. 420-450.

RAMADIER Thierry, *L'accessibilité socio-cognitive*, communication présentée lors du colloque « Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions », Grenoble, 2011.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, « La desserte aérienne de l'archipel des Antilles : entre extraversion et intégration régionale », *Géotransports*, 2014, n° 3, p. 23-38, <http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_23_38_Desserte_aerienne_des_Antilles_C.Ranely_Verge_Depré.pdf>, consulté le 19 décembre 2017.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, « Les dynamiques aéroportuaires dans l'archipel des Antilles », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2009, vol. 86, n° 4, p. 512-521.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, « Transport aérien et territoires insulaires : l'exemple des Petites Antilles », *Annales de géographie*, 2008, vol. 659, n° 1, p. 97-109.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, « Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises », *Études caribéennes*, 2005, n° 3, 9 p., <DOI : 10.4000/etudescaribeennes.563>.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, « Quinze années de conteneurisation des trafics maritimes aux Antilles françaises : éléments d'un bilan », *Cahiers d'outre-mer*, 1997, vol. 50, n° 198, p. 151-170.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette, *Les Antilles françaises en transition : de la relation privilégiée franco-française à l'ouverture internationale : essai d'une géographie des transports*, thèse de géographie, université de Bordeaux 3, 1999.

RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ Colette et ROTH Patrice, « L'avion, facteur d'unification du Bassin caraïbe ? », *Mappemonde*, 2017, n° 120, 18 p. <<http://mappemonde.mgm.fr/120as3/>>, consulté le 17 décembre 2017.

REITEL Bernard, *Logiques de desserte d'un espace d'archipels : l'exemple des transports dans le pacifique insulaire*, thèse de géographie, université de Strasbourg 1, 1993.

REYNAUD ALAIN, « L'intérêt de la démarche comparative en géographie », *Espaces Temps*, 1984, vol. 26-28, n° 1, p. 26-33.

RIGAS Konstantinos, SAMBRACOS Evangelos, et GATZOLI Androniki, « Air and Sea Transport: Competition Strategies under Normal and Economic Crisis Environments », *Munich Personal RePEc Archive*, n°52445, 2011, 17 p., <<http://mpra.ub.uni-muenchen.de/52445/>>, consulté le 30 décembre 2017.

ROBINET Cyril, « Existe-t-il un risque de vide stratégique dans l'océan Indien ? », *Hérodote*, 2012, vol. 145, n° 2, p. 48-68.

ROGER-LACAN Véronique, « Lutte contre la piraterie, facteur structurant de sécurité en océan Indien ? », *Hérodote*, 2012, vol. 145, n° 2, p. 118-128.

ROXAS JR Nicanor et FILLONE Alexis, « Inter-Island Travel Mode Choice Analysis: Western Visayas Region, Philippines », 2015, <<https://vdocuments.mx/wala-lamang.html>>, consulté le 22 mai 2018.

RUFIN-SOLER Caroline, « Les politiques de gestion insulaire dans l'archipel des Maldives », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2005, document 322, 16 p., <DOI: 10.4000/cybergeo.3067>.

SAINT-MÉZARD Isabelle, « Quelles architectures de sécurité pour l'océan Indien ? », *Hérodote*, 2012, vol. 145, n° 2, p. 129-149.

SALOMON Jean-Noël, « Les "îles de rêve" à Madagascar : une industrie touristique en devenir » in O. SEVIN, J.-L. CHALÉARD et D. GUILLAUD (dir.), *Comme un parfum d'îles, Florilège offert à Christian Huetz de Lemps*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2010, p. 317-334.

SAMAAN Jean-Loup, « L'océan Indien, laboratoire de la géographie militaire américaine », *Hérodote*, 2012, vol. 145, n° 2, p. 30-47.

SANGUIN André-Louis, « Périphéricité et ultrapériphéricité insulaires dans l'Union européenne », *L'Espace Politique*, 2007, n° 2, 11 p.

SANGUIN André-Louis (dir.), *Vivre dans une île*, Paris, L'Harmattan, 1997.

SAUSSOL Alain, « Des limites de l'insularité. Le cas de Wallis (Polynésie) », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1988, vol. 65, n° 3, p. 271-281.

SCHNEPEL Burkhard et ALPERS Edward A., *Connectivity in Motion, Islands Hubs in the Indian Ocean World*, Gewerbestrasse, Suisse, Palgrave Macmillan, 2017.

SERRA-MALLOL Christophe, « Les habitants de Rapa, les plus heureux du monde, selon le sociologue C. Serra-Mallol », *Tahiti Infos*, interview réalisé par Florence O'Kelly, le 28 mars 2011, <https://www.tahiti-infos.com/Les-habitants-de-Rapa-sont-les-plus-heureux-au-monde-selon-le-sociologue-C-Serra-Mallol_a20855.html>, consulté le 24 janvier 2018.

SEVIN Olivier, CHALÉARD Jean-Louis et GUILLAUD Dominique (dir.), *Comme un parfum d'îles, Florilège offert à Christian Huetz de Lemps*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010.

SIMBULA Pinuccia Franca, « Îles, corsaires et pirates dans la Méditerranée médiévale » (traduction Didier Boisseuil), *Médiévales*, 2004, n° 47, p. 17-30.

SOULIMANT Nina, *Faire face au changement et réinventer des îles*, thèse de géographie, université de La Rochelle, 2011, <<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00750862>>, consulté le 23 novembre 2017.

SPILANIS Ioannis, KIZOS Thanasis et PETSOTI Paraskevi, « Accessibility of Peripheral Regions: Evidence from Aegean Islands (Greece). », *Island Studies Journal*, 2012, vol. 7, n° 2, p. 199-214, https://www.researchgate.net/publication/257650761_Accessibility_of_Peripheral_Regions_Evidence_from_Aegean_Islands_Greece, consulté le 04 mai 2018.

SPILANIS Ioannis *et alii*, « Accessibility and Attractiveness of Aegean Islands », *Aeihoros*, 2005, n° 4 (1), p. 106-135.

SPILANIS Ioannis *et alii*, *Accessibility of the Aegean Islands: Real and Virtual Distance*, communication présentée lors de la conférence « Proceedings of 7th Greek National Cartography Conference: Island Cartography », Mytilène, 2002.

SPILL Christiane, « Le transport aérien et la région », *Annales de Géographie*, 1973, vol. 82, n° 451, p. 316-330.

SPILL Jean-Michel, « L'aéroport de Palma, clé du tourisme à Majorque », *Rives méditerranéennes*, 2002, n° 12, p. 57-66.

SPILL Jean-Michel, « Les liaisons aériennes de la Corse », *Méditerranée*, 1972, vol. 11, n° 3, p. 119-139.

STOCK Mathis *et alii*, *Le tourisme, acteurs lieux et enjeux*, Paris, Belin, 2003.

STOREY Keith, « Fly-in/Fly-out and Fly-over: Mining and Regional Development in Western Australia », *Australian Geographer*, 2001, vol. 32, n° 2, p. 133-148, <<https://doi.org/10.1080/00049180120066616>>.

STRALE Mathieu, 2014, « L'insularité, facteur d'intégration ou d'exclusion des chaînes logistiques mondiales : une synthèse des connaissances », *Géotransports*, 2014, n° 3, p. 71-84, <http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_71_84_L_insularite_facteur_d_integration_exclusion_chaines_logistiques_M.Strale.pdf>, consulté le 21 décembre 2017.

STRALE Mathieu, « Géographie mondiale des alliances de compagnies aériennes », *Belgeo*, 2006, n° 4, p. 437-464, <DOI : 10.4000/belgeo.11761>.

SUCHET André, « Le concept d'arrière-pays en géographie : une promenade dans la littérature », *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 2017, vol. 37, n° 2, p. 125-130.

TAGLIONI François et CRUSE Romain, « *Le Suriname : une île caribéenne comme les autres ?* », in R. Cruse et K. Rhiney (dir.), *Caribbean Atlas*, 2013, 5 p. <<http://www.caribbean-atlas.com/fr/thematiques/qu-est-ce-que-la-carai-be/le-suriname-une-ile-caribeenne-comme-les-autres.html>>.

TAGLIONI François, « La périphéricité : du concept au lobby politique », *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, 2007, n° 2, p. 5-11, <DOI : 10.4000/espacepolitique.594>.

TAGLIONI François, « Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique », *Annales de Géographie*, 2006, vol. 115, n° 652, p. 664-687.

TAGLIONI François, *Recherche sur les petits espaces insulaires et sur leurs organisations régionales*, vol. 2, HDR de géographie, université de Paris-Sorbonne, 2003, <<http://www.taglioni.net/hdr.htm>>, consulté le 21 mai 2018.

TARRATS Marc et JOST Christian, « Isolement et enclavement géographiques des îles Marquises, sources de contraintes et d'originalités, Polynésie Française », in G. René, S.-D. DURON et Y. D. MEYER (dir.), *Biodiversité terrestre et marine des îles Marquises*, Société française d'Ichtyologie, 2016, p. 13-40.

THENG Sopheap, « L'île de Saint-Barthélemy (Petites Antilles) : une destination du tourisme de luxe », *Études caribéennes*, 2014, n° 27-28, 18 p., <DOI: 10.4000/etudescaribeennes.7470>.

THOREZ Pierre, « *Un cas d'insularité péninsulaire : le Kamtchatka* », *Géotransports*, 2014, p. 85-94, <http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_85_94_Insularite_peninsulaire_Kamtchatka_P.Thorez_.pdf>, consulté le 23 décembre 2017.

TISSIER Jean-Louis, « Ile - Insularité - Isolement », *Documents pour l'histoire du vocabulaire scientifique*, 1984, n° 3, p. 49-67.

TOUSSAINT Auguste, *Histoire de l'océan Indien*, Paris, Presses Universitaires de France, 1961.

TROIN Jean-François, « Îles et oasis : de l'isolat au monde », *Annales de géographie*, 2005, vol. 644, n° 4, p. 339-441.

URBAIN Jean-Didier, « Du mythe à la manière. Résider selon Robinson en son île », *Communications*, 2002, vol. 73, n° 1, p. 65-72.

VACHER Luc, 2014, « *Réflexion géographique sur la distance, une approche par les pratiques de tourisme* », HDR de géographie, université d'Angers, 2014, <<https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-01475076/document>>, consulté le 20 décembre 2017.

VAGNON Emmanuelle et VALLET Éric (dir.), *La fabrique de l'océan Indien : cartes d'Orient et d'Occident (Antiquité-XVIe siècle)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2017.

VALVERDE Rodrigo R.H.F., « Espace et publicité. Les interactions entre la marque et la ville », *Géographie et cultures*, 2010, n° 73, p. 77-89.

VARLET Jean et AGERON Pierre, « Une insularité sans îles ? De l'insularité topographique à l'insularité topologique en milieu continental. Le rôle des réseaux de communication », *Géotransports*, 2014, n° 3, p. 95-115,

<http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_95_114_Une_insularite_sans_iles_J.Varlet_P.Ageron.pdf>, consulté le 21 décembre 2016.

VARLET Jean (dir.), « Mutations du transport aérien et des systèmes aéroportuaires », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 2009, vol. 86, n° 4, <https://www.persee.fr/issue/bagf_0004-5322_2009_num_86_4>, consulté le 18 décembre.

VARLET Jean, « Les grands aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice) : enjeux et retombées territoriales », *Annales de Géographie*, 1997, vol. 106, n° 593, p. 155-182.

VERLAQUE Christian, *Géographie des transports maritimes*, Paris, Doin, 1974.

VERNE Julia, « "Le terrain, c'est moi ?" Reflections on the Emergence of the Field in Translocal Research », *Annales de géographie*, 2012, vol. 687-688, n° 5, p. 561-582.

VIGARIÉ André, « Les ports maritimes et leur environnement humain et économique », in A. Gamblin (dir.), *Les littoraux, espaces de vie*, Paris, Sedes, 1998, p. 65-94.

VIGARIÉ André, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.

VIOLIER Philippe, STOCK Mathis, KNAFOU Rémy, GAY Jean-Christophe, COEFFÉ Vincent et CERIANI Giorgia, « Conditions géographiques de l'individu contemporain », *EspacesTemps.net*, 2008, <<https://www.espacestems.net/articles/conditions-geographiques-individu-contemporain>>, consulté le 23 janvier 2017.

VOLVEY Anne, CALBÉRAC Yann et HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam, « Terrains de je. (Du) sujet (au) géographique », *Annales de géographie*, 2012, vol. 687-688, n° 5, p. 441-461.

WOLKOWITSCH Maurice, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 1993.

ZEMBRI Pierre, « Transport et insularité en Corse, la continuité territoriale au défi de la mondialisation », *Géotransports*, 2014, n° 3, p. 7-21, <http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_7_22_Transports_et_insularite_en_Corse_P.Zembri.pdf>, consulté le 21 décembre 2017.

ZEMBRI Pierre, « Les compagnies "low cost" face au ralentissement économique mondial. La robustesse du modèle économique et des choix de desserte à l'épreuve », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2009, vol. 86, n° 4, p. 447-458.

TABLE DES ENCADRÉS

Encadré 1 : Une île c'est une île !	12
Encadré 2 : Accès et distance : quel ressenti ?.....	15
Encadré 3 : Les thèses sur la thématique de l'accessibilité insulaire ou ses figures complémentaires (discontinuités, enclavement...)	38
Encadré 4 : Le couple transport et tourisme dans les colloques et actes de colloque	39
Encadré 5 : Mesure de l'accessibilité insulaire au sein d'un archipel, selon Karampela <i>et alii</i> (2014).....	41
Encadré 6 : Coût d'un aménagement portuaire et impacts environnementaux, l'exemple du futur port de Lamu	57
Encadré 7 : Un exemple de stratégie touristique portée par l'Autorité de Promotion du Tourisme de Maurice	63
Encadré 8 : La pratique du partage de code.....	90
Encadré 9 : Un exemple d'îles « sans porte », l'archipel birman des Mergui	93
Encadré 10 : Les hubs insulaires.....	98
Encadré 11 : L'île australienne de Barrow, un exemple d'île-bulle.....	99
Encadré 12 : Ces routes maritimes qui font l'océan Indien	114
Encadré 13 : L'océan Indien insulaire, îles et archipels à la pelle.....	118
Encadré 14 : Nommer l'océan Indien	119
Encadré 15 : Extrait de l'appel à communication, <i>Définis-moi l'Indianocéanie</i>	121
Encadré 16 : Une clientèle majoritairement européenne	133
Encadré 17 : Air Mauritius, au service de la stratégie touristique mauricienne	134
Encadré 18 : Le poids des importations, une comparaison entre La Réunion et Maurice	136
Encadré 19 : Exemples d'îles sans porte.....	139
Encadré 20 : Les Seychelles, en cours d'équipement	140
Encadré 21 : Les îles-bulles du Sud-Ouest de l'océan Indien	141

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : La proxémie du verbe accéder.....	14
Figure 2, Figure 3 : Sainte-Hélène, petit territoire insulaire de l'Atlantique sud	20
Figure 4 : L'arrivée du premier vol à Sainte-Hélène ou la fin de l'enclavement.....	20
Figure 5 : Distance-temps entre Sainte-Hélène et sa métropole	21
Figure 6 : La réduction des distance-temps et distance-coût entre Sainte-Hélène et Londres.....	21
Figure 7 : Le monde vu par un habitant (adolescent) de Sainte-Hélène.....	23
Figure 8 : Les quatre composantes majeures de l'accessibilité selon L. Chapelon	26
Figure 9 : Les deux « formes » d'accessibilité insulaire.....	28
Figure 10 : Une offre alléchante pour occuper un poste d'enseignant à Ascension.....	29
Figure 11 et Figure 12 : Port et aéroport de Unguja (principale île de l'archipel de Zanzibar).....	30
Figure 13 : La constitution de l'indice d'accessibilité de Karampela <i>et alii</i> (2014)	41
Figure 14 : Carte isochrone (en heure) de l'accessibilité depuis l'aire métropolitaine d'Athènes vers les îles de la mer Égée.....	42
Figure 15 : Coût et durée de la « chaîne » d'importation et d'exportation d'un conteneur (à terre) pour une sélection d'États insulaires de la Caraïbe et du Pacifique	52
Figure 16 : Les traits discriminants des Petites Économies Insulaires (PEI) sur lesquels la littérature se focalise, selon V. Angeon et J.-F. Hoarau.....	55
Figure 17 : Image de synthèse d'une partie du futur port de Lamu.....	55
Figure 18 : Lamu, un projet portuaire contesté.....	57
Figure 19, Figure 20 : Partir sous les tropiques, dans l'océan Indien.....	61
Figure 21 : Le voyage : plaisir ou contrainte ?.....	62
Figure 22 : Le slogan actuel (2016-2018) de l'île Maurice.....	63
Figure 23, Figure 24, Figure 25 : Campagnes de promotion mises en place par les autorités touristiques mauriciennes, au cours de la décennie 2000 : la distance comme argument de vente.....	64
Figure 26, Figure 27 : Le site <i>Docastaway</i> invite à venir séjourner sur des îles désertes .	65
Figure 28 : Un séjour à Amparo Island, vendu sur le site <i>Docastaway</i>	66
Figure 29 : Accessibilité et diffusion du tourisme au sein de l'archipel des Seychelles	68
Figure 30, Figure 31 : Carnets de terrain, carnets d'analyse.....	78
Figure 32, Figure 33 : Nuages de mots liés au port et à l'aéroport alimentant mes « grilles » de recherche sur le terrain	81
Figure 34 : Le court, le moyen et le long-courrier : deux possibilités de lecture	85
Figure 35 : Le fonctionnement du hub portuaire.....	86
Figure 36 : Le fonctionnement du hub aéroportuaire.....	87
Figure 37 : Rivalités portuaire et composition et forme de l'arrière-pays.....	89
Figure 38 : Rallier l'île-hôtel de Boulder Island, aux Mergui.....	93
Figure 39 : Les Mergui, un archipel enclavé	94
Figure 40 : La plage de Koh Maipai (Thaïlande).....	95
Figure 41 : De l'escale au réseau insulaire	96
Figure 42, Figure 43 : Navettes maritimes et liens fixes dans l'archipel occidental de Hong Kong.....	101
Figure 44 : La typologie mise en place pour les îles « périphériques » de l'ouest de l'île de Hong Kong, d'après Leung <i>et alii</i> (2017)	102
Figure 45 : Typologie de l'accessibilité insulaire	103
Figure 46 : Les quatre spécificités insulaires en matière d'accessibilité	107
Figure 47 : Les quatre caractéristiques de la mise en tourisme des îles de la zone intertropicale.....	108
Figure 48 : L'océan Indien, États bordiers et insulaires	117
Figure 49 : Le Sud-Ouest de l'océan Indien.....	125

Figure 50 : Les trafics portuaires et aéroportuaires régionaux (2017)	126
Figure 51 : L'aire de rayonnement d'Air Mauritius, un ancrage sur les pourtours de l'océan Indien	133
Figure 52 et Figure 53 : Se déplacer à Nosy Be	139
Figure 54 : Cerf Island aux Seychelles, accessible par bateau et par hélicoptère	140
Figure 55 : La distance-temps entre Mahé et les îles-hôtels dans l'archipel des Seychelles	141
Figure 56 : Les dominantes de l'accessibilité régionale	142
Figure 57 : Les relations aéroportuaires de l'île Maurice.....	143
Figure 58 : La typologie de l'accessibilité insulaire appliquée au Sud-Ouest de l'océan Indien.....	145
Figure 59 : Les distances entre l'aéroport international de Gan et les îles-hôtels méridionales des Maldives	149
Figure 60 : Niveau d'insularité versus niveau d'accessibilité	151
Figure 61 : Les vitesses de déplacement et insularité de la station de sports d'hiver, vues par Varlet et Ageron	151
Figure 62 : Typologie de l'accessibilité insulaire et fonctions d'île	159
Figure 63 : L'accessibilité insulaire, la concurrence entre bateau et avion pour la desserte de passagers au sein d'un archipel	161

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Interroger l'accessibilité insulaire à partir de la plateforme et du moteur de recherche <i>Isidore</i>	35
Tableau 2 : Interroger l'accessibilité insulaire à partir de <i>Google Scholar</i>	36
Tableau 3 : Sélection d'articles qui étudient les interrelations entre transport (aérien et/ou maritime) et tourisme dans les espaces insulaires.....	39
Tableau 4 : Les lacunes de l'indice d'accessibilité insulaire de Karampela <i>et alii</i> , vues par leurs auteurs.....	43
Tableau 5 : Sélection d'articles, extraits de la littérature anglo-saxonne, où l'accessibilité insulaire est « évaluée ».....	43
Tableau 6 : La composition des frais d'importations pour quelques États insulaires de la Caraïbe (en \$)	53
Tableau 7 : Les dispositifs de continuité territoriale pour l'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique et Mayotte).....	54
Tableau 8 : Trafics portuaire de conteneurs et aéroportuaire de passagers dans quelques petits États insulaires indépendants dans le monde, en 2016	96
Tableau 9 : Quelques données sur les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien.....	127
Tableau 10 : Les caractéristiques des compagnies aériennes régionales	129
Tableau 11 : French Bee, une <i>low cost</i> long-courrier sur la ligne La Réunion-Paris.....	130
Tableau 12 : Le classement selon l'Indice de Développement des TIC (IDI) de quelques États, en 2017.....	153

TABLEAUX DES NOTES DE BAS DE PAGE

Tableau 1 : Le nombre de références sortantes pour « politique de transport et insularité », concernant les articles, sous <i>Isidore</i>	47
Tableau 2 : Temps de transport entre Maastricht et quelques destinations insulaires.....	50
Tableau 3 : Superficie et ZEE des îles Éparses.....	122
Tableau 4 : Les 11 indicateurs composant l'Indice de Développement des TIC (IDI).....	154

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	4
REMERCIEMENTS.....	6
AVANT-PROPOS.....	7
INTRODUCTION	9
Chapitre 1	18
Accéder à l'île	18
Introduction de chapitre.....	19
1.1 Enclavement versus désenclavement.....	19
1.2 La fabrique de l'accessibilité insulaire.....	25
1.3 Les entrelacs de la relation entre accessibilité et insularité	27
Conclusion de chapitre.....	32
Chapitre 2	34
L'accessibilité insulaire dans la « littérature »	34
Introduction de chapitre.....	35
2.1 L'accessibilité pour conter les îles.....	35
2.2 Prendre les mesures de l'accessibilité insulaire.....	40
Conclusion de chapitre.....	44
Chapitre 3	46
Une discontinuité « apprivoisée » ?	46
Introduction de chapitre.....	47
3.1 L'accessibilité insulaire dans les politiques de transport.....	48
3.2 Le coût de l'accessibilité insulaire.....	51
3.3 L'accessibilité aux yeux des insulaires : ceux qui veulent sortir... ou pas.....	57
3.4 L'accessibilité « fait » du tourisme : ceux qui veulent entrer.....	60
Conclusion de chapitre.....	69
Chapitre 4	70
Marche et démarches d'un géographe sur quelques « arpents » de terrain.....	70
Introduction de chapitre.....	71
4.1 Entre quais et tarmacs, un géographe des transports.....	71
4.2 La chorématique, la malaimée.....	74
4.3 Arpenter, voilà ce qui fait défaut au géographe dans <i>Le Petit Prince</i>	75
4.4 Donne et données d'une recherche sur les transports.....	79
Conclusion de chapitre.....	80
Chapitre 5	83
D'escale en escale, de rivage à rivage, appréhender l'accessibilité portuaire et aéroportuaire	83
Introduction de chapitre.....	84
5.1 Focus sur le port et l'aéroport, pour une mise au point.....	84
5.2 Îles sans porte et portes d'entrée des îles.....	91
5.3 Les ports et les aéroports entre continents et îles : pour une mise en perspective.....	104
Conclusion de chapitre.....	109
Chapitre 6	111
À la recherche des îles de l'océan Indien et les îles de l'océan Indien dans la recherche ..	111
Introduction de chapitre.....	112

6.1 Un océan qui fait couler beaucoup d'encre.....	114
6.2 « Qualifier » les îles de l'océan Indien.....	116
6.3 Cap au sud-ouest, quelles limites ?.....	119
Chapitre 7	124
Le Sud-Ouest de l'océan Indien à la loupe de l'accessibilité.....	124
Introduction de chapitre.....	125
7.1 Un bref aperçu du paysage aérien régional : un réseau faiblement maillé vs logiques extrarégionales.....	128
7.2 Un bref aperçu du paysage portuaire régional, sur fond de duel entre Maurice et La Réunion	134
7.3 Une typologie de l'accessibilité insulaire du Sud-Ouest de l'océan Indien	138
Conclusion de chapitre.....	145
Chapitre 8	147
De nouvelles pistes à explorer	147
Introduction de chapitre.....	148
8.1 L'océan Indien insulaire, ainsi soit-« îles ».....	148
8.2 Insularités sans île	150
8.3 Accessibilité et TIC.....	153
Conclusion de chapitre.....	154
CONCLUSION	156
Une myriade d'îles comme elles	156
<i>Quand l'accessibilité met en scène l'insularité.....</i>	<i>157</i>
<i>L'accessibilité comme clé de lecture de l'insularité.....</i>	<i>159</i>
BIBLIOGRAPHIE.....	163
TABLE DES ENCADRÉS	181
TABLE DES FIGURES	182
TABLE DES TABLEAUX	184
TABLE DES MATIÈRES.....	185

Résumé : Le premier volume de cette HDR s'articule autour des questions d'accessibilité et d'insularité.

L'accessibilité est en trompe-l'œil. Des îles proches du continent ou d'un autre territoire insulaire peuvent être mal desservies, parfois distantes en temps, à l'inverse des îles qui en sont géographiquement éloignées peuvent être parfaitement connectées et insérées dans les échanges. Ce travail d'HDR se propose de comprendre la fabrique de l'accessibilité des îles en décortiquant les entrelacs d'une relation aux multiples déclinaisons. L'accessibilité se définit comme la plus ou moins grande facilité avec laquelle un lieu peut être rejoint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux à l'aide de tout ou partie des moyens de transport en vigueur. Elle constitue un facteur primordial dans le désenclavement des îles et établit la dialectique ouverture-fermeture de ces territoires. Pour autant, gardons à l'esprit que l'accessibilité n'est qu'un des paramètres, parmi tant d'autres, de l'insularité.

Cette HDR s'inscrit ainsi dans le champ de la géographie des transports. Elle s'intéresse aux portes des îles, en l'occurrence les ports et aéroports, qu'elles soient modeste infrastructure locale ou puissant complexe international. Port et aéroport sont donc les instruments et symboles d'une forme de « désinsularisation ». Dans le domaine des transports, le processus de « désinsularisation » pourrait signifier l'ouverture des îles, assouvie dans une complète accessibilité, par le biais des communications. Pour autant, la perfectibilité des moyens de transport, les niveaux de développement économique, les capacités et volontés politiques ou encore les positionnements régionaux favorisent ou freinent l'accessibilité. Ce jeu de modulations engendre et traduit de profondes disparités entre les îles. En filigrane se pose donc la question de la topologie des réseaux insulaires.

Ma démarche a été inspirée, voire dictée, par cette réalité géographique concrétisée par la myriade d'unités insulaires isolées, quand bien même certaines se situent à quelques encablures d'une grande terre, posée sur la toile indigo de l'océan Indien. Un groupe d'îles (des Comores à Rodrigues, des Seychelles à Maurice, de Nosy Be à La Réunion, en passant par Mayotte), localisé dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, forme aujourd'hui le noyau principal de ma recherche. Ce bassin est intéressant parce qu'il offre, au-delà de quelques points communs, une grande diversité de situations (politique, économique, géographique). L'accessibilité y revêt de multiples visages.

Ces travaux permettent d'appréhender les variantes et dynamiques de l'accessibilité, maritime et aérienne, dans les territoires insulaires et les enjeux auxquels ils sont confrontés. Quatre spécificités insulaires en matière d'accessibilité ont été dégagées. Enfin, outre la dimension comparative, cette Habilitation propose une typologie de l'accessibilité insulaire.

Abstract: The first volume of this HDR revolves around issues of accessibility and insularity.

Accessibility is trompe-l'œil. Islands close to the continent or another island area may be underserved, sometimes distant in time, unlike islands that are geographically distant may be perfectly connected and inserted into the exchanges. This HDR work aims to understand the fabric of island accessibility by dissecting the interwoven relationships and their multiple variations. Accessibility is defined as the greater or lesser ease with which a place can be reached from one or more other places using all or part of the means of transport in effect. It constitutes a primordial factor in the opening up of the islands, and establishes the dialectic opening-closing of these territories. However, it has to be borne in mind that accessibility is just one of the parameters, among many others, of insularity.

This work is thus part of the field of transport geography. It concerns itself with island gateways, in this case ports and airports, whether they are modest local infrastructures or powerful international complexes. Ports and airports are thus the instruments and symbols of a form of "desinsularization". In the transport sector, the process of "desinsularization" could mean the opening up of the islands, satisfied in a complete accessibility, through communications. However, the perfectibility of the means of transport, levels of economic development, political capacities and wills or regional positioning favor or hinder accessibility. This game of modulations generates and translates profound disparities between the islands. Thus, there is the question of the topology of island networks.

My approach has been inspired, even dictated, by this geographical reality concretized by the myriad of isolated island units, even though some are located a stone's throw from a larger territory, placed on the indigo canvas of the Indian Ocean. A group of islands located in the south-west of the Indian Ocean, (from the Comoros to Rodrigues, from the Seychelles to Mauritius, from Nosy Be to La Reunion, via Mayotte), is at the core of my research. This area is remarkable in that, beyond a handful of common points, it offers a great diversity of political, economic, geographical situations, that are worthy of academic study. Accessibility has multiple facets.

This work allows us to understand the variations and dynamics of accessibility, maritime and air, in the island territories and the challenges they face. Four island specificities in terms of accessibility have been identified. Finally, in addition to the comparative dimension, this Ability proposes a typology of insular accessibility.

