



**Les Cahiers d'Outre-Mer**  
Revue de géographie de Bordeaux

234 | Avril-Juin 2006  
Varia

---

## Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales

Jean-Claude Maillard

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/30>  
DOI : 10.4000/com.30  
ISSN : 1961-8603

### Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

### Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2006  
Pagination : 167-198  
ISBN : 978-2-86781-414-3  
ISSN : 0373-5834

### Référence électronique

Jean-Claude Maillard, « Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 234 | Avril-Juin 2006, mis en ligne le 01 avril 2009, consulté le 30 avril 2019.  
URL : <http://journals.openedition.org/com/30> ; DOI : 10.4000/com.30

---

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

© Tous droits réservés

---

# Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales

Jean-Claude Maillard

---

- 1 Continents et océans se partagent inégalement le globe mais la cohabitation de ces milieux antagonistes est loin d'être aussi banale que le suggèrent les mots. Ici, c'est la Terre qui se projette en mer en fragments de taille variée ; là, c'est l'océan qui se partage au contraire en mers bordières d'ampleur inégale ; et dans le *Waterworld* du Pacifique, c'est l'océan qui finit par prendre toute la place, ne laissant à la Terre qu'une position subordonnée. Mais l'île est de ce fait partout présente, multiforme.
- 2 C'est tantôt l'île solitaire, « piquée » sur l'océan, loin de toute terre émergée, comme l'île de Pâques dans le Pacifique oriental, Ascension et Sainte-Hélène dans l'Atlantique sud... ; tantôt au contraire l'île-continent est assez vaste pour que puisse s'y opposer nettement une périphérie ouverte sur le large et un monde intérieur plus ou moins replié sur lui-même comme à Bornéo, en Nouvelle-Guinée ou à Madagascar. Ailleurs, ce sont des ensembles géographiques aussi parfaitement contrastés que les chaînes insulaires du type caraïbe ou indonésien, l'espace atomisé des archipels du Pacifique ou les forts contrastes territoriaux de la « Japonésie » ou des Philippines.
- 3 Ainsi à l'extrême intrication de la terre et de la mer caractéristique du Pacifique et des marges orientales de l'Asie, s'oppose l'insularité plus sporadique des océans Atlantique et Indien. Car si la péninsule européenne avec ses littoraux articulés et ses annexes insulaires éventuellement de grande taille, affrontant trois mers et un océan, a pu se prévaloir de cette ample ouverture sur le large pour se laisser aller à des aventures lointaines, c'est l'Extrême-Asie qui manifeste sans conteste, avec ses guirlandes insulaires fermant les mers d'Okhotsk, du Japon et de Chine, à mi-chemin entre un littoral continental massif et l'hyperinsularité du Pacifique, la « maritimité » la plus élevée.
- 4 Que l'évolution récente des états-archipels de l'Asie ait donc révélé des ambitions mondialistes, ne peut pas nous surprendre. L'étonnant est moins sans doute la vigueur du « réveil » que la profondeur et la durée de l'assoupissement de ces milieux de très ancienne navigation avant que l'entrée en scène des puissances européennes et des États-Unis avides de lever les ultimes obstacles à leur expansion souveraine, ne vienne les

pousser à secouer leur apparente léthargie et à tenter de rattraper le temps perdu en retournant contre l'Occident ses propres armes.

- 5 Ainsi par l'effet notamment du dynamisme des entreprises britanniques se projetant de plus en plus loin vers l'Orient à travers tout le XIX<sup>e</sup> siècle, de modestes îles eurent-elles des destins exceptionnels par l'ampleur et la durée de leur réussite comme Singapour ou Hong-Kong, alors que bien d'autres durent tôt ou tard, au contraire, se résigner à rentrer dans l'ombre une fois estompés les avantages qui les avaient un moment tirées de leur anonymat primitif. Mais quelques-unes purent tout de même trouver ensuite, en elles-mêmes, les bases d'une reconversion opportune, ne serait-ce que touristique, et certaines comme Maurice ou la Barbade purent même épanouir finalement de belles réussites en tirant avantage tant de l'ancienneté de leurs attaches coloniales que de la globalisation du monde. Le dynamisme japonais, la promotion à son exemple de nouvelles puissances maritimes asiatiques et l'ouverture finalement sur le continent proche d'espaces d'activité extravertis, ne contredisent donc pas fondamentalement aujourd'hui les réalités du passé à cela près que l'impulsion n'est plus d'origine maintenant purement extérieure mais tire sa justification d'une exigence interne de développement.
- 6 Une chose est au moins dans ces conditions apparemment assuré, c'est qu'on ne peut pas tenir l'insularité pour un facteur de faiblesse rédhitoire et qu'elle pourrait même être bien au contraire un gage certain de réussite, dans un monde de plus en plus « ouvert », si du 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.
- 7 En laissant à part, pour ne pas compliquer les choses, le cas des états archipélagiques de l'Asie orientale qui par leur masse territoriale et l'ampleur de leur population offrent un potentiel de développement apparemment élevé, nous devons donc nous interroger ici sur la relation qui semble s'établir, dans un certain nombre de situations, entre l'insularité et le développement.
- 8 Pourquoi en effet des espaces territoriaux tropicaux, souvent modestes, ont-ils eu et gardent-ils encore une telle importance planétaire malgré le caractère nécessairement limité de leurs potentialités réelles ?
- 9 Pourquoi ce qui peut paraître *a priori* une faiblesse insurmontable comme le défaut d'espace ou l'isolement géographique, peut-il être maintenant envisagé comme un élément de force et un gage probablement sérieux de réussite si les hommes se montrent aptes à saisir la chance qui leur est offerte et résolus à en tirer tout le parti possible ?
- 10 Pour donner à cette double interrogation des éléments de réponse, nous envisagerons donc successivement ici l'île tropicale comme : un milieu d'exception, un espace aux multiples potentialités, un support pour des expériences de développement originales dans le contexte d'une économie mondiale de plus en plus extravertie et solidaire.  
De quelques traits originaux de l'insularité tropicale
- 11 L'île est par définition un objectif, un but à atteindre, la récompense méritée après une traversée plus ou moins longue et difficile. Quelles vertus a donc l'île pour susciter tant d'attraits, éveiller tant d'espérances, justifier tant d'efforts ? Car c'est essentiellement un espace clos, replié sur lui-même, protégé par son environnement marin autant que par l'accessibilité plus ou moins difficile de ses rivages. C'est aussi un espace potentiel d'endémisme pour animaux et plantes, d'isolat pour les hommes, un monde qui repousse autant qu'il attire, qu'on aspire à fuir pour l'austérité quotidienne qu'il peut proposer, un isolement parfois pesant et prolongé, la force oppressive des traditions et des contraintes

sociales... Et pourtant c'est aussi un lieu qu'on garde invinciblement en mémoire, qu'on regrette tôt ou tard d'avoir fui, qu'on aspire à retrouver... « Mon île au loin, ma Désirade » chante le poète. Car c'est à bien des égards l'image lointaine et concrète du « Paradis perdu ».

L'image mentale de l'île est un facteur d'attrait peut-être universel...

- 12 L'île est en effet un espace de magie, de mystère et de rêve, qui attire et retient, à portée de mains ou inaccessible, réel ou supposé. C'est le royaume de Circé, la magicienne, le lieu privilégié de tant de mythes et légendes, l'espace de toutes les aventures, le refuge de toutes les imaginations, de l'Atlantide de Platon jusqu'à l'île de King-Kong et de Jurassic Park. Qu'on se rappelle l'île de Robison, l'île (au trésor) de Stevenson, l'île de Paul et Virginie, Tahiti, la « nouvelle Cythère », l'île mystérieuse de Jules Verne, l'île du docteur Moreau, et bien d'autres... L'île est ainsi tout à la fois un espace à risques majeurs surtout quand ses approches sont mal connues, d'où le récif où vient se briser le *Saint-Géran*, le banc d'Arguin où vient se perdre la *Méduse...*, mais c'est aussi et surtout une promesse.
- 13 C'est la terre espérée où l'équipage refait ses forces après l'épreuve d'une navigation difficile, le lieu où le navire peut trouver de l'eau, se reapprovisionner en vivres frais, se remettre en état pour un nouveau départ. C'est pour tout dire le lieu privilégié du ressourcement, d'où l'attirance actuelle complaisamment entretenue par les grands acteurs du tourisme, qu'on éprouve pour l'île tropicale, la plus petite, la plus isolée, la plus lointaine possible, mais rarement maintenant la plus déserte, que l'avion met aujourd'hui à portée de main, afin d'échapper au stress urbain même (et surtout) pour un temps très court. Car les meilleures choses sont brèves et rien n'est sans doute plus désolant à vivre que le Paradis à longueur de temps, ce qu'avait sans doute la première compris notre grand-mère Ève !
- 14 L'île est aussi plus immédiatement une protection pour les hommes, un abri pour le navire, un lieu d'entreposage pour la marchandise qu'il s'agisse de grouper les cargaisons avant enlèvement (telle Gorée à l'époque de la Traite, l'Ile-de-France au temps de la Compagnie des Indes...), ou de les redistribuer. Mais elle n'est dans tous les cas qu'un lieu de séjour provisoire, un espace de passage. Car elle est à bien des égards au Marin ce qu'est l'oasis pour le grand Nomade : un lieu ardemment désiré au milieu des péripéties du voyage, celui où l'on vient réparer ses forces au terme de celui-ci ; mais aussi fondamentalement un risque si l'on s'y attarde car ses charmes et facilités ne peuvent qu'amollir les mieux aguerris, les rendre moins forts, moins aptes à retrouver les épreuves de la Piste dans un milieu rude, austère et viril qui endurecit les hommes et les valorise en les différenciant du commun des mortels, de là peut-être la longue errance des grandes navigations polynésiennes.  
... mais dans la réalité la plus immédiate de l'île prévaut la diversité
- 15 Au-delà de tous les stéréotypes, l'île est en effet d'abord multiple et diverse.  
Diversité morphologique
- 16 De façon élémentaire, elle n'est qu'un fragment du continent isolé de celui-ci par l'érosion marine ou quelque accident tectonique comme Singapour ou l'île de Hong-Kong, parfois ultérieurement réuni à lui par la sédimentation comme dans le cas de l'île de Cayenne. Quelle que soit son importance, l'île reproduit dans ce cas, à distance modérée, les structures et paysages du continent voisin.
- 17 Plus loin vers le large, l'île est au contraire ou volcanique ou corallienne. Volcanique, c'est selon les cas un édifice unique, éventuellement complexe, ou une suite de bouches à feu,

les unes actives, les autres mortes ou assoupies, parfois isolée ou formant archipel comme les Canaries ou les Mascareignes, les îles de la Société ou les Hawaii. Calcaire, c'est au contraire un bloc aux formes massives émergeant de l'océan telle la Barbade ou Marie-Galante, toujours solidaire en fait d'un substrat volcanique plus ancien. Car l'île associée de fait, le plus souvent, des formes construites qu'elles soient de nature géologique ou biologique. Parfaitement distinctes dans le cas de la Guadeloupe où s'oppose nettement à une Grande-Terre calcaire, basse et sèche, une Basse-Terre volcanique, humide et forestière, elles s'associent ailleurs plus intimement, dans le Pacifique notamment, où le corail développe le plus souvent, autour de l'île volcanique et du lagon qui la cerne, une ceinture récifale plus ou moins continue. Mais dans le cas de l'atoll, ce sont au contraire les paysages du calcaire qui prennent l'avantage.

- 18 Il faut enfin faire ici une place à part à quelques espaces insulaires qui tranchent par leur masse et leur relative complexité géomorphologique et qu'on désigne en général, faute de mieux, sous le nom générique de « grandes terres », souvent à la suite de leurs inventeurs. Associées à des cordelières développées en position marine et des littoraux de type corallien, elles montrent en effet des formes massives et allongées et offrent en cela plus d'affinités apparentes avec les vieux socles continentaux usés par l'érosion qu'avec les arcs volcaniques des chaînes insulaires ci-dessus évoquées. Assez grandes pour avoir pu développer parfois un réseau hydrographique important, elles révèlent des paysages intérieurs de type montagnard où métamorphisme et sédimentation joints à un volcanisme, éruptif ou intrusif, donnent au relief une grande variété tandis que la présence de cuirasses suggère des évolutions complexes. Ce sont là des espaces insulaires formant tantôt des ensembles cohérents à l'exemple de la Jamaïque, de Porto-Rico ou de la Nouvelle-Calédonie, tantôt fragmentés quand, sur un socle unique a pu s'individualiser un ensemble d'îles comme dans le cas des Fidji. Ainsi, quand elles se trouvent situées à proximité d'un espace continental important, ces grandes terres ont-elles pu jouer, dans un passé plus ou moins lointain, un rôle de « pont » dans la diffusion des espèces animales et végétales puis, isolées, se comporter comme de véritables conservatoires pour des faunes et des flores rélictuelles, en Nouvelle-Calédonie notamment.

Diversités climatique et biogéographique

- 19 La diversité des formes et des paysages morphologiques a évidemment son corollaire dans la variété relative des climats locaux. Si l'environnement marin permet en effet aux littoraux les mieux orientés de bénéficier en général du souffle bénéfique de l'alizé, l'altitude et l'exposition aux vents dominants, voire aux cyclones et tempêtes, contribuent cependant à différencier sensiblement l'ambiance des espaces intérieurs dans le cas surtout des îles assez hautes pour générer des effets de condensation importants et révéler des contrastes paysagers assez nets.
- 20 Ainsi se différencient deux grands types d'ambiances insulaires. Dans les îles les plus basses, souvent aussi pour tout ou partie calcaires, la sécheresse peut-être marquée comme dans le cas d'Aruba ou de Curaçao, deux îles proches des côtes vénézuéliennes. En résulte un paysage de brousses et halliers et des possibilités agricoles réduites. Certes le potentiel touristique des lieux pourra sembler dans ces conditions élevé mais le manque d'eau est alors souvent un facteur limitant des plus graves. Les îles les plus hautes sont par contre humides et forestières. Elles sont donc plus propices à la vie agricole, pour autant que l'enneigement y soit modéré : la diversité des milieux climatiques permet alors de jouer sur une gamme de productions assez large, si du moins l'importance parfois excessive de la pente ne vient pas limiter les possibilités d'une mise en valeur rentable.

## Diversité des aptitudes touristiques

- 21 Un autre facteur de différenciation tient à la nature des littoraux et à leurs potentialités touristiques dès lors que les développements du transport aérien et les progrès de la demande internationale de loisirs ont permis d'en envisager la valorisation systématique. Comme au temps de la Voile, c'est encore par leurs périphéries plus ou moins attractives que progresse l'appropriation des lieux, ce qui a évidemment pour effet, avec les progrès de la fréquentation et la banalisation des sites les plus anciennement fréquentés, d'amener à pousser sans cesse plus loin la quête élitiste de nouveaux espaces réputés vierges. Ainsi furent finalement sollicitées jusqu'aux îles les plus modestes et les plus lointaines puisque plus le rapport de la longueur des côtes à la surface de l'île est élevé, plus l'île approche de son archétype ce qui n'a pas pu échapper longtemps à nos « marchands de rêves ». L'atoll qui associe le plus étroitement la mer (lagon compris), le sable (le plus clair possible) à un ensoleillement maximum (*Sea/Sand/Sun*), n'est-il pas l'image intériorisée de l'île « idéale » ? C'est donc évidemment dans un second temps, avec les progrès de la démocratisation des pratiques touristiques et le développement dans des îles à base territoriale plus vaste de politiques d'aménagement visant à diversifier les fondements de l'économie locale, que l'intérêt des visiteurs put enfin commencer à se porter, la mode écologique aidant, vers les arrière-pays pour en exploiter toutes les possibilités qu'elles soient paysagères, culturelles ou sportives.
- 22 Toutes les îles n'ont pas cependant un égal potentiel de développement touristique ne serait-ce que parce qu'elles n'ouvrent pas de la même façon sur la mer, que leurs littoraux ne sont pas parées des mêmes séductions, que l'océan ne s'y montre pas également amène et que l'intensité de leur occupation ne permet pas toujours d'y épanouir les structures de loisir spécifiques recherchées par des visiteurs de passage qui ne cherchent pas nécessairement à se mêler aux populations locales. En résulte pour cela des effets initiaux d'exclusion spontanée qu'il s'agisse de littoraux accores trop éventés ou battus par la houle, de plages de sable noir (d'origine volcanique) ou de zones de mangrove et de toutes les périphéries urbaines qu'elles soient industrielles, portuaires ou simplement peuplées.
- 23 Mais la préférence qui fut tout d'abord donnée, dans ces conditions, à des localisations marginales avait pour effet d'allonger les temps d'accès à ces lieux écartés en interdisant les effets de masse et révéla bien vite ses insuffisances quand les progrès de la fréquentation firent de plus en plus affluer des visiteurs plus épris d'authenticité culturelle que de banalité aseptisée et d'isolement élitiste. D'où la préférence maintenant donnée à la formule de la « Riviera », inscrite dans un schéma de développement global, qui juxtapose les résidences hôtelières sans les interdire à la fréquentation autrement que par des contraintes de coût d'accès, tandis que s'épanouit en parallèle la formule alternative d'un tourisme de découverte où l'initiative extérieure rejoignant le dynamisme local, témoigne de la maturité d'une activité qui ne cherche plus à distinguer les clientèles, autochtones et étrangères, par d'autres critères qu'économiques.
- 24 Car le visiteur ne se contente plus maintenant banalement des seules séductions d'une nature différente et cherche à mieux valoriser un séjour, toujours bref, en jouant sur toutes les potentialités du milieu d'accueil, d'où le moindre intérêt qui semble aujourd'hui s'attacher à la petite île tropicale aux séductions aussi fortes que limitées face à la vogue croissante notamment de la croisière qui ajoute à l'univers clos du navire, véritable « île flottante », les charmes de la vie du bord et l'intérêt renouvelé des escales ; et le succès actuel d'espaces insulaires parés naguère de moins de séductions mais

infiniment plus riches et mieux en phase avec les attentes modernes par la synthèse qu'ils réalisent entre des milieux opposés, la mer et la montagne, et des activités différentes, mais au besoin complémentaire, comme la découverte paisible d'une nature « exotique » teintée d'endémisme et les multiples pratiques sportives qu'elle peut autoriser (planche à voile et deltaplane, canyoning et randonnée...).

- 25 Ainsi l'île Maurice, qui a certes bien d'autres cordes à son arc, et la Réunion, si proches et différentes à maints égards, témoignent-elles d'une heureuse complémentarité qui devrait en faire des points forts dans l'hypothèse de la valorisation touristique globale d'un océan Indien encore nettement sous-exploité par la Croisière. Car l'argument de l'éloignement des grands pôles d'émission de vacanciers ne tient plus dès lors que s'amorce la mise en exploitation de la Polynésie française enfin libérée des hypothèques de l'atome, et il y a là de toute évidence entre le Moyen-Orient pétrolier et l'Australie occidentale, l'Afrique du Sud et l'Union indienne, un espace de grand avenir dans toutes ses dimensions continentales et insulaires, marines et sous-marines.

Diversités économique et humaine

- 26 Depuis que les îles tropicales ont partout rompu, à partir des années 1960, avec les servitudes d'une agriculture spéculative socialement étouffante et économiquement exclusive, tous les espoirs leur sont permis dans un monde de plus en plus étroit et solidarisé par des modes d'échange de plus en plus rapides, à condition de trouver pour chacune son exact point d'insertion. Déjà, dans le passé, certaines avaient pu, comme l'Île-de-France, tenter d'affirmer une vocation commerciale ou, comme la Nouvelle-Calédonie, développer une fonction minière, mais il ne s'agissait le plus souvent que d'exceptions. Car c'est ici la production agricole à finalité d'exportation qui fut en fait la forme la plus universelle de valorisation dans toute la phase coloniale de leur histoire qu'on la saisisse dans ses manifestations les plus anciennes (plantes à épices ou tinctoriales, canne à sucre, tabac, café ou cacao) ou dans ses recherches les plus récentes de diversification qu'il s'agisse des progrès de la culture bananière commerciale dans l'espace Atlantique, des développements de la théiculture, de l'oléiculture ou de l'hévéaculture pour les îles de l'océan Indien et de l'Asie du Sud-Est, ou du cycle du cocotier dans toute la zone Pacifique.
- 27 D'où les fortes analogies économiques, culturelles ou sociales qu'on peut aisément remarquer maintenant d'une île à l'autre, conséquence de la parenté des modes historiques de mise en valeur (la plantation, l'usine à sucre...), et des puissants brassages humains générés par des recrutements de main-d'œuvre effectués selon les mêmes formules (réductions en esclavage ou contrats de travail selon les époques) et aux mêmes sources géographiques : l'Afrique noire aux temps de la Traite ; l'Inde à la grande époque du « *Coolie trade* » ; l'Extrême-Asie pour toute la sphère Pacifique. Car ces espaces insulaires, parfois initialement sous-occupés, vite dépeuplés ailleurs par une cohabitation, éventuellement brutale, ou rapidement désertés par leurs premiers occupants, doivent finalement l'essentiel de leur occupation actuelle à des apports extérieurs plus ou moins anciens, même dans le cas des îles et archipels de la Mélanésie et de la Polynésie.
- 28 Si l'occupation a précédé dans ce cas l'arrivée des Européens, il faut bien reconnaître que ces premiers résidents étaient aussi des migrants comme l'étaient déjà, aux Antilles, Arawaks et Caraïbes, et que seul un enracinement plus précoce, en Asie, une cohésion socio-politique plus forte, ont pu finalement permettre aux sociétés indigènes d'opposer aux nouveaux venus, dès les premiers contacts, le poids du nombre. Ainsi comme les

Anglais aux Indes, les Hollandais furent-ils amenés à concevoir, en Indonésie, des formes d'exploitation différentes tirant avantage de la présence de groupes autochtones déjà établis et fortement structurés qui ne laissèrent au développement de la plantation spéculative que des secteurs de marges. Quant aux archipels du Pacifique, ils furent en général trop tardivement atteints par les Européens pour avoir pu, sauf exception, justifier des formes de mise en exploitation aussi systématiques que dans les îles de la Caraïbe ou de l'océan Indien plus précocement pris dans les réseaux du commerce colonial, et leur valorisation prendra alors, très localement, ou bien la forme minière ou bien l'aspect de la plantation moderne mais à main-d'œuvre salariée et sans les mêmes effets de métissage socio-culturels que dans le cas de l'« habitation » à main-d'œuvre servile des plus anciens espaces de colonisation.

#### Des îles aux multiples potentialités

- 29 Bien des formes d'intégration à l'économie-monde sont ici possibles parmi lesquelles on distinguera notamment le type élémentaire de l'île-étape, station de rafraîchissement aux temps de la Voile, escale de soutage à l'âge de la Vapeur ; l'île agricole de loin historiquement la plus fréquente et la plus largement disséminée ; l'île minière plus rare ; l'île industrielle parfois mais plus tard ; l'île touristique enfin sans omettre les paradis fiscaux et les lieux d'immatriculation fictive d'une large partie de la flotte internationale, véritables « stations-services » d'une internationalisation avancée.
- 30 Certes rares sont les cas actuels d'une spécialisation absolue dans l'un ou l'autre de ces registres, mais chacune de ces options a pu jouer à son tour un rôle dans l'histoire de l'intégration des espaces insulaires à l'économie mondiale et, mis à part un petit nombre d'exemples de marginalisation définitive suite à l'évolution des techniques de navigation, à la déconnection résultant du déplacement géographique des grandes routes du commerce planétaire ou à l'absence d'alternative sérieuse, c'est en général par l'enrichissement progressif de ses fonctions que l'île a pu prendre en fait la place essentielle qui lui revient dans la gestion du système-monde.
- 31 Ainsi s'individualisent trois familles d'évolution.
- 32 - Nous ferons tout d'abord une place à part à ces espaces insulaires, souvent menus, qui ont dû à un concours de circonstances favorables une courte notoriété avant de rentrer dans l'oubli une fois disparu l'avantage momentané qui avait fait leur succès sauf initiatives touristiques souvent ponctuelles ou circonstances d'exception comme dans le cas de Saint-Hélène, haut lieu de la légende napoléonienne. Rien là n'est peut-être définitif vu l'état des techniques de communication modernes mais les perspectives de relance restent assez incertaines et de toutes les façons limitées.
- 33 Mais deux autres cas méritent par contre toute notre attention.
- 34 - Ce sont tout d'abord des espaces chargés d'histoire mais qui, mal dégagés de leur passé colonial, ont encore bien du mal à trouver leur voie entre une tradition agricole toujours vivante mais qui peine à se renouveler et une volonté affirmée d'innovation qui achoppe par insuffisance d'aptitudes concurrentielles. En confiant finalement, faute de mieux, leur destin à un effort de valorisation touristique, elles n'ont pu en fait qu'échanger une mono-activité contre une autre spécialisation assez étroite mais insuffisante sans doute à assurer leur indépendance économique, vu le poids des risques conjoncturels et les effets de la concurrence.
- 35 - Ce sont ensuite quelques îles du monde tropical, pas nécessairement d'ailleurs les plus importantes, qui ont su témoigner, avec ou sans l'aide de leur ancienne Métropole d'assez

de souplesse d'adaptation pour s'engager dans les voies d'un authentique développement. Certes la faiblesse de leurs assises territoriales et des risques certains de surpopulation, peuvent laisser planer à leur égard quelques doutes, mais l'ampleur des résultats obtenus suffit à nous rassurer sur leur viabilité présente et à susciter bien des espoirs pour l'avenir. Car leur élan vers le développement est tel que ces îles « privilégiées » ont su à la fois effectuer avec talent leur passage au stade industriel et amorcer au-delà une sérieuse percée dans le domaine des services tant nationaux qu'internationaux.

La gamme des possibilités de développement insulaire est relativement ouverte...

- 36 Diverses options sont en effet possibles.

L'aiguade

- 37 Bien des espaces insulaires, surtout les plus modestes, ne seront souvent que des points de réapprovisionnement, on disait « rafraîchissement », en eau et en viande fraîche, quand ils ne faisaient pas encore l'objet d'établissements permanents, en fruits et légumes frais s'ils avaient pu fixer tôt ou tard une petite collectivité humaine. Des lâchers occasionnels de bétail dans les îles inhabitées permettaient en effet, à l'occasion de courtes escales, d'améliorer par la chasse l'ordinaire des équipages. Mais la fragilité des espaces insulaires est telle que ces initiatives auront surtout pour résultat d'altérer gravement, et très vite, leur patrimoine naturel. Ainsi deux courtes expériences hollandaises à Maurice suffiront à décimer ses boisements d'ébéniers et à éliminer ses derniers drontes ou « dodos », une espèce avicole endémique.

- 38 Le souci de contrôler avec le temps la chaîne des escales maritimes possibles sur la première route des Indes et de dissuader du même coup toute initiative concurrente, amènera certes l'Angleterre à s'approprier très vite nombre de ces îles, dans l'Atlantique Sud notamment, mais cette prise de possession formelle n'aura en fait pour elle de réel intérêt qu'à la grande époque de la Voile. Certaines bénéficieront cependant d'un sursis relatif avec les progrès de la vapeur qui obligeront à multiplier, dans les premiers temps, les escales de soutage puis les débuts du télégraphe qui amèneront encore à prévoir des relais techniques sur les liaisons les plus longues. Ainsi l'île aujourd'hui brésilienne de Fernando do Noronha (un peu moins de 26 km<sup>2</sup> de basalte, 3 000 habitants en 2000), découverte en 1503 par les Portugais, occasionnellement occupée ensuite par les Hollandais ou les Français vu sa position stratégique entre l'Europe et le Nouveau Monde, verra-t-elle l'installation, en 1914, d'une antenne technique de la société Le Câble Français et jouera même un temps un rôle d'escale pour les appareils de l'Aérospatiale qui y avait, en 1934, aménagé une piste. L'île a été aussi pour le Brésil un espace de relégation.

- 39 Il reste cependant que ces îles océaniques ne sont plus, au mieux maintenant, que des points de relâche occasionnels pour des navires de croisière ou des aventuriers de la voile en route pour un tour du monde, en solitaire ou non.

L'île, espace de valorisation primaire

- 40 L'agriculture le plus souvent, la mine parfois, ont permis ici d'intéressantes réussites.

L'île agricole

- 41 C'est la forme la plus ancienne de valorisation de l'île, la plus fréquente et la plus durable. En témoigne le destin des îles à épices où prévaut historiquement la petite exploitation et les économies insulaires de plantation où domine au contraire très tôt le grand domaine agro-industriel associé à des sociétés « créoles » à base esclavagiste. La culture de la canne a eu ici le meilleur rôle. Mais le long succès historique de celle-ci lié à l'expansion de la demande dans les pays développés en forte croissance démographique eut en fait

pour contre-partie, le protectionnisme aidant, les plus graves effets de blocage quand, dans le contexte des décolonisations, s'imposera la nécessité d'imaginer tôt ou tard d'autres formules de développement dans un monde de plus en plus ouvert et concurrentiel. Il fallut alors en effet gérer, parfois difficilement, la retraite d'une production qui avait perdu une bonne partie de sa capacité de résistance à la concurrence, dans les Antilles françaises notamment, tout en s'efforçant de prospecter les voies de possibles reconversions en direction du marché local, avec les progrès de l'urbanisation et du tourisme, ou de façon plus aléatoire en direction de marchés extérieurs. Car la culture bananière commerciale qui était d'abord apparue une excellente alternative, ne pouvait combler, à elle seule, tout le vide creusé par une crise sucrière de plus en plus profonde. Le résultat fut dans tous les cas, à partir des années 1960, un recul souvent sensible de la part du secteur primaire agricole dans la formation du PIB.

L'île minière

- 42 C'est évidemment le cas des îles péruviennes exportatrices, à partir des années 1840, du guano accumulé par une avifaune abondante en relation avec la richesse ichtyologique des eaux froides du courant de Humboldt. Mais la plus grande partie des ressources minières provient surtout de régions de plates-formes ou d'aires sédimentaires subsidentes ou modérément déformées. Car les espaces à tectonique complexe, les guirlandes insulaires plissées à volcanisme jeune et actif notamment, n'ont ici en général qu'un intérêt limité.
- 43 Ainsi l'Indonésie est-elle le premier état insulaire minier de l'espace intertropical par ses richesses en hydrocarbures exploitées dès 1 883 à Sumatra, dès 1 893 à Bornéo. Mais aux Philippines, on trouve du cuivre, en Nouvelle-Guinée de l'or, à Taïwan du charbon et du pétrole. Après le Sud-Est asiatique viennent les îles antillaises avec Trinidad-et-Tobago qui dispose de pétrole, de gaz naturel, d'asphalte, de soufre, la Jamaïque qui s'impose pour sa bauxite, Porto-Rico qui livre de l'or, du nickel, de la bauxite également, Cuba qui donne nickel et cobalt. Quant au Pacifique Sud, il doit se contenter de la troisième place avec le nickel calédonien (exploité dès 1 874), les phosphates de Nauru (extraits depuis 1906), l'or fidjien ou le manganèse du Vanuatu.
- 44 Pourtant si importante que soit la valorisation minière en terme de revenu national, elle est loin en général d'avoir eu les effets de fond de l'activité agricole bien que le recours à une main-d'œuvre le plus souvent immigrée sous contrat, ait aussi contribué à ouvrir la palette ethnique pour des durées, il est vrai, plus courtes. Mais c'est là surtout qu'au terme de périodes d'activité extractive éventuellement brillantes, on pourra constater les destins les plus navrants quand la ressource naturelle viendra à manquer pour cause d'épuisement. Car ce qui n'a peut-être pas de gravité extrême quand l'occupation humaine n'a jamais été qu'occasionnelle, peut être au contraire dramatique quand le terme d'un cycle de valorisation éventuellement long, vient surprendre une population nombreuse qui a eu le temps de changer radicalement ses habitudes. Ainsi en est-il de l'île de Nauru, 21 km<sup>2</sup>, dont les habitants s'étaient longtemps contentés des modestes ressources générées par la pêche et la récolte du coprah, avant qu'un géologue de passage ne se soit avisé, autour de 1900, de la présence à cet endroit d'un gisement de phosphate d'une qualité exceptionnelle. Ainsi la venue d'investisseurs étrangers, Australiens et Néo-Zélandais, devait-elle avoir pour effet de révéler aux îliens, en lieu et place de la vie chiche et heureuse qu'ils avaient jusque-là menée, les vertus délétères de l'opulence et des bienfaits de la civilisation occidentale tandis que soixante-dix ans d'une exploitation effrénée, devaient avoir pour résultat de dévaster pratiquement les deux-tiers de leur

territoire, ne laissant subsister, dans une île curetée aux limites du raisonnable, qu'un désolant paysage lunaire de chicots de calcaire décharnés. Certes, en 1994, on avait encore exporté un peu moins de 700 000 t de phosphates ce qui permettait aux 12 000 natifs de figurer encore parmi les populations les plus avantageées du globe et de profiter de tous les avantages de la civilisation matérielle jusqu'à ce que l'épuisement du gisement ne vienne finalement lever toutes les illusions. Car après avoir tout essayé, y compris le blanchiment d'argent, l'île aujourd'hui obligée d'assumer un endettement astronomique, se trouve en quasi-cessation de paiement et sa population asphyxiée par cette illusoire prospérité, ayant perdu avec le temps ses habitudes d'austérité et le souvenir de la vie simple de ses origines, doit maintenant assumer toutes les séquelles de la société de consommation dans un espace exigu, sans perspectives d'avenir. Ainsi l'île tropicale, réputée paradisiaque pour les citadins stressés des grandes mégapoles industrielles, peut devenir aussi à l'occasion un véritable enfer pour ses habitants !

- 45 Le cas est-il unique dans le Pacifique ? Certes non. On connaît ainsi l'exemple de l'île polynésienne de Makatea (28 km<sup>2</sup> ; 7,5 km sur 3 à 4), dans l'archipel des Tuamotu, commune de Rangiroa, qui fit l'objet d'un récent article dans cette même revue. Mais il en est aussi bien d'autres. Car il faut se rappeler la frénésie générée vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle par la prise de conscience, suite à l'entrée en scène du guano péruvien dont les premières cargaisons arrivent à Liverpool en 1838, de l'intérêt économique de ces gisements de fertilisants naturels. Ainsi, le cas est moins connu, le Congrès américain devait-il voter, en 1856, une loi spécifique, le « *Guano Act* », visant à encourager la recherche coûte que coûte, de nouveaux sites d'extraction vu le monopole alors détenu par la maison anglaise Gibbs opérant sous contrat avec l'État péruvien lequel avait décidé la nationalisation des ressources nationales dès 1842. Il s'agissait ainsi d'assurer les besoins de l'agriculture nord-américaine en amenant les nationaux à prospecter à cette fin toutes les disponibilités insulaires, même modestes, non encore revendiquées, avec la perspective pour les entrepreneurs concernés de pouvoir se prévaloir de l'appui éventuel de l'US Navy pendant toute la durée d'exploitation des gisements. Ainsi pas moins d'une soixantaine d'îles ou d'îlots du Pacifique purent-ils être revendiqués dans les sept années immédiatement postérieures à cette décision législative, et une quarantaine d'autres dans les quatre décennies suivantes bien que la liste des acquisitions territoriales se soit finalement limitée à un peu moins de 70 sites dans le Pacifique ou la mer des Caraïbes. Mais la fièvre devait en fait assez vite retomber avec les années 1870 quand commencèrent à paraître sur le marché les engrais artificiels sans que cessât pour autant le commerce international du guano. Les États-Unis purent alors se dessaisir des îles non exploitées ou dépourvues d'intérêt stratégique et seules finalement neuf d'entre elles devaient demeurer dans le patrimoine national dont l'île Johnston, un atoll isolé dans le sud-ouest des Hawaii qui, naguère centre d'expérimentation atomique, est, avec les années 1970, devenue un site de stockage pour des armements chimiques déclassés.

L'île, espace de valorisation industrielle

- 46 L'usine à sucre ou les unités de première concentration du minerai en Nouvelle-Calédonie par exemple mises à part, c'est une fonction tardivement apparue dans l'ensemble vu les interdits du Pacte colonial. Elle tend par contre à s'épanouir avec les Indépendances dans le souci de diversifier des économies restées essentiellement primaires et de jeter les bases d'un premier développement du secteur secondaire en encourageant tout d'abord les créations industrielles dites de « substitution aux importations ». Mais l'effort engagé butte souvent très vite sur de graves difficultés liées à l'étroitesse du marché local, à la

faiblesse encore des niveaux de vie et de consommation, à la dépendance à l'égard de sources d'approvisionnement énergétique, de débouchés et de bailleurs de fonds extérieurs ainsi qu'à des niveaux salariaux hérités de protections passées parfois trop élevés pour pouvoir contrer la concurrence sur un marché international sans états d'âme. En résultent des développements industriels souvent limités mais aussi parfois de remarquables réussites comme dans le cas de la Barbade ou de Maurice. L'une et l'autre ont su en effet tirer le maximum d'avantages de la formule de la « zone franche », valoriser les bonnes relations qu'elles ont conservées avec leur ancienne Métropole et profiter de ce fait d'accès privilégiés au marché européen ou exploiter dans le cas de la première les opportunités offertes par la bonne volonté des États-Unis dans le cadre d'initiatives en faveur de la Caraïbe.

L'île, espace d'activités tertiaires

- 47 C'est un phénomène récent qui a son origine dans le développement du phénomène touristique. Il est d'abord lié à l'escale des paquebots de ligne qu'on peut éventuellement prolonger pour une découverte des richesses locales, notamment culturelles, d'où la particulière réputation de quelques hôtels, aujourd'hui mythiques, où ont pu se croiser à l'occasion des personnalités issues des milieux les plus divers (militaires, politiciens, commerçants, artistes, savants, écrivains, aventuriers de tous poils...) comme le « Raffles » à Singapour. Il se nourrit ensuite de la vogue de l'avion dont les itinéraires Est-Ouest reprennent assez spontanément les mêmes axes – ne serait-ce qu'afin de contourner, au temps de la guerre froide, le « môle » communiste – ; et tire avantage des possibles complémentarités entre terre et mer avec le développement de la croisière dans la Caraïbe d'abord, dans l'océan Indien et en Asie-Pacifique par la suite. Mais il s'épanouit surtout avec l'entrée en scène des avions gros-porteurs et la démocratisation des transports aériens qu'elle autorise, à partir des années 1960-1970. Jouent ici la volonté de dépaysement comme palliatif à la vie trépidante de la grande ville moderne, l'élévation des niveaux de vie, la réduction du temps de travail, la place croissante prise par les inactifs avec l'allongement de la durée moyenne de vie et donc de la retraite...
- 48 La mobilisation de capitaux importants a ainsi permis, dans ce contexte, les plus extravagantes réalisations comme en témoigne par exemple l'ouverture, en décembre 1998, à Paradise Island (Bahamas), en face de Nassau, du complexe de loisirs « Atlantis », un programme de très grande ampleur conçu par la société Sun International appartenant au Sud-africain (d'origine russe) Sol Kerzner qui a acquis les 4/5<sup>es</sup> de l'île pour 125 millions de US\$ (M US\$). La proximité du continent nord-américain où existe une clientèle potentielle aussi nombreuse que solvable explique l'exceptionnelle concentration de moyens mis en place dans l'archipel puisqu'on y trouve aussi la chaîne américaine Sandals appartenant à Gordon Stuart, rivale aux USA du Club Med, les « Super Clubs » du Jamaïcain John Issa dont le « Breezes » de 400 chambres, et tous les autres grands noms du loisir haut de gamme souvent également actifs, les choses sont liées, dans la croisière tels Radisson, Marriott, le groupe Plaza et même le Club Méditerranée... avec des établissements toujours de très grande taille, allant de 500 à 1 800 chambres, souvent intégrés dans de vastes complexes associant casino et galeries marchandes de luxe, marinas, golf, appartements à louer... On avait ainsi pu accueillir, en 1997, 1,5 million de vacanciers (et 1,8 million de croisiéristes) et on espérait franchir le cap des 3,2 millions de visiteurs avec le tournant du siècle. On pouvait de ce fait tabler, dans l'archipel, sur un bon demi-million d'emplois, mais c'était évidemment bien avant les événements du 11 septembre 2001, à New York ! Car l'activité touristique n'est jamais exempte de

surprises, toujours désagréables pour les bailleurs de fonds publics et privés, vu l'ampleur des investissements nécessaires notamment en phase de lancement, même si les à-coups de la fréquentation ne sont jamais en fait bien durables.

- 49 Le rôle de « paradis fiscal » joué par bien des espaces insulaires est en effet un puissant attrait ramenant tôt ou tard le flot des habitués qui peuvent masquer sous un prétexte de détente de très prosaïques déplacements d'affaires, unissant de la meilleure façon l'utile et l'agréable, d'où la fréquente imbrication des deux fonctions et la forte propension des îles tropicales, surtout le plus modeste, à jouer sur l'un et l'autre registres. C'est, entre autres, le cas de l'île de Labuan (92 km<sup>2</sup> ; 54 307 habitants en 1991), située au nord-ouest de Bornéo, à 8 km seulement du littoral de Sabah, promue en 1984 au rang de second territoire fédéral de la Malaysia et de Centre Financier National Offshore (IOFC en anglais) en octobre 1990. C'est là un type d'évolution assez classique : simple escale maritime à l'origine, puis station de soutage en raison de ressources charbonnières locales, Labuan est cédée par le Sultan de Brunei, en 1846, à la Grande-Bretagne, et reçoit en 1848 son premier gouverneur en la personne de Brooke, déjà Rajah de Sarawak et Consul-général à Bornéo. Mais bien trop proche de Singapour, elle ne parviendra pas dans ses années coloniales à réellement s'imposer et c'est seulement dans le contexte des indépendances que l'île pourra enfin tenter de se faire une place au soleil comme centre financier offshore. Elle comptait ainsi, dès 1994, 5 banques locales et deux banques étrangères opérant sous les auspices de l'*Offshore Companies Act & Offshore Banking Act* de 1990. Tous les espoirs lui sont donc permis car l'île se trouve relativement en position centrale au sein du groupe des pays de l'ASEAN et la réussite ne tient souvent dans ce cas qu'à un concours de circonstances opportunément saisi.
- 50 Cela entraîne parfois des phénomènes de concentration étonnants et certainement suspects. Ainsi, à Nauru, indépendant depuis 1968, on trouve 450 banques pour seulement 12 000 habitants ; aux Bermudes, un éden tropical de 523 km<sup>2</sup> et 60 000 habitants, sous pavillon britannique, à 600 milles dans l'est de la Caroline du Nord, on recense déjà près de 1 400 sociétés d'assurances et de réassurances... Certes les Bermudes récusent l'appellation de paradis fiscal, préférant donner l'image du « havre fiscal » et ne sont d'ailleurs pas épinglés par le GAFI, le Groupe d'action financière pour la lutte contre le blanchiment d'argent « sale », mais on s'aperçoit au moins que parmi les 19 pays ou territoires qu'il déclarait, à fin 2001, « non coopératifs », une bonne moitié sont en fait de très modestes espaces insulaires. C'est, en respectant l'ordre alphabétique, le cas des îles Cook, de la Dominique, de la Grenade, des îles Marshall, de Nauru, de Niue (un territoire dépendant de la Nouvelle-Zélande), de St Kitts-Nevis et de l'archipel de Saint-Vincent et Grenadines. On soulignera aussi la présence de l'Indonésie et des Philippines.
- 51 RMI pour Registre Maritime International. La liste ci-dessus diffère de celle établie par le GAFI puisque les critères de classement ne sont pas évidemment les mêmes. Mais on notera là aussi la place tenue par un certain nombre d'espaces insulaires, notamment tropicaux.
- ... mais c'est en épuisant, avec le temps, la gamme complète des facteurs d'insertion que se sont en fait dessinés les parcours les plus remarquables
- 52 L'exemple de l'île Maurice le montre. Dans sa très longue histoire, l'île (2 040 km<sup>2</sup>, 1,3 million d'habitants environ) est en effet parvenue à affirmer peu à peu son rôle international en jouant avec art et succès sur toutes les opportunités du moment. Après

les tâtonnements initiaux qui témoignent surtout du petit nombre des hommes et des balbutiements de l'histoire, elle est en effet successivement :

- un point de rafraîchissement et de relâche occasionnelle dans ses années hollandaises ;
- un point d'appui stratégique et commercial au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans les premiers essais d'expansion française en direction de l'Asie ;
- une île à sucre suite à l'occupation anglaise effective en 1810, officialisée en 1815, ce qu'elle est encore aujourd'hui ;
- le lieu d'un effort d'industrialisation original dès son Indépendance, en 1968, moins par l'épanouissement dans un premier temps d'activités d'import-substitution que par le choix très vite d'une stratégie de développement extraverti valorisant, dès 1970, le concept de zone franche étendu dans ce cas à l'ensemble de l'île, au contenu progressivement enrichi en allant avec le temps des fabrications les plus élémentaires (textiles) à des productions de plus en plus sophistiquées, en profitant notamment de délocalisations asiatiques, en jouant aussi habilement sur la complexité de l'héritage national où se mêlent les apports de ses colonisateurs successifs.

53 Mais sans renoncer pour autant à toutes les autres éventualités de développement qu'elles se soient inscrites dans la logique des plus vieilles traditions de l'île ou expriment, au contraire, la volonté d'explorer toutes les formules possibles en une fuite en avant permanente non dépourvue de risques. Ainsi l'île n'a jamais abandonné son ancienne spécialisation agricole et reste l'un des grands centres de production sucrière mondiaux, un des plus performants aussi puisqu'il lui a bien fallu compenser par un constant effort de productivité l'augmentation du coût du travail vu la tentation pour une partie de sa main-d'œuvre de désertier la rudesse de la vie des champs pour un travail en usine à bien des égards plus valorisant, moins chargé en tout cas de connotations douloureuses. Maurice ne s'est pas non plus refusée à tirer tous les profits possibles de son riche potentiel touristique puisqu'à une nature avenante, elle ajoute les avantages d'une particulière diversité culturelle qui laisse encore malgré tout clairement apparaître, sous un indianité dominante, les témoignages toujours vivants des influences européennes qui s'y sont croisées. Consciente des risques encourus vu l'étroitesse de son territoire et ses fortes densités, elle a su se porter cependant vers un tourisme de bon standing et se garder de la bétonisation systématique de son littoral.

54 Elle n'a pas aussi négligé pour autant de s'ouvrir de nouvelles voies de développement dans un effort résolu d'insertion dans le système-monde comme le montre son engagement dans l'offshore financier depuis le tournant des années 1990, le développement poussé de ses réseaux télématiques et la création, à Port-Louis à partir de 1992, d'un Port franc. Devenir une plate-forme de transbordement (hub) entre l'Asie, l'Afrique et l'Europe, voire un espace de transformation et de réexpédition à destination des ports régionaux, est évidemment une formule prometteuse. Maurice, carrefour des cultures, n'est-elle pas déjà en étroites relations avec les quatre ensembles économiques qui structurent la région Afrique de l'Est-océan Indien dont certains ont déjà une vingtaine d'années d'existence. Ainsi l'île est-elle d'ores et déjà impliquée ;

- dans la Commission de l'Océan Indien (COI) qui l'associe, depuis 1982, à Madagascar, aux Seychelles, aux Comores et à la Réunion ;
- dans le Marché Commun de l'Afrique de l'Ouest et du Sud (COMESA) qui, à la fin de 1994, s'est substitué à la Zone d'Échanges Préférentiels (ZEP) en place depuis 1981 où siègent 22 États ;

- dans la Communauté Sud-Africaine de Développement (SADC) formée, en 1992, héritière de la SADCC née douze ans plus tôt qui groupe 14 États dont 11 sont également membres de la COMESA ;
- et, depuis 1997, dans l'Association des États Riverains de l'Océan Indien pour la Coopération Régionale (IOR-ARC) qui associe 14 États à l'initiative de l'Australie, de l'Inde et de l'Afrique du Sud.

55 Ainsi, comme la Barbade, dans la région Caraïbe, Maurice est-elle le bon exemple d'un développement méthodique explorant de proche en proche toutes les potentialités de promotion insulaire. On aura garde, bien sûr, d'oublier certaines des plus graves faiblesses du modèle parmi lesquelles on notera surtout un effet de saturation progressive des lieux et des coûts salariaux croissants en raison d'une situation de plein emploi. Mais l'île a déjà choisi de délocaliser à son tour certaines activités vers Madagascar ou l'Afrique de l'Est ce qui est sa contribution particulière à l'expansion, en ondes successives, de la vague de développement qui, partie du Japon vers le milieu des années 1950, a finalement métamorphosé de proche en proche toute l'économie des pays de l'Asie du Sud-Est.

L'île, partenaire essentiel de la mondialisation

56 Dans un monde de plus en plus cohérent, où la voie maritime n'a rien perdu de son intérêt malgré le perfectionnement constant des moyens d'échange, l'île n'a pas eu de peine à affirmer son importance comme place commerciale et base stratégique dans l'Asie des années de guerre froide face à un bloc continental enfermé dans ses certitudes idéologiques. La fin de l'URSS et le retour de la Chine sur la scène internationale changeront sans doute par la suite bien des choses mais l'élan était pris et la montée de nouveaux partenaires économiques n'aura pour effet que de confirmer la valeur des interfaces maritimes en réactivant notamment quelques sites littoraux endormis par un grand demi-siècle de communisme. Hong-Kong, redevenue chinoise, doit certes affronter maintenant la concurrence d'un port tel que Shanghai en plein renouveau ou celle, plus immédiate, des nouveaux ports de la zone de Shenzhen mais n'a malgré tout rien perdu, dans l'état actuel des choses de son rôle traditionnel de point d'appui majeur du grand commerce maritime.

57 L'évolution de la conjoncture internationale déplaçant à partir de là la zone de risques géopolitiques majeure dans l'environnement du golfe Arabo-Persique faisant de l'océan Indien un nouvel espace sensible, aura ainsi pour effet l'étonnante promotion de l'île de Diego Garcia, une cinquantaine d'hectares dans l'archipel des Chagos, élevée au rang de place stratégique de première importance. La décision du Royaume-Uni de replier ses forces à l'ouest de Suez, devait en effet l'amener à céder à bail ce modeste territoire aux États-Unis pour en faire l'un des principaux points d'appui logistiques de leur V<sup>e</sup> Flotte, doublé d'une station de télécommunications sophistiquée et d'une base d'opérations aériennes éventuelles, à 4 000 km du détroit d'Ormuz. Il fallut certes pour cela vider l'île de ses premiers occupants, un peu moins de 1 500 personnes, et affronter les véhémentes protestations de l'île Maurice, mais il était évidemment difficile pour les États-Unis de renoncer, vu l'ampleur des enjeux, à une position aussi exceptionnelle, au cœur même d'un océan que bordent 36 États et un bon tiers de l'humanité mais qui est aussi parcouru dans sa partie nord par l'un des axes majeurs du commerce international.

Un élan « historique » vers la globalisation du monde

58 La mondialisation est une vieille et longue aventure même si le mot ne s'est imposé à nous qu'avec la levée du « rideau de fer » et l'implosion de l'Union soviétique. Ainsi se révèle, avec la fin de la guerre froide, un espace planétaire perméable à tous les échanges,

tripolaire certes vu le poids économique particulier de ses « leaders » traditionnels que sont les États-Unis, l'Union Européenne et le Japon, mais de plus en plus libre de ses mouvements avec l'avènement de l'Organisation Mondiale du Commerce élargie depuis peu à la République de Chine et déjà de ce fait tétrapolaire.

59 Amorcée avec les premières navigations ibériques en quête d'un accès maritime à la lointaine Asie, elle s'amplifie rapidement avec l'entrée en jeu des nouvelles puissances européennes (Hollandais, Anglais, Français...), et s'affirme avec l'effondrement des dernières résistances chinoises à l'agression étrangère et les premières manifestations d'une puissance nipponne réveillée à son contact. Mais c'est en fait avec le retour sur la scène internationale du Japon dans les années 1950 et le réveil économique de l'Asie suite à la décolonisation des territoires et aux premiers efforts çà et là de développement auto-centrés que s'affirme véritablement la globalisation du monde servie par le développement des échanges maritimes conteneurisés, les débuts de la révolution informatique et le perfectionnement des techniques de la communication qu'elle a rendu possible.

60 Ainsi s'épanouissent de nouveaux foyers de développement plus ou moins inspirés de l'exemple japonais, « petits dragons » puis « bébés tigres » selon une nomenclature très asiatique, et quelques places commerciales majeures tels Singapour et Hong-Kong, vieux centres économiques hérités de l'époque anglaise mais bien placés pour tirer dans ce contexte le meilleur parti de leur position stratégique, le premier comme centre maritime et portuaire de premier plan aux portes de l'Asie ; le second comme place bancaire et relais des relations entre la Chine et le monde libre, avant et après la reconnaissance de la République Populaire de Chine (RPC) par les puissances occidentales : la France en 1964, les USA en 1974...

Une plate-forme portuaire de rang international : Singapour

61 À 138 km au nord de l'Équateur, à l'entrée orientale du détroit de Malacca, entre la Malaisie dont la sépare le détroit de Johore, et l'Indonésie auxquelles elle est de plus en plus étroitement associée, la ville-état de Singapour valorise une position stratégique assez remarquable.

62 L'île, sortie en 1819 de la tutelle de l'État malais de Johore à l'initiative de Sir Thomas Raffles œuvrant pour le compte de la Compagnie des Indes, deviendra par la suite, en 1867, colonie de la Couronne et restera possession anglaise jusqu'à son émancipation acquise entre 1959, l'année où elle obtient son autonomie interne, et septembre 1965, où elle devient indépendante. C'est à partir de là, sous l'impulsion de Lee Kwan Yew, né à Singapour d'une famille hakka, et de son parti le PAP (*People's Action Party*), qu'elle devait vite se signaler comme le lieu d'une expérience de développement originale avec pour premier effet un rapide essor de son secteur secondaire. Alors qu'en 1960 le commerce entraînait encore pour 32 % dans la formation de son PNB contre 12 % pour l'industrie et la construction réunies, ces pourcentages passaient respectivement à 27 et 31 % dès 1972 et le nombre de ses salariés qui n'était encore, en 1960, que d'environ 25 000 atteignait alors environ 180 000.

63 Avec 3 millions d'habitants, Singapour est ainsi aujourd'hui une ville à plus des trois-quarts chinoise, capitale certes d'un État modeste (642 km<sup>2</sup>), mais c'est aussi et surtout un port à rayonnement mondial situé sur l'une des voies maritimes les plus intensément fréquentées de la planète. Ce petit pays a su compenser la médiocrité de son assise territoriale en tirant le meilleur profit des relations qu'il a pu tisser dans son environnement régional. Membre de l'ASEAN, un marché de 420 millions d'hommes,

Singapour n'eut sans doute pas pu confirmer son éclatante réussite sans les bonnes relations qu'il entretient avec la Malaisie, plus particulièrement l'État de Johore, et l'Indonésie grâce à laquelle il a pu délocaliser sur l'île de Bantam (à 20 km dans le sud-est) ses activités industrielles les plus encombrantes et les plus exigeantes en main-d'œuvre.

- 64 Point d'appui stratégique et simple escale sur la route maritime vers la Chine et le Japon à ses débuts, Singapour est aujourd'hui à la fois un carrefour maritime et aérien majeur et un centre d'activité complet aux fonctions à la fois financières, industrielles et touristiques. En résulte au premier chef un trafic portuaire global qu'on estimait en 1993, à 623,8 Mt et un niveau d'animation élevé puisqu'on y dénombrait, en 1994, 101 000 escales (trois fois plus qu'en 1986) soit à peu près 8 500 navires par mois. Depuis le début des années 1970, une part croissante des échanges est en effet conteneurisée, avec un rythme de progression excessivement rapide puisque du million de boîtes manutentionnées dès 1981, on est passé à plus de 9 millions en 1994, soit dès cette époque un tonnage supérieur à celui du pétrole (142 000 tonnes contre 124 000), le second grand secteur d'activité du port. L'importance de sa fréquentation a vivement amplifié les activités de soutage et contribué à faire de Singapour le troisième centre de raffinage mondial, après Houston et Rotterdam, comme elle a puissamment aidé à renforcer sa fonction de centre majeur de réparation navale.
- 65 La rapide expansion de ses trafics auxquels l'Asie a une part essentielle a donc contraint à programmer constamment ici de nouveaux équipements associant pour chaque terminal à d'importantes facilités de manutentions de gros moyens d'entrepôt (280 000 m<sup>2</sup> par exemple à Pasir Panjang Distripark, en 1995). Ainsi au noyau historique de Keppel, le plus ancien et le second encore en importance sont venus successivement s'ajouter (fig. 1) :
- en 1966, le port de Jurong, le plus occidental, pour la réception des conteneurs et des marchandises sèches en vrac à destination de la zone industrielle proche, l'un des premiers grands paris économiques du gouvernement Lee Kwan Yew ;
  - en 1971, le port de Sembawang, l'ancienne base navale britannique reconvertie ;
  - en 1972, le port de Tanjong Pagar, à l'est de Keppel, qui a traité en 1993 près de 4 millions d'EVP soit à l'époque la moitié du trafic conteneurisé local ;
  - en 1974, le port de Pasir Panjang, entre Keppel et Jurong, pour les conteneurs et surtout les vracs, aujourd'hui le principal centre d'activité du port de Singapour ;
  - en 1993, le port de Brani, une île entre Keppel et Tanjong Pagar...
- 66 Sans doute l'ampleur d'une telle réussite a-t-elle éveillé bien des convoitises et beaucoup de ses rivaux potentiels voudraient bien capter une part au moins de ce dynamisme. Mais Singapour a su tisser autour de lui un tel réseau de « *feeder* » qu'il a pour l'heure rendu difficile toute concurrence sérieuse. Les candidats ne manquent certes pas qu'ils soient indonésiens comme Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Ujung Pandang/Makassar (Sulawesi), Belawan (Sumatra nord), Bantam (en face de Singapour), malaisiens comme Port-Kelang et Tanjung-Pelepas ou thaï comme Laem-Chabang, et leur création, souvent récente, a déjà suscité quelques déplacements de trafic. Ainsi, en mars 2000, suite à la mise en service des installations de Tanjung-Pelepas, les sociétés Maersk puis Evergreen, un peu plus tard, devaient-elles prendre la décision d'y déplacer leurs activités, transférant du coup un trafic de l'ordre de 2,5 millions d'EVP, ce qui devait amener PSA Corp (*Port of Singapore Authority*), le seul opérateur local, à prendre pour son trentième anniversaire, en 2003, la décision d'assouplir ses exigences en accordant notamment à ses clients une réduction de 50 % sur la manutention des conteneurs vides. D'autres encore ont sensiblement réduit leur fréquentation du port comme CMA-CGM qui

fait maintenant escale aussi à Port Kelang dont les 3 000 m de quais et les 24 portiques offrent une capacité globale de 4 millions d'EVP. Quant à l'éventualité du percement de l'isthme de Kra, quoique souhaitée par la Chine et le Japon, elle est sans doute pour longtemps peut-être assez hypothétique.

- 67 Mais le rôle de Singapour dépasse en fait de loin maintenant la seule fonction portuaire à l'origine de sa réussite historique. C'est aussi en effet un centre bancaire important et un pôle industriel de premier plan. auquel le pays doit près du quart de son produit intérieur brut, un secteur d'activité où l'électronique a pris la meilleure place avec plus de 40 % de la valeur ajoutée. Momentanément éprouvé, comme bien d'autres, par la tempête monétaire qui a secoué l'espace asiatique durant l'été 1997, ce qui a eu notamment pour effet de faire chuter ses échanges commerciaux de près de 15 % sur deux ans, Singapour s'efforce maintenant de renouer les fils de la croissance en misant notamment sur la finance et les hautes technologies. On attend beaucoup du succès espéré du "Science Park", la technopole ultramoderne en train de s'épanouir à l'est de la ville, malgré les risques de concurrence liées à diverses initiatives de même ordre, à Kuala-Lumpur et Hong Kong notamment.
- 68 Le fait est là cependant : 390 Mt de marchandises ont transité à Singapour en 2004 ce qui place ce port au tout premier rang mondial devant Shanghai, bon deuxième (380 Mt) et Rotterdam maintenant rétrogradé à la troisième place avec 354 Mt seulement, un défi qu'il aura sans doute bien du mal à relever. Conscient de la menace asiatique, ce dernier est certes engagé, depuis 1994, dans le vaste programme d'extension de Maasvlakte 2 dont l'achèvement devrait se situer entre 2009 et 2012. Mais le millier d'hectares du projet lui permettra-t-il de reprendre tout le terrain perdu ? Rien n'est moins sûr. Car dans le seul trafic des conteneurs qui génère la plus forte valeur ajoutée, le grand port européen apparaît assez irrémédiablement distancé (Tabl. 2).
- 69 Shanghai entre dans le « Top 10 » en 1998, avec 3,1 m d'EVP, la zone de Shenzhen (soit pour l'heure les ports de Shekou et Chiwan) en 2001, avec 5 m d'EVP : dans les deux cas la montée en puissance est rapide. Inversement Yokohama sort de la liste en 1997 précédant Long Beach (présent jusqu'à 2001) et Anvers (présent jusqu'à 2003). Dubaï apparut fugitivement en 1997, reprend sa place (la dixième) en 2004. Quatrième en 1995, Rotterdam n'est plus aujourd'hui qu'à la septième place !
- Une place commerciale et financière de premier ordre : Hongkong
- 70 Hongkong était encore en 1840, vingt ans après la prise de possession de Singapour une île à peu près déserte, mais sa croissance démographique est à partir de là assez remarquable puisque sa population, quelque 5 000 habitants vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, atteignait le demi-million à la veille de la Première Guerre mondiale et dépassait 8 millions en 1997.
- 71 Il est vrai que ce modeste territoire n'avait paradoxalement pas cessé avec le temps de s'élargir en recherchant dans un enracinement de plus en plus profond sur le continent voisin le moyen d'échapper à l'insupportable exigüité de son espace initial. En 1842 en effet, par le Traité de Nankin qui achève la première guerre de l'Opium, la Chine avait cédé à l'Angleterre, « à perpétuité », l'île de Hongkong pour en faire un poste commercial. Dès 1860, celle-ci avait encore obtenu par convention avec Pékin la cession de la péninsule de Kowloon et, en 1898, suite à la guerre sino-japonaise, elle avait même reçu à bail, pour 99 ans, la zone dite des « Nouveaux Territoires » ce qui lui avait permis de repousser encore un peu plus au nord les frontières de la colonie. Avec Hongkong nous

sommes ainsi d'emblée en position limite puisque l'île de Victoria n'a plus maintenant qu'une part très symbolique de la pros-périté du territoire et que celui-ci n'a plus, depuis sa rétrocession à la Chine, de réelle autonomie, que ce que lui laissent les garanties unilatéralement accordées par Pékin concernant la liberté de parole et de circulation, la tolérance religieuse ou le droit de grève, en vertu du principe : « un pays, deux systèmes ».

- 72 Étonnant est le paradoxe de Hongkong, toléré plus que souhaité par la Chine en tant que pôle de fixation de l'influence étrangère d'abord, en tant qu'ultime point d'ouverture sur le monde ensuite au temps de l'affrontement des blocs et du « *containment* » américain. Cela explique la lente expansion de Port Victoria, escale maritime et centre de réparation navale, mais aussi modeste porte d'entrée du continent à l'époque des Concessions et du premier essor de la place de Shanghai, le rapide développement par contre du territoire avec le repli à cet endroit des grandes sociétés commerciales anglo-saxonnes poussées au départ par l'avènement, en 1949, de la République Populaire de Chine. Commence alors en effet, avec la fin des paquebots de ligne, le plein épanouissement de l'aéroport urbain de Hongkong, le *HK's Kai Tak Airport*, dont la piste sera, en 1958, portée à 2 400 m puis à 2 570 dès l'année suivante, malgré les contraintes du site et de fortes nuisances pour la ville. De 60 000 mouvements en 1985, soit 6,6 millions de passagers et 419 716 t de marchandises, on atteignait, en 1995, 150 000 mouvements soit un trafic de 21,4 millions de passagers et 1 457 782 t de fret (fig. 2).
- 73 D'où la décision prise, en 1989, d'un nouvel aménagement en offshore près de Lantau, à Chap Lap Kok, mais à 24 km du CBD : l'aéroport sera ouvert au trafic en avril 1998 et offre maintenant, avec 1 246 ha, en grande partie gagnés sur la mer, soit l'équivalent de quatre fois l'ancien aéroport, une piste de 3 800 m et une capacité d'accueil estimée à 35 millions de passagers et 3 Mt de marchandises qu'on pourrait éventuellement porter à 87 millions de passagers et 9 Mt de fret. Deux ponts relient cet aéroport moderne aux îles de Tsin Yi et Me Wan et un chemin de fer d'accès, connecté au Transit Railway System, plus une autoroute permettent des relations directes avec le centre-ville. Mais il était à peine en service que la crise de 1998 vint en fait imposer un coup d'arrêt brutal à l'expansion prévue de ses trafics.
- 74 C'est cependant à son port que Hongkong doit encore l'essentiel de ses activités. Très proche initialement du centre, il devait vite se révéler inconfortable en raison de l'encombrement croissant, avec les années 1960, des routes maritimes et les rapides progrès de la conteneurisation. Il fallut donc au début des années 1970, programmer d'autres équipements sur des espaces extérieurs préalablement remblayés en même temps qu'étaient construit le pont reliant l'île de Tsin Yi à la terre. Ainsi furent aménagés les terminaux de Kwai Chung : le CT (Container Terminal) 1, opérationnel dès 1972, géré par la société *Hongkong Modern Terminals* (MTL) fondée en 1969, puis tout une série de nouvelles installations confiées à d'autres opérateurs tels *Sealand* au CT 3 (opérationnel en 1973) ou la société *Hongkong International Terminals* (HIT) du groupe Hutchinson pour le CT 4..., où l'on put ainsi traiter, dès 1985, plus de 1,8 m d'EVP, ce qui en faisait déjà le plus grand port à conteneurs du monde.
- 75 Suivra encore, à partir de 1987, en marge des travaux du pont reliant Lantau à la terre justifié par la construction du nouvel aéroport, la réalisation dans le sud-est de Tsin Yi du Terminal 9 où l'on dispose maintenant de 6 postes à quai océaniques, 2 exploités par HIT, 2 par HMT et les 2 derniers par un nouveau venu, apparu en 2004, la société *Asia Container Terminals*. Car, à l'encontre de Singapour, prévaut ici la diversité des intervenants. Le port

de Hongkong pouvait ainsi s'honorer de détenir, en 2003, un parc global de 71 portiques dont 33 gérés par HIT, 20 par HMT, 8 exploités par Asia Terminals et 4 par l'ancienne filiale de la Sealand passée dans le giron de CSX (*CSX Hongkong*), un avoir stratégique mis à part lors de la vente de la plus grande partie de sa flotte à Maersk ; sont non inclus dans ces chiffres les équipements du « *River Trade Terminal* » de Twen Mun, décidé en 1986 et mis en service en 1998-1999 pour les besoins spécifiques du trafic fluvial, et non compté aussi le potentiel de traitement des conteneurs dispersé en rade foraine puisque Kwai Chung ne fait que 62 % du trafic conteneurisé total.

- 76 Mais les besoins prévisibles sont tels, le trafic du port de Hongkong est en effet passé de 9,2 m d'EVP en 1993 à 20,4 en 2003, qu'on a dû programmer de nouvelles réalisations, les terminaux 10 et 11, au-delà du détroit, sur l'île de Lantau, bien que le péage du pont soit jugé prohibitif. On prévoit en effet d'atteindre 30 m d'EVP en 2006, 38 millions en 2 011 et 40 peut-être en 2016, mais c'est sans doute sans compter avec les progrès de la concurrence dans le secteur de la Rivière-des-Perles : la montée en puissance de Guangzhou qui s'efforce de développer actuellement le terminal de Nansha afin d'alléger de moitié le temps d'accès à partir de la mer (car le chenal d'accès à la ville, 170 km, impose 6 heures de remontée), et le dynamisme des trois ports de la Zone Economique Spéciale de Shenzhen : Shekou qui date de 1988, Chiwan officiellement créé en 1990 et Yantian, achevé fin 2005.
- 77 Mais Hongkong est au moins assuré de demeurer encore pour longtemps peut-être le principal espace régional de réception de la nouvelle génération de porte-conteneurs, ceux de 8 000 EVP et plus, actuellement en cours de développement, dont l'emploi devrait exiger les plus forts tirants d'eau (16,50 m) et des portiques géants aux normes « super post-panamax », aptes à traiter des empilements de conteneurs répartis sur 22 rangs avec des « avant-becs » de 63 mètres. Il faut se souvenir aussi que Hongkong possède déjà avec le terminal de la CSX américaine (*CSX : Chessie Seaboard Express*), l'un des équipements les plus performants du monde, apte, sur un seul poste à quai, à manutentionner annuellement plus de 1,2 m d'EVP.
- 78 Centre aéroportuaire et portuaire de rang international, l'une des grandes portes maritimes actuelles de la nouvelle Chine, centre industriel de première importance rayonnant maintenant sur un arrière-pays sans limite, centre financier enfin de rang mondial par les vertus de l'informatisation, Hongkong est ainsi l'expression paradoxale d'une réussite unique. Mais elle n'est plus en tout cas maintenant le seul sas d'accès au territoire de la RPC comme aux beaux temps de la guerre froide et l'île Victoria, à l'origine de ce destin exceptionnel, n'a aujourd'hui guère plus de poids que l'île de la Cité aux origines de la nation française ou l'île de France (au premier sens de la formule) dans l'histoire de sa monarchie. On peut même sérieusement se demander ce que sera l'évolution future de la ville et de son port face au rapide essor du couple Shanghai-Pudong et à la multiplication en cours sur le littoral voisin d'organismes portuaires concurrents. Car le projet de Cyberport, ce « hub multimedia international », qui nourrit actuellement les plus gros espoirs ne manquera pas, on l'a vu, de programmes concurrents.
- 79 Reste entier le problème de l'avenir de ce territoire qui a fait, en 1997, retour à la Chine contre la garantie de préserver l'originalité de son modèle politico-économique (capitalisme, état de droit, démocratie électorale). Pourtant bien des choses ont peu à peu changé et le futur, à Hongkong, apparaît actuellement plutôt incertain, peu d'années après la rétrocession, à la fois parce que Pékin ne cesse d'appesantir son contrôle tout en

ménageant encore subtilement les apparences et que la cité ne s'est pas en fait encore parfaitement relevée du choc de la crise. Face au décollage spectaculaire de Shanghai, qui vient encore d'ouvrir de nouvelles commodités portuaires (le terminal des îles Yangsha que relie à la terre un viaduc autoroutier d'une trentaine de kilomètres dont 26 en position maritime !), Hongkong prend ainsi chaque jour un peu plus conscience de ce qu'elle ne peut plus se contenter de cultiver simplement la rente de situation naguère solide qui avait fait sa fortune dans les années 1980 et 1990, et qu'il lui faut maintenant bel et bien se réinventer un destin.

- 80 Mais quelle voie dans ces conditions raisonnablement choisir : celle de la fidélité au passé en persistant à jouer la carte de centre régional et international malgré le poids croissant de Shanghai ou celle d'un certain renouvellement en acceptant de se replier désormais plus banalement dans un rôle de « capitale économique » de la Chine du Sud, mais en concurrence cette fois avec Guangdong ?
- 81 Alors que l'île des haute et moyenne latitudes a dû l'essentiel de ses succès à la valorisation de ses possibilités halieutiques et, si limitées soient-elles, agricoles, l'île tropicale entre et s'épanouit d'abord dans l'Histoire comme un support commercial de première importance, avant de trouver dans la gamme assez ouverte de ses potentialités bien d'autres occasions de promotion et développer parfois de surprenantes réussites. Elle prend ainsi à l'échelle du monde une importance démesurée relativement à ses possibilités réelles quand on pense à l'étroitesse relative des lieux, à la commodité inégale de ses accès et aux servitudes propres à un espace naturel jamais aussi édénique que peut l'assurer le propos lénifiant et réducteur des dépliants touristiques.
- 82 Si l'on peut donc parvenir à assumer ici parfois un état de relatif surpeuplement par un effort de valorisation systématique des potentialités locales, on ne peut cependant oublier que chacune de ces îles a été aussi assez constamment dans le passé un lieu de départs comme le montre l'exemple des plus petites Antilles ou des îles (subtropicales) de la Macaronésie qui participent ainsi du destin des espaces insulaires des moyennes latitudes. Car l'île des marins est un espace qu'on quitte aussi facilement qu'on l'adopte même si c'est le plus souvent avec le secret espoir d'y revenir pour un ultime séjour parmi les siens, et aucune île, fût-elle à « épices » ou « à sucre », n'a jamais su finalement développer une réussite assez longue ou exclusive pour parvenir à éteindre totalement chez ses habitants l'appel du large.

---

## BIBLIOGRAPHIE

Le sujet est vaste, la bibliographie abondante. On pourra, entre autres, consulter :

- - Les Atlas thématiques : Atlas des Départements d'Outre-Mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion), Atlas de Maurice, Atlas d'Haïti.

- Un certain nombre de thèses d'État :

- \*\* les unes monographiques comme celles de

J. DEFOS DU RAU (L'île de la Réunion, étude de géographie humaine, Bordeaux 1958),

J.-C. GIACCOTINO (Trinidad et Tobago, étude géographique, Bordeaux 1976),

Guy LASSERRE (La Guadeloupe, étude géographique, Bordeaux 1962)... ;

\*\* les autres thématiques comme celles de

M. BURAC (Les Petites Antilles, étude géographique des disparités régionales du développement, Bordeaux 1986),

F DOUMENGE (L'Homme dans le Pacifique sud, Montpellier 1966),

J.-F. DUPON (Contraintes insulaires et fait colonial aux Mascareignes et aux Seychelles, Paris 1976),

J.-P. DOUMENGE (Du terroir à la ville : les mélanésiens et leurs espaces en Nouvelle-Calédonie, Bordeaux 1979) ou

Alain SAUSSOL (La colonisation rurale et les problèmes fonciers en Nouvelle-Calédonie, Bordeaux 1985).

Sans omettre bien sûr les mémoires de troisième cycle et les thèses d'université ou les nouvelles thèses qui ont relayé la vieille thèse d'état (disparue en 1984), soutenues sur des thèmes insulaires.

La collection « îles et archipels » publiée par le CRET, Bordeaux, particulièrement le n° 8 (Îles, insularité, insularisme, 1987).

La collection « méridiens » chez Karthala où l'on trouvera des ouvrages concernant les Comores (P. Vérin), Hawaii (A. Ricard), l'Indonésie (R. Aarsse), Madagascar (P. Verin), Mayotte (G. Fontaine), la Nouvelle-Calédonie (A. Ralluy), Sao Tomé et Príncipe (D. Gallet), les Seychelles (J.-L. Guébourg, 2004).

• -Un certain nombre de publications récentes enfin, parmi lesquelles on retiendra les ouvrages collectifs suivant :

SANGUIN André-Louis, dir., 1997 — Vivre dans une île, une géopolitique des insularités. Paris : édit. L'Harmattan.

BERNARDIE Nathalie et TAGLIONI François, dir., 2005 — Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires ; de l'île-relais aux réseaux insulaires. Paris : édit. Karthala.

• - Et puisque la mer est ici omniprésente, on pourra consulter avec intérêt le livre publié sous la direction d'Alain CORBIN et Hélène RICHARD, 2004 — La Mer, terreur et fascination. Paris : Bibliothèque nationale de France/Seuil.

## RÉSUMÉS

Alors que l'île des hautes et moyennes latitudes a dû l'essentiel de ses succès à la valorisation de ses possibilités halieutiques et, si limitées soient-elles, agricoles, l'île tropicale entre et s'épanouit d'emblée dans l'Histoire comme un substrat commercial de première importance, avant de trouver dans la gamme assez ouverte de ses potentialités bien d'autres occasions de promotion et développer parfois de surprenantes réussites. Elle prend ainsi à l'échelle du monde une importance démesurée relativement à ses possibilités réelles qu'on pense à l'étroitesse relative des lieux, à la commodité inégale de ses accès et aux servitudes propres à un espace naturel jamais aussi édénique que peut l'assurer le propos lénifiant et réducteur des dépliants

touristiques. L'objet de cet article est de tenter une approche globale du destin de l'île tropicale et de rendre compte, à travers un certain nombre d'exemples remarquables, de la place qu'elle peut encore espérer tenir dans le jeu quotidien de l'économie-monde à l'orée de ce nouveau siècle.

**Shipping and Insularity, the case of the tropical island.** Whereas the island of medium and high latitudes owes its success mainly to the development of its fishing capacities and, however limited it might be, to its agricultural potential, the tropical island appeared and immediately opened out in history as a commercial substratum of paramount importance, until it discovered in the wide range of its potentialities, many other opportunities of promotion and sometimes unexpected achievements. In this way, it has assumed an excessive value at the world level with no comparison with its real possibilities, say the narrowness of its territory, the unequal accessibility to its coasts, the constraint of its natural space, never so edenic as it is generally announced and certified in touristic leaflets. This article aims at an approach to the destiny of the tropical island and at bringing to light through a certain number of remarkable examples, the day to day world-economy game at the dawn of that new century.

## INDEX

**Keywords :** Asia, Atlantic ocean, Barbados, Caribbean sea, fiscal paradise, Free Zone, Greater and Lesser West-Indies, Guadeloupe, Indian Ocean, industry, insularity, international trade, Martinica, Mascarenhas islands, Mauritius, mining, New-Caledonia, Oceania, Pacific ocean, Santa Helena, shipping, Singapore, tropical agriculture, United States, Yangsha islands

**Mots-clés :** agriculture tropicale, Ascension, Asie, Bahamas, Barbade, commerce international, Diego Garcia, économie maritime, Etats-Unis, Europe, Fernando do Noronha, Grandes et Petites Antilles, Hawaï, Hong Kong, îles Yangsha, industrie, insularité, Labuan, Martinique, Mascareignes, Maurice, Mer des Caraïbes, mines, Nauru, Nouvelle-Calédonie, Océan Atlantique, Océan Indien, Océan Pacifique, Océanie, paradis fiscal, Réunion, Sainte-Hélène, services, Seychelles, Singapour, zone franche

## AUTEUR

**JEAN-CLAUDE MAILLARD**

Professeur (e.r.), UFR de Géographie Louis Papy, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3