



Norois

Environnement, aménagement, société

206 | 2008/1

Itinéraires de lieux touristiques littoraux

L'espace littoral a-t-il toujours de la valeur ? Réflexion à partir du cas de l'île de Saint-Martin (Petites Antilles)

Is coastal space still valuable? Considerations about the case of St Marteen island (West Indies)

Alexandre Magnan



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/242>

DOI : 10.4000/norois.242

ISBN : 978-2-7535-1554-3

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2008

Pagination : 37-52

ISBN : 978-2-7535-0690-9

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Alexandre Magnan, « L'espace littoral a-t-il toujours de la valeur ? Réflexion à partir du cas de l'île de Saint-Martin (Petites Antilles) », *Norois* [En ligne], 206 | 2008/1, mis en ligne le 01 mars 2010, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/242> ; DOI : 10.4000/norois.242

**L'ESPACE LITTORAL A-T-IL TOUJOURS DE LA VALEUR ?
RÉFLEXION À PARTIR DU CAS DE L'ÎLE DE SAINT-MARTIN¹
(PETITES ANTILLES)**

ALEXANDRE MAGNAN

INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES RELATIONS INTERNATIONALES
(Sciences Po),

27 rue Saint-Guillaume – 75337 PARIS

alexandre.magnan@iddri.org

RÉSUMÉ

L'existence de friches touristiques sur le littoral de l'île de Saint-Martin est d'autant plus surprenante qu'elles existent depuis plus d'une décennie, alors même que l'île est l'une des destinations insulaires les plus fréquentées du bassin caraïbe. Si les dégâts sur les anciens hôtels ont généralement été provoqués par le passage de cyclones, le système de défiscalisation institué en 1986 pour stimuler l'économie touristique a eu pour effet de rendre inintéressante aux yeux des promoteurs la rénovation des bâtiments délabrés. Cet exemple pose la question de la relativité de la « valeur » qu'accorde une société, à un moment donné de son histoire, aux espaces littoraux. L'article ouvre la réflexion à d'autres cas insulaires afin d'identifier trois grands types de facteurs (structurels, conjoncturels, événementiels) qui influencent la « valeur » du littoral.

MOTS CLÉS : Cyclones – Défisicalisation – Facteurs – Friches – Tourisme d'influence – Valeur du littoral.

ABSTRACT

Is coastal space still valuable? Considerations about the case of St Marteen island (West Indies)

Even if Sint Maarten is one of the most visited islands of the Caribbean, we can met touristic ruins all along its coasts. Those are the results of the convergence of two factors: first, the passage of two major cyclones in the middle of the 1990s; second, a special fiscal system (tax-exempt, Pons law of 1986) on the french side of the island. This paper presents in details those touristic ruins (number, location) and their origins. Beyond, it discusses about factors (structural, conjonctural and factual) which can influence the "value" of coasts.

KEY WORDS : Coastal "value" – Cyclones – Influencing factors – Ruins – Tax-exemption – Tourism.

1. Sauf distinction claire entre les deux parties de cette île binationale depuis 1648 – française sur les deux tiers nord (Saint-Martin), hollandaise au sud (Sint Maarten) – et par commodité de lecture, l'appellation « Saint-Martin » désignera l'intégralité de l'île.

Les littoraux des îles tropicales, et plus particulièrement leurs plages sableuses, jouent un rôle économique considérable à travers la dynamique touristique. Ceci confère évidemment à cette marge spatiale une valeur foncière tout à fait remarquable. Il arrive pourtant que l'on y rencontre des lieux laissés à l'abandon, alors même que certaines de leurs caractéristiques les rendent des plus attractifs. C'est le cas sur les côtes de l'île de Saint-Martin, entité franco-néerlandaise du nord des Petites Antilles, sur lesquelles gisent des bâtiments en ruine attestant de la présence d'anciens domaines hôteliers luxueux. Ces « friches touristiques » constituent des figures emblématiques de la modification de valeur dont peut faire l'objet le littoral. Cette situation est d'autant plus étonnante dans ce haut lieu du tourisme caribéen que ces friches existent pour la plupart d'entre elles depuis plus d'une dizaine d'années. Comment des portions littorales si onéreuses peuvent-elles être délaissées, et depuis tant de temps ? Pourquoi les hôtels n'ont-ils pas été reconstruits ? La réponse, côté français tout du moins, doit être recherchée d'une part dans le système d'incitations fiscales qui a été mis en place dès le milieu des années 1980, et d'autre part dans la survenue de catastrophes naturelles. Une telle situation incite à dépasser tant le cas spécifique de cette île que celui de ses friches, pour s'interroger plus globalement sur la « valeur » toute relative attribuée au littoral ainsi que sur les facteurs qui l'influencent. Précisions ici que le terme « valeur » renverra dans ce texte non pas à une considération strictement marchande, mais plus largement, au rôle qu'une société accorde à cet espace en vertu des fondements historico-culturels et du poids plus ou moins contraignant de la configuration territoriale.

Il s'agira dans un premier temps de présenter le fait touristique à Sint Maarten/Saint Martin, en insistant d'abord sur l'émergence du tourisme dans l'île, puis sur le rôle de la défiscalisation dans la dynamique de rattrapage de la partie française sur la partie hollandaise. L'analyse des conséquences de la survenue, dans les années 1990, de deux cyclones puissants permettra ensuite d'aborder plus directement la question des friches touristiques littorales (localisation et caractérisation). Sur ces bases, mais en dépassant le simple cas de ces portions de côtes ayant perdu tout ou partie de leur valeur touristique initiale, la réflexion s'appliquera ensuite à identifier quelques facteurs qui influencent la valeur du littoral sableux, selon qu'ils sont d'ordres structurel, conjoncturel et/ou événementiel. La conclusion s'ouvrira enfin sur la variabilité de la valeur du littoral à travers le temps, en fonction du (des) regard(s) que lui porte une société donnée à un moment précis de son histoire.

L'émergence et le développement du tourisme hôtelier sur le littoral de Saint-Martin

Malgré de nombreux atypismes, cette île (fig. 1) partage avec la plupart des destinations insulaires le fait que ce sont avant tout son littoral et ses plages qui attirent les touristes de séjour. Les croisiéristes, eux, s'intéressent davantage aux boutiques proposant, côté hollandais comme français, des produits détaxés, fruits d'une situation fiscale débridée (Sanguin, 1982 ; Blaizot et Dreyfus-Schmidt, 1997 ; Seners, 1999 ; Hyst *et al.*, 2005). C'est pourquoi le croisiérisme sera exclu de l'analyse, bien qu'il représente les deux tiers des arrivées touristiques (avec une large domination de Sint Maarten). Au-delà, nous resterons concentrés sur l'hébergement hôtelier, laissant donc également de côté à la fois les appartements/villas de location et les petits guesthouses.

La lecture suivra ici une logique chronologique et insistera sur le caractère littoral du développement touristique.

DES BALBUTIEMENTS AUX ANNÉES 1980 :

LE « PASSAGE DE RELAIS » ENTRE SINT MAARTEN ET SAINT-MARTIN

Les années 1980 ont vu un renversement du rapport de domination (en termes de capacités d'hébergement) qui s'était instauré depuis les années 1950 entre les deux parties de l'île.

C'est en effet entre la seconde moitié des années 1950 et la décennie 1960 qu'a émergé l'activité touristique, suivant une double impulsion. D'abord celle de riches particuliers américains en quête de nouveaux lieux à investir après la crise cubaine. L'homme d'affaire E. Laweetz achète alors toute la zone des Terres Basses, soit 600 ha dont 250, situés sur le littoral, seront découpés en lots d'un à plusieurs hectares après que des routes aient été ouvertes (Lasserre, 1961). Ces parcelles seront ensuite mises en vente et l'un des premiers à en acquérir fut Rockefeller, donnant ainsi le ton d'une destination de luxe. Parallèlement, côté hollandais, on parie sur l'hôtellerie internationale en implantant dès 1955 un premier hôtel (à Little Bay), puis d'autres dans les années qui suivirent, notamment dans la capitale de Philipsburg (Burac, 1986).

La décennie suivante confirmera le choix néerlandais, également appliqué aux îles de Saba et de Saint-Eustache², d'un tourisme « haut de gamme » avec l'ouverture de grands complexes sur les côtes ouest. Le Mullet Bay Beach Resort, le Maho Beach Resort et le Cupecoy Resort, par exemple, comptent alors chacun plusieurs centaines de chambres. Le côté français reste, lui, plus timide, même avec l'ouverture de quelques établissements comme le PLM Saint-Tropez de Marigot, le Grand' Case Beach Club et, à l'extrême sud de la splendide baie Longue des Terres Basses, La Samanna. La première grande unité aurait dû être La Belle Créole, au sud de la Pointe du Bluff et dont Y. Monnier (1983) compare l'isolement géographique à celui de la Belle au Bois dormant. Mais des différends entre les investisseurs ont fait avorter le projet initial, qui sera repris par le Club Med et achevé à la fin des années 1980. Cette première initiative avait néanmoins tracé le chemin à d'autres projets via une certaine dynamique infrastructurelle (routes, réseaux d'eau et d'électricité...), dont l'état embryonnaire imposait des limites (Monnier, 1983). La capacité d'accueil de la partie française restera toutefois très nettement inférieure à celle de Sint Maarten sur l'ensemble de la décennie 1980, ne concentrant que moins du tiers des chambres de l'île. D'ailleurs, Sint Maarten est en pôle position du tourisme dans les Antilles néerlandaises, loin devant Aruba et Curaçao, ces trois zones ayant accueilli en 1976 respectivement 37, 33 et 27 % du total des visiteurs de l'ensemble politique, puis 51, 29 et 16 % en 1985. Cette hiérarchie était quasiment inversée en 1961 (57 % des visiteurs à Curaçao, 30 % à Aruba et 7,5 % à Sint Maarten), ce qui démontre le dynamisme dont a fait preuve la partie hollandaise de Saint-Martin.

Symboliquement, le Mullet B.B.R. (600 chambres) restait au début des années 1980 le plus gros complexe de l'île, chef de file d'une partie hollandaise concentrant à ce moment-là près de 82 % des chambres d'hôtel de l'île. Mais des signes de saturation se faisaient sentir (de moins en moins de plages innocupées et de réserves d'espace en général) qui annonçaient un certain essoufflement de Sint Maarten (Sanguin, 1982). Passage involontaire de relais, le milieu de la décennie 1980 vit le réveil touristique de la partie française.

Malgré cela, les touristes transitent³ encore aujourd'hui essentiellement par l'aéroport Princess Juliana de Simson Bay, la piste de Grand' Case (inaugurée en 1972) ne pouvant accueillir que de petits porteurs. Si son allongement en 1984/1985 n'a pas réglé le problème, d'autres aménagements ont été opérés côté français, notamment au niveau des routes et du port de Marigot, qui ont autorisé une meilleure valorisation du statut de port franc. Or, cet élément apparaît incontournable pour la survie économique de cet outre-mer français, entre autres en matière d'attractivité touristique, dans le contexte très concurrentiel d'un bassin géographique à la fois international et très américanisé, largement ouvert aux avantages fiscaux et aux flux de capitaux de toutes origines (Seners, 1999 ; Deler *et al.*, 2003 ; Desse et Hartog, 2003 ; Redon, 2006).

Le fait est qu'en matière de capacités d'accueil hôtelier, une réelle inversion de la domination d'une partie de l'île sur l'autre a eu cours au milieu des années 1980, à la faveur des côtes françaises.

2. Sint Maarten, Saba, Saint-Eustache au nord de l'arc antillais, et Aruba, Curaçao et Bonaire au sud, forment l'ensemble des Antilles néerlandaises (993 km², près de 282 000 habitants), qui s'auto-administrent (siège à Curaçao).

3. En 1979, par exemple, les aéroports hollandais et français ont respectivement accueilli 500 000 personnes contre à peine 18 000.

LE BOOM TOURISTIQUE DE LA PARTIE FRANÇAISE

La plupart des auteurs mettent en relief la « double insularité » de l'île vis-à-vis, d'une part, de la terre mère européenne (Pays-Bas et France) et, d'autre part, des centres régionaux de décision (Curaçao pour l'ensemble des Antilles néerlandaises, la Guadeloupe pour les « îles du Nord » que sont Saint-Martin et Saint-Barthélemy). Or, cette double insularité explique indirectement qu'un décalage de dynamisme économique, notamment dans le domaine touristique, se soit instauré entre Sint Maarten et Saint Martin. Pour la partie hollandaise, l'éloignement (7 000 km des Pays-Bas, 900 km de Curaçao) a joué en faveur d'une stratégie économique offensive, et ce probablement sous l'influence du libéralisme américain. C'est ce qui explique que Sint Maarten ait été pionnière du tourisme dans l'île. Le contraste n'était pourtant *a priori* pas si grand avec la partie française qui, livrée à elle-même depuis près d'un siècle et demi, a développé une « culture d'auto-administration [construite] sur un mélange de règles coutumières locales, de vides juridiques et de pratiques importées de l'étranger » (Seners, 1999, p. 8). Rappelons que ce n'est qu'en 1963 qu'une réelle volonté administrative française a commencé à se faire entendre, bien qu'occultant volontairement la question des régimes fiscaux des deux îles du Nord. Toutefois, ce sont ces particularismes fiscaux (pas de TVA sauf immobilière, pas d'octroi de mer, un système d'impôt tardif et difficilement appliqué) qui ont permis à la partie française de Saint-Martin comme à Saint-Barthélemy de ne pas « être économiquement étouffées ou marginalisées, [de ne pas] être en rupture avec [l']évolution générale. Leur régime fiscal particulier, même illégal, leur a permis de rester en phase avec les autres îles de cette partie de la Caraïbe⁴ » (Seners, 1999, p. 20).

Sans compter qu'un troisième effet d'insularité caractérise la partie française de Saint-Martin, à savoir que ses avantages comparatifs sont nettement moindres que ceux de Sint Maarten. Si les atouts naturels semblent avantager les deux tiers français (plus de plages, plus de surfaces...), la présence d'un aéroport international, d'un port en eau profonde et de casinos dont est friande la clientèle américaine (90 % des visiteurs en 1970, près de 60 % encore aujourd'hui) confère indiscutablement au tiers hollandais une plus grande attractivité (Chardon, 1995 ; Redon, 2006). Contraste encore renforcé par le fait que les coûts salariaux de Sint Maarten sont considérablement plus bas⁵ que ceux de Saint-Martin, condition alléchante pour les investisseurs.

C'est dans un tel contexte que s'est appliquée dès 1986 la loi Pons de défiscalisation (Blairot et Dreyfus-Schmidt, 1997 ; Seners, 1999 ; Hyest *et al.*, 2005), qui permettait aux particuliers comme aux groupes de promoteurs de déduire une grande partie des investissements immobiliers engagés entre 1986 et 1996 (sur 5 ans pour les premiers, sur 10 ans pour les seconds). La conséquence de cette impulsion a été double. D'une part, un boom de la construction d'hébergements touristiques qui, sollicitant le secteur de la construction, s'est naturellement accompagné d'une poussée démographique considérable. La population a ainsi doublé entre 1986 et 1988 (!) sous l'effet de l'arrivée illégale mais en masse d'immigrés d'autres îles des Caraïbes, plus pauvres, comme Haïti ou La Dominique (Marie, 1991 ; Chardon, 1995 ; Nicolas, 2005). L'autre conséquence a été une diminution du seuil de rentabilité des investissements. Ainsi, et en dehors de tout élément perturbateur (catastrophe naturelle, crise financière ou politique...), « les investisseurs arrivant à la fin du dispositif de défiscalisation peuvent être tentés d'abandonner l'activité hôtelière et de vendre leurs constructions sous forme d'appartements » (Seners, 1999, p. 44). Le semi-abandon fut le sort réservé à 14 établissements (représentant plus de 1 000 chambres) entre 1995 et 1999, dernière période d'échéances liées à la loi Pons. Plus tard, face à une nouvelle phase d'essoufflement, la loi Programme pour l'Outre-Mer⁶ promulguera d'autres formes de défiscalisation pour « enrayer l'érosion régulière de la destination [et favoriser] la promotion de la destination et la définition d'une stratégie et d'objectifs de clientèle entraînant une réhabilitation du parc hôtelier » (Hyest *et al.*, 2005, p. 45),

4. Tendances à l'uniformisation des régimes insulaires au profit de la basse pression fiscale, depuis le Plan Reagan visant à renforcer le positionnement états-unien dans le contexte de la Guerre froide.

5. Le salaire minimum légal et les charges sociales y sont respectivement deux et trois fois moindres que du côté français.

6. N° 2003-660 du 21 juillet 2003.

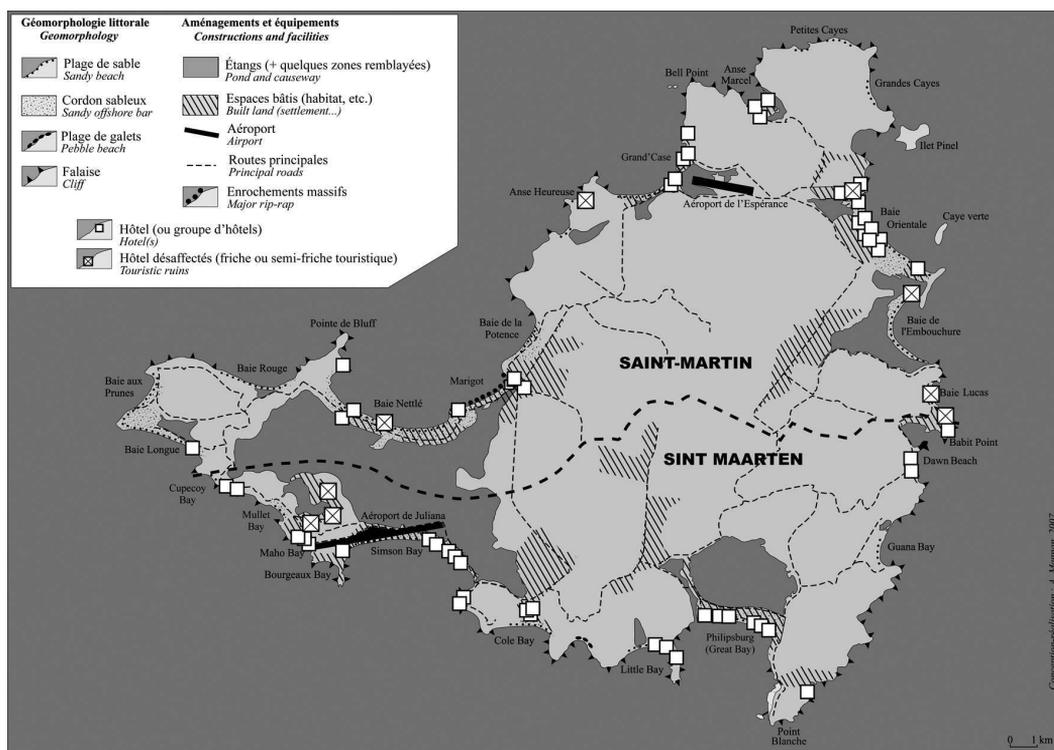


Figure 1 : Présentation générale de l'île de Saint-Martin et localisation des établissements hôteliers en 2007
General presentation of Saint-Martin/Sint Maarten and location of hotels (2007)

notamment par l'allègement des charges des entreprises. Malgré ces nouvelles mesures favorables à la rénovation et à la réhabilitation des infrastructures d'accueil, il est resté moins avantageux pour l'investisseur de remettre en l'état des bâtiments vieillissants ou détruits (*cf. infra*) que de se lancer dans un tout autre projet immobilier. D'autant que face au boom hôtelier, les taux de remplissage des hôtels avaient considérablement chuté (52 % en 1988, 26 % en 1991).

Dans un tel contexte de désintéressement croissant des investisseurs pour leurs hôtels, la survenue de deux cyclones a favorisé l'émergence des friches touristiques.

Origine et présentation des friches touristiques de l'île de Saint-Martin

Avant de faire état des friches touristiques, il convient d'évoquer rapidement les conséquences de deux cyclones qui ont, par destruction physique et aux côtés des effets pervers de la défiscalisation, affecté les hôtels de l'île et fait naître ces friches.

LES RAVAGES DES CYCLONES LUIS ET LENNY

C'est au terme des échéances de défiscalisation, dans la seconde moitié des années 1990, que sont survenus deux puissants cyclones, Luis et Lenny, dont les effets ont été largement dévastateurs.

Luis⁷ s'est abattu sur le nord des Petites Antilles dans la nuit du 5 au 6 septembre 1995. Passant à une trentaine de kilomètres des côtes nord-est de l'île d'Anguilla (à 3 km au nord de

7. Ouragan de classe 4 sur les 5 que compte l'échelle de Saffir-Simpson.

Saint-Martin), ses vents ont dévasté Saint-Martin et Saint-Barthélemy (Pagney, 1999). Bien que « l'impact anémométrique d'une perturbation classée ouragan [soit] le plus destructeur à proximité de l'œil, [...] à une distance de l'ordre d'une cinquantaine de kilomètres du cœur de la dépression, la vitesse des vents est sensiblement moindre » (Pagney, 1999, p. 185). Les rafales qui ont déferlé sur les îles ont avoisiné 200 km/h. Parallèlement, de fortes houles se sont abattues sur la côte, les vagues atteignant une dizaine de mètres à proximité des îles. Ainsi, près de 50 % du parc hôtelier de Saint-Martin ont été plus ou moins gravement endommagés. Le bilan a été encore plus lourd au niveau des habitations puisque près de huit sur dix ont été touchées, voire détruites pour le tiers d'entre elles⁸ (Pagney Bénito-Espinal, 2006).

À peine quatre ans plus tard, « le cyclone Lenny [classe 4] a défié toutes les prévisions en prenant naissance exceptionnellement en mer des Caraïbes [...] » (CRC, 2003, p. II-7). Il a généré de très fortes pluies (presque 900 mm en 48 heures à Saint-Martin), notamment parce qu'il a stationné sur les îles du Nord durant 36 heures. Par ailleurs, ses houles ont atteint 5 à 8 m de hauteur sur les façades ouest de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, et ses vents ont été estimés pour l'île binationale à près de 160-170 km/h (rafales à 200 km/h).

De tels événements constituent un facteur majeur de vulnérabilité des littoraux (Duvat, à *paraître*) et plus globalement des petites îles. Si dans le cas de Saint-Martin, Luis est en partie à l'origine des premières friches touristiques, détruisant les bâtiments alors que le seuil de rentabilité inhérent à la défiscalisation avait été atteint, il est clair que la survenue d'autres événements à peu de temps d'intervalle (Lenny et d'autres cyclones, mais aussi les attentats terroristes du 11 septembre) n'a pas joué en faveur d'éventuels efforts de rénovation/réhabilitation.

CARACTÉRISATION DES FRICHES TOURISTIQUES

S'il est délicat de connaître l'histoire exacte de chaque site ruiné⁹, on peut tout de même les localiser et se risquer à une caractérisation sommaire.

Stigmates sur le littoral

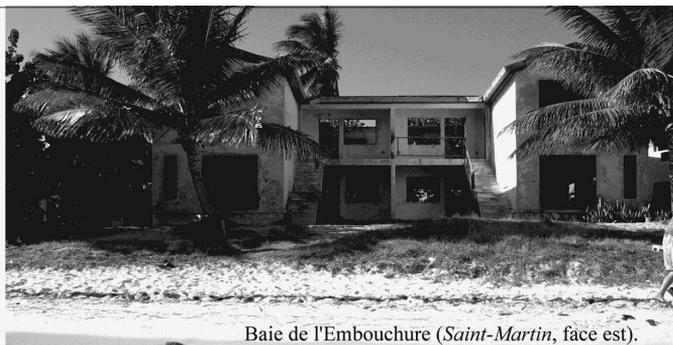
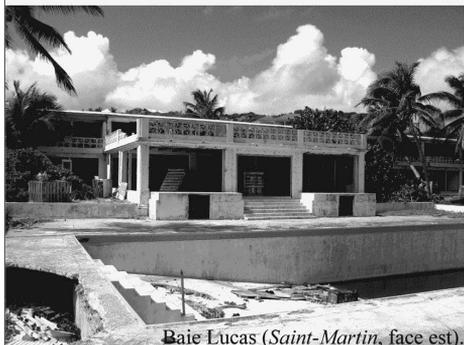
On trouve ces « ruines hôtelières » (planche I) sur l'ensemble du littoral de l'île (cf. fig. 1). Parmi les sept repérées sur le terrain, celle de Cul-de-Sac, au nord-est de la partie française, n'offre pas un spectacle de désolation stricto sensu dans la mesure où la vingtaine de bâtiments en place résulte d'un arrêt de la construction. Le promoteur s'est lancé dans ce projet sans permis de construire et les autorités ont mis quelques mois à réagir – le projet n'est pas pour autant définitivement abandonné!

Le paysage est plus chaotique sur la façade maritime de la Baie Nettlé. Il s'agit là réellement d'un ancien domaine hôtelier dont les vastes bâtiments n'ont pas été réhabilités, alors même que les « bidonvilles » de Sandy Ground, à seulement 1 km plus à l'est, posent des problèmes considérables d'insalubrité. Même type de paysage à la pointe nord de la Baie de l'Embouchure, sur la côte atlantique de l'île. Il s'agit des bâtiments aujourd'hui tagués et « gris béton » de l'ancien hôtel Le Galion, l'un des premiers établissements (56 chambres) à avoir vu le jour côté français¹⁰. La proximité au pôle touristique de la Baie Orientale en fait pourtant un lieu dont le potentiel touristique n'est pas négligeable. D'ailleurs, un club de plage s'est approprié la frange littorale la plus septentrionale de l'ancien établissement.

8. Cela est en partie dû à la mauvaise qualité du bâti, peu résistant. Les événements catastrophiques poussent en ce sens à l'amélioration de l'habitat. C'est ainsi qu'à Anguille, les maisons détruites ont été reconstruites en dur après Luis (CRC, 2003) et qu'aux Maldives, on imagine depuis le tsunami de décembre 2004 des « *safety islands* » (Magnan, 2006 a).

9. L'analyse repose ici sur des discussions informelles que l'auteur a eues avec des experts comptables et des promoteurs privés localisés à proximité des zones de friches. La rencontre des investisseurs initiaux comme des autorités locales (mairie notamment) s'est avérée impossible en raison d'un double problème : la difficulté à identifier ces investisseurs et ces personnes-ressources, puis le caractère « confidentiel » des informations relatif à la nature peu légale des investissements (blanchiment d'argent).

10. Le Conservatoire du littoral convoite aujourd'hui ce site (com. pers. de B. Gérard, Directeur adjoint du Conservatoire).

Baie de l'Embouchure (*Saint-Martin*, face est).Baie Lucas (*Saint-Martin*, face est).Babit Point (*Saint-Martin*, face est).

Clichés, conception et réalisation : A. Magnan, 2007

Mullet Bay
(*Sint-Maarten*,
face sud-ouest).

Un autre site est celui du Mont Vernon, complexe datant du début des années 1990 et dont les 250 chambres ont en partie été réhabilitées sous la forme d'appartements à louer. Les stigmates de l'abandon se lisent toutefois encore dans le bâtiment central, autrefois l'entrée principale, aujourd'hui désert et poussiéreux.

Un quatrième site ressemble à celui du Galion et n'en est d'ailleurs pas très éloigné. À quelques centaines de mètres à vol d'oiseau de la « frontière » entre Saint Martin et Sint Maarten, gisent les bâtiments de deux hôtels. Ceux de l'ancien Coralita Beach Resort, qui comptait encore dans les années 1980 une cinquantaine de chambres (Monnier, 1983), occupent les deux tiers nord de la plage de la Baie Lucas. Après Luis, la fortunée propriétaire de cet hôtel, ayant d'autres préoccupations, n'a souhaité ni le remettre en état, ni le vendre¹¹. Cela n'empêche pas que deux « blocs » ont été rénovés et repeints pour être aujourd'hui loués à des touristes surpris d'être entourés de ruines, d'ailleurs partiellement réinvesties en un terrain de paintball. À 200 m plus au sud, sur la face nord-nord-est de Babit Point, une autre friche gît. De tout autre style architectural que la précédente, elle témoigne de la présence d'une autre structure également née d'une initiative privée. Les promoteurs ont cependant opté, au terme de la défiscalisation, pour d'autres investissements. Depuis quelques mois, des travaux sont engagés pour y reconstruire un nouvel hôtel.

Toujours en partie française, mais sur la côte nord-ouest (au sud de la Pointe Molly Smith), l'Anse Heureuse a retrouvé, après avoir subi les fureurs océanes, la « légitimité touristique » que lui confère sa magnifique plage (près de 250 m de long) dominée par une structure en amphithéâtre. Mais si des touristes fréquentent ce lieu, ils ne proviennent pas de l'ancien hôtel dont les bâtiments suivent la courbure naturelle du site, mais du nouveau quartier résidentiel de haut standing ayant émergé sur les pentes dominant l'Anse Guichard. L'amphithéâtre hôtelier, lui, reste en ruine alors que sa situation pourrait en faire un produit de premier choix.

Enfin, au-delà de la partie française, la zone de Mullet Bay, à l'ouest de la piste du Juliana Airport, côté hollandais, est un cas d'école tant par ses dimensions que par sa complexité. Le Mullet B.B.R. s'étendait dès la fin des années 1970 sur plusieurs centaines d'hectares. « Golf, tennis, piscine, marina, boutiques, casino, dancing, banques en font une véritable ville autonome dont la fonction exclusive est le loisir », écrivait Y. Monnier (1983, p. 102). Réunissant à lui seul le tiers des chambres de Sint Maarten, il avait été développé par un groupe d'investisseurs semi-privés originaires de diverses parties du monde, mais ayant en commun soit d'avoir été chassés de Cuba, obligeant à une délocalisation de leurs activités, soit d'avoir blanchi des narcodollars (Sanguin, 1982 ; Chardon, 1995). Dans cette situation, on comprend aisément que les investisseurs n'aient eu aucun intérêt à remettre en l'état des bâtiments que Luis avait très sévèrement affectés (toitures arrachées, vitres brisées...). Depuis, des parts ont été vendues car diverses formes de remise en tourisme redonnent aujourd'hui vie au site.

Des portions littorales qui peuvent retrouver une fonction

On peut globalement distinguer trois catégories de friches touristiques selon qu'elles ont été remises en tourisme (1), que leur fonction originelle a changé (2) ou qu'elles restent totalement abandonnées (3).

La catégorie des littoraux touristiques « réactivés » est parfaitement symbolisée par le cas de Mullet Bay, qui recèle d'ailleurs aussi les deux autres types. Le golf en est un exemple presque trop contrasté (cat. 1) tant il est étonnant de voir circuler voitures et golfeurs sur un 18 trous à la pelouse parfaitement entretenue, aux dépressions sableuses certainement très intéressantes techniquement, mais bordé sur ses faces est et nord ... de bâtiments délabrés (cf. planche I). Ces scènes illustrent avec éloquence le mitage de l'espace, mêlant les catégories 1 et 3. La plage de Mullet, elle, associe plutôt au troisième groupe le deuxième. Si le projet initial n'englobait pas entièrement l'anse, la partie sud-est lui était vouée. Aujourd'hui, un parking public a été

11. Information tirée de discussions avec des propriétaires de villas situées sur les pentes d'Oyster Pond. Cet exemple montre que les stratégies privées sont relativement insaisissables.

aménagé en arrière de la plage, et un club de plage s'est installé. Une telle (re)configuration permet à ce site d'offrir une véritable mixité puisque les touristes séjournant dans les hôtels proches et les résidents de toutes couleurs s'y mêlent. Cet espace a donc été réapproprié en partie par l'activité touristique (cat. 1), en partie par la population locale (cat. 2). Une autre forme de réappropriation est celle de la pointe nord de Mullet, côté étang, dont l'extrémité constitue aujourd'hui une véritable enclave résidentielle et touristique surveillée par un gardien. De même que de nouvelles constructions, elles aussi vouées à la location touristique, ont vu le jour dans le cadre du projet Aquamarina. En revanche, l'ancien casino reste totalement abandonné (cat. 3), de même que l'ancien centre commercial qui le jouxte au sud. Seul un espace magasin a été réinvesti ... par la boutique de golf!

L'enchevêtrement des catégories de friches caractérise également, mais dans une moindre mesure, le cas de la Baie Lucas à proprement parler. Sur l'extrémité septentrionale de la plage, un club hippique s'est installé qui propose des balades à cheval. Tout le reste de la plage, mis à part les deux blocs de bâtiments évoqués précédemment, est laissé à l'abandon.

En dehors de ces deux cas « complexes » et de celui du Mont Vernon dont une partie a été remise en tourisme (cat. 1 et 3), les autres friches présentent des configurations plus simples. Les situations de la Baie Nettlé, de l'Anse heureuse et du Galion répondent respectivement aux catégories 1, 2 et 3. En revanche, le cas de Cul-de-Sac, avec un projet en suspens, ne relève d'aucune de celles-ci, à moins que le projet ne soit jamais réactivé, auquel cas il répondra à la dernière catégorie.

Si cette classification reste simpliste et mériterait que d'autres cas relevant d'autres contextes soient intégrés, elle n'en révèle pas moins la diversité des destinées des friches touristiques et, plus globalement, des littoraux. Par ailleurs, une lecture de la répartition des sites à l'échelle de l'île suscite une autre remarque. Sint Maarten ne compte qu'une seule friche alors que la partie française en recèle sept. Est-ce à dire que le tiers hollandais a été moins affecté par Luis et Lenny? C'est fort peu probable si l'on considère les trajectoires de ces deux cyclones (Pagney, 1999; CRC, 2003). Une autre hypothèse nous ramène aux conséquences de la défiscalisation qui n'ont bien sûr pas joué dans la partie sud de l'île. Et ce d'autant qu'étant moins bien dotée en plages que Saint-Martin, elle bénéficie de fait de moins de réserves d'espace (Taglioni, 1995). L'hypothèse est alors qu'à degré de convoitise égal, une plage délaissée côté hollandais a moins de probabilités de le rester que côté français. Précisons néanmoins que la carte IGN de 1987¹² rappelle que les établissements d'Anse heureuse, du Galion et de la Baie Lucas existaient préalablement au système de défiscalisation. Leur mise en place n'en est donc pas directement le fruit, contrairement aux projets de Baie Nettlé, du Mont Vernon et de Cul-de-Sac. Néanmoins, leur devenir post-cyclone est indirectement lié à la période d'opportunité fiscale dans la mesure où l'île ayant connu un boom hôtelier sur la décennie 1986-1995, la chute des taux de remplissage des établissements rendait inintéressante la restauration, au milieu des années 1990, des structures vieillissantes.

Les friches s'imposent donc dans ce texte comme des figures emblématiques d'une modification de valeur du littoral. C'est pourquoi l'étude des friches dépasse ces objets même et amène à s'interroger plus largement sur les facteurs qui influencent la valeur du littoral.

Autour des facteurs qui influencent la valeur du littoral

Il s'agira bien ici de dépasser l'image emblématique des friches de Saint-Martin en mobilisant d'autres cas insulaires (dans les Petites Antilles et dans l'océan Indien) afin d'ébaucher quelques hypothèses sur les facteurs qui peuvent influencer le(s) regard(s) qu'une société porte sur les littoraux, en l'occurrence ici tropicaux. Il sera ainsi fait référence à la « valeur » du littoral, au sens – pour reprendre les termes de l'introduction – du rôle qu'une société accorde à cet espace en

12. Établie en 1950, révisée en 1985.

vertu à la fois de ses fondements historiques et culturels, et du poids de la configuration spatiale du territoire dans son ensemble (Magnan, 2007).

Trois grandes familles de facteurs ont été retenues (fig.2). La première, dite des « facteurs structurels », fait référence à des tendances lourdes, inscrites soit dans le rapport intuitif des hommes aux espaces côtiers, soit dans l'évolution des mentalités à l'échelle du temps long, ou encore dans les potentialités/contraintes inhérentes à la configuration des territoires insulaires. La deuxième catégorie rassemble les facteurs « conjoncturels » et ramène à des processus œuvrant à l'échelle de la décennie. Enfin, les facteurs « événementiels » sont ceux du temps court : il s'agit d'événements relativement ponctuels tels que les catastrophes naturelles et sanitaires, dont les conséquences peuvent plus ou moins s'étaler dans le temps.

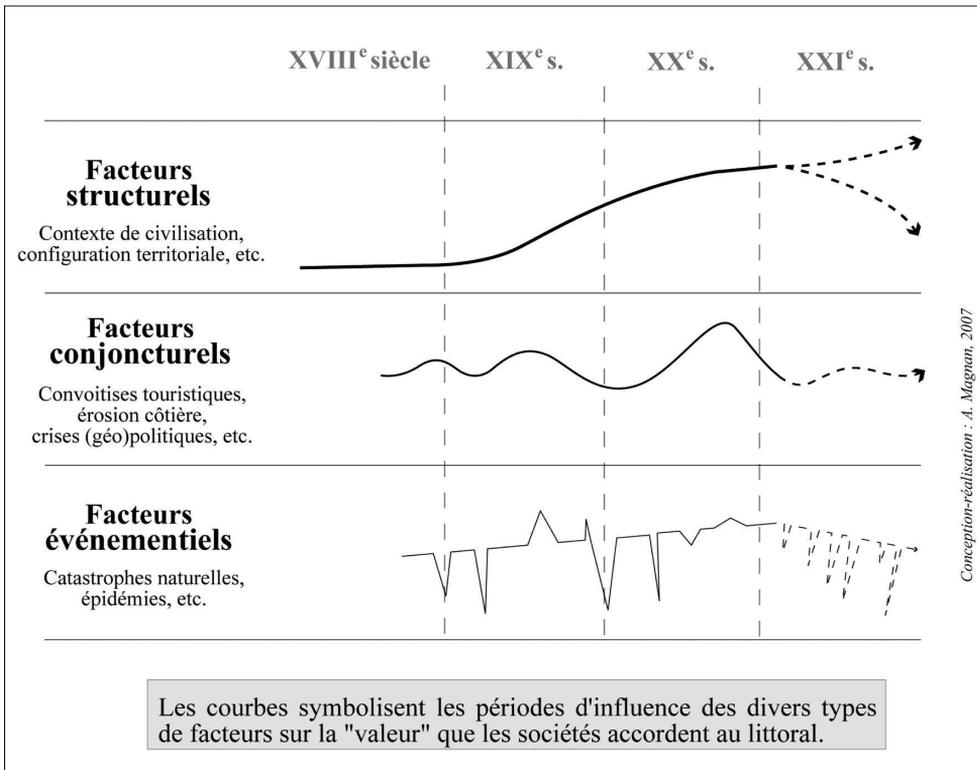


Figure 2 : Rythmes et complémentarité des facteurs d'influence de la « valeur » du littoral
Rhythms and complementarity of coastal value factors

Précisons toutefois que les frontières d'une catégorie à une autre ne sont pas imperméables et que par les jeux du temps, elles peuvent se mêler.

LES FACTEURS STRUCTURELS, OU LES INFLUENCES DE LA NATURE, DE L'HISTOIRE ET DU TEMPS LONG

Nous ne nous attarderons pas ici sur les caractéristiques intrinsèques à l'insularité, la tropicalité et/ou la littoralité qui peuvent constituer, selon les sociétés modernes et par le jeu des représentations, un facteur profond d'attribution d'une réelle valeur aux espaces côtiers. Nous laisserons cette vaste question de côté car nous n'apporterions ici aucun élément concret (traitement d'enquêtes, d'entretiens, par exemple), donc aucune nouveauté dans la réflexion. Ces éléments méritent néan-

moins d'être évoqués ici, car bien qu'ils agissent de manière relativement obscure, leur impact n'en est pas moins réel. Tenons-en pour preuve la recherche quasi-systématique des plages par le produit hôtelier intertropical.

Le contexte de civilisation

Dans d'autres contextes temporels, les hommes ont fui les littoraux, soumis aux épidémies et aux événements tempétueux et dont les modestes potentialités contrastaient parfois avec un intérieur plus riche. Ce phénomène a notamment été actif à Saint-Martin (Lasserre, 1961), mais également dans les deux principales îles des Mascareignes, La Réunion et Maurice. Dans cette dernière, il a fallu attendre l'émergence du tourisme après trois siècles d'aventure humaine pour que l'image du littoral soit revalorisée, renvoyant alors à des phénomènes d'urbanisation et de densification démographique sur les côtes, puis à un développement des pratiques de bord de mer (Magnan, à paraître). Émerge donc un autre facteur qui, à la limite des influences structurelles et conjoncturelles, fait référence à l'évolution du regard occidental sur les îles. La micro-insularité de l'île de Bird (Seychelles) en offre un exemple didactique au travers de la migration des centres d'intérêts économiques du cœur de l'île à ses rivages (Cazes-Duvat et Magnan, 2004). Si la valeur économique de l'île réside aujourd'hui en son littoral grâce au « label écotouristique », cela n'a pas toujours été le cas. Signalée pour la première fois à la fin du XVIII^e siècle, elle n'acquies de réelle valeur qu'au XIX^e siècle avec l'exploitation du guano, fiente d'oiseau consolidée utilisée comme engrais dans les champs de canne de la région (eux-mêmes alimentant l'Europe en sucre), et qui a concerné de nombreuses îles. À la fin du XIX^e siècle, le centre de l'île est son cœur économique. Progressivement, l'intérêt s'est reporté sur l'exploitation des cocotiers pour le coprah puis, dès le dernier tiers du XX^e siècle, sur le tourisme. Soit un élargissement du centre économique au point de devenir une couronne, puisque les activités anciennes (guano, coprah...) ont été abandonnées et que les temps actuels sont à la monoactivité touristique. Ce constat est d'autant plus net à Bird que l'ensemble du pourtour insulaire présente un intérêt touristique.

Ces deux exemples montrent que c'est au fil du temps que le littoral a acquis une réelle « valeur ».

Le poids de la configuration territoriale

L'Occident n'est pas à l'origine de tout, loin s'en faut ! Dans certains espaces insulaires, la nature n'a que peu laissé le choix aux Hommes. Mahé, capitale de l'archipel des Seychelles, se présente comme une île granitique aux pentes abruptes et très densément végétalisées. De sorte que les seuls espaces plans se localisent sur la côte. Les premières installations humaines ont donc été contraintes par le manque d'espaces praticables et le développement récent du pays n'a pu passer que par une politique de remblaiement permettant de gagner de l'espace plan sur la mer (Cazes-Duvat, 1999).

Le cas des Maldives est encore plus symptomatique du poids de la configuration territoriale. Près de 80 % des îles de cet archipel corallien ont une surface inférieure à 1 km² (Duvat, 2007) et ses 1 200 îles et îlots s'éparpillent sur 800 km du nord au sud et 300 d'est en ouest. Autant dire que les potentialités offertes par l'espace terrestre sont rapidement apparues comme très limitées, sans compter que les sols, essentiellement sableux, sont peu fertiles et que l'eau potable a toujours cruellement fait défaut. Dans ce cas précis, chaque île n'est « qu'un littoral ».

Difficile dans ces deux situations insulaires de considérer que les côtes ont une valeur particulière, en matière d'aménagement, par rapport à des espaces intérieurs impraticables ou inexistantes. D'un autre point de vue, les littoraux étant les seules surfaces « utiles », leur valeur est inestimable.

Les cas de Saint-Martin, de Maurice, de La Réunion ou encore d'Anguille traduisent plus de complexité. En effet, si Saint-Martin présente des pentes non négligeables, celles-ci ne tombent pas directement dans la mer comme c'est le cas pour Mahé. Elles laissent la possibilité aux hommes de s'implanter aussi à l'intérieur de l'île, ce qu'ils ont fait en fondant les villages de Quartier

d'Orléans ou encore de St-Peter ou Cul-de-Sac côté hollandais. Les espaces plans côtiers ont somme toute été privilégiés, probablement car les zones planes confinées entre les espaces montagneux offraient moins d'accessibilité. C'est la raison pour laquelle les trois grands cordons sableux de l'île – Baie Nettlé dans la partie française, Simsonbaai et Philipsburg à Sint Maarten – ont été aménagés, bien qu'ils présentent une forte vulnérabilité aux aléas naturels. Or, cette vulnérabilité se traduit en termes de coûts (réparations, entretiens des équipements...) à la fois lourds et « sans fin ». Si les hommes avaient eu le choix, n'auraient-ils pas plutôt implanté l'aéroport Princess Juliana ou encore la ville de Philipsburg plus en retrait, dans des zones plus sûres ? Et les friches touristiques littorales existeraient-elles ?

Toute la problématique de l'insularité, décidément marquée par le manque de réserves d'espace, se retrouve dans le poids de la configuration territoriale dans l'attribution d'un rôle au littoral.

DES FACTEURS CONJONCTURELS

Bien qu'une multitude d'éléments puisse ici être mise en avant, trois principaux ont été retenus dont le temps d'action est intermédiaire entre la sécularité des facteurs structurels et la relative instantanéité des facteurs événementiels.

Le tourisme international

Au-delà des contraintes imposées par la nature et dans la lignée du « facteur civilisationnel », mais à une échelle temporelle plus fine, nous sommes amenés à constater qu'en contexte insulaire tropical, le tourisme constitue un facteur majeur de (re)valorisation du littoral (Gay, 2000 ; Magnan, à paraître). Cette activité constitue en effet pour la plupart des territoires isolés par l'océan le plus puissant moteur d'intégration économique à la dynamique mondiale. De fait, l'offre touristique, via la négociation des tarifs de séjour par les Tours opérateurs et/ou l'ouverture de nouvelles destinations, confère indéniablement un rôle clé au littoral – du moins nouveau si le littoral revêt déjà une valeur autochtone. Sa « valeur » au sens marchand du terme explose alors, logique qui a d'ailleurs en partie opéré en Europe (Corbin, 1997 ; Miossec, 1998).

L'érosion côtière

Sur un plan plus physique, le problème de l'érosion côtière déteint sur la « valeur » accordée au littoral. S'il s'agit d'une évolution d'origine naturelle au pas de temps millénaire – théorie de la « pénurie sédimentaire » (Bird, 1985 ; Paskoff, 1993) –, ses conséquences en terme de vulnérabilité du littoral n'ont réellement intégré les politiques de gestion que depuis quelques décennies. C'est pourquoi le risque érosif est classé dans les facteurs conjoncturels alors qu'il relève de logiques structurelles.

Quoi qu'il en soit, l'érosion côtière, par le grignotage progressif de l'espace terrestre, peut amener une communauté à remettre en question la valeur du littoral, ne serait-ce que parce qu'elle menace les biens, engendrant à la fois des coûts importants (reconstruction, lutte...) et un sentiment d'insécurité. La perspective de l'augmentation du niveau des océans laissant entendre que ce facteur jouera de plus en plus à l'avenir, la valeur du rivage risquant de décroître au bénéfice de celle des espaces d'arrière-plan.

Les crises (géo)politiques

La dernière influence d'ordre conjoncturel que nous évoquerons ici peut s'inscrire plus ou moins dans le temps et, de fait, elle pourrait aussi figurer parmi les facteurs événementiels. Il s'agit des crises politiques et/ou géopolitiques qui peuvent durer comme dans les cas d'Haïti ou des Comores. Mais elles peuvent également être latentes (en ce sens que les tensions se construisent dans le temps) et ne s'exprimer que de manière très ponctuelle, au bout d'un certain laps de temps.

Quoi qu'il en soit, ces crises instaurent par leur nature même une relative insécurité du point de vue de l'activité touristique, d'autant plus que celle-ci peut, en raison de son poids économique,

être prise en otage par un groupe de belligérants désireux d'accroître ses moyens de pression. Le cas reste en mémoire des attentats de Bali (2002). Et lorsque les tensions sont internationales, leur influence n'en est pas moins néfaste à l'échelle locale (Dehoorne, 2004). Il n'y a pour s'en convaincre qu'à lire les courbes descendantes d'effectifs touristiques dans diverses destinations musulmanes à chaque secousse géopolitique entre le Monde arabe et l'Occident. Une destination comme les Maldives, bien que distante de plus de 10 000 km des États-Unis et bien que ce marché ne fournisse que 1 % de ses visiteurs (70 % d'Européens), a subi les répercussions du double attentat du 11 septembre 2001. Plus proche du foyer de cette crise, la région caraïbe a été l'une des premières victimes touristique de cet événement, près de 70 % des visiteurs des îles de l'arc antillais provenant du continent nord-américain.

Si ce dernier exemple montre bien que les crises (géo)politiques sont des facteurs d'influence qui peuvent être à la fois conjoncturels et événementiels, d'autres facteurs soulèvent moins d'ambiguïté et relèvent plus clairement de la troisième catégorie.

DES FACTEURS ÉVÉNEMENTIELS : TEMPS COURT ET INCIDENCES PLUS OU MOINS DURABLES

Il est ici question des facteurs qui relèvent d'une certaine instantanéité, bien qu'eux aussi puissent être le résultat de dynamiques plus profondes et/ou puissent avoir une durée de vie dépassant le pic de la crise. C'est clairement le cas des catastrophes naturelles et des épisodes épidémiques.

Les humeurs de la Nature

La phase active d'événements tels les tsunamis, les cyclones ou les tremblements de terre, dure généralement quelques secondes, plus rarement quelques heures (tempêtes, houles, précipitations). Leur durée de vie, mesurée au travers de leurs impacts, peut cependant être démultipliée selon la puissance de la catastrophe, sa fréquence et le contexte de développement dans lequel elle survient. La persistance des friches de Saint-Martin traduit une certaine durée de vie de Luis et de Lenny. Un autre exemple est celui du tsunami de décembre 2004 qui s'est propagé dans l'océan Indien. Il a affecté près d'une habitation sur six aux Maldives, les destructions totales générant 20 000 à 25 000 sans abris, soit 7 à 8 % de la population totale (Magnan, 2006a). Ces dégâts sont inhérents bien sûr à l'ampleur du phénomène, mais surtout au fait que plus de 80 % des 200 îles habitées du territoire culminent à moins de 1 m d'altitude et qu'au moment de la montée des eaux (de 1 à 2 m), une maison sur deux était construite en blocs de corail non cimentés et encore 5 % en tôles et/ou en bois et palmes de cocotier¹³. De la même manière, les conséquences du passage de Luis sur l'hôtellerie de l'île de Saint-Barthélemy se sont fait sentir durant plus d'un an (Pagney, 1999), alors qu'il s'agit d'une île ayant *a priori* les moyens financiers de résorber relativement rapidement les dégâts. Sans compter « la diffusion par les médias d'images spectaculaires sur les dégâts subis [qui] a pu nuire à l'image offerte par [les îles du Nord de la Guadeloupe] » (Pagney, 1999, p. 191).

De tels événements, d'autant plus s'ils sont à la fois récurrents et puissants, marquent les consciences des populations locales comme touristiques. Les premières peuvent alors tendre à se détourner des rivages, à condition bien entendu, en référence aux facteurs structurels, qu'il existe des réserves d'espaces à l'intérieur. C'est le drame de nombre de Maldiviens. Dans ce cas précis, le littoral est à la fois interface de survie et de crainte. Ce paradoxe fut le même pour les esclaves arrachés des côtes d'Afrique au XVIII^e siècle pour servir de main d'œuvre dans les champs de canne à sucre des Mascareignes (Gerbeau, 1979). Les traversées jusqu'aux îles se soldant généralement par une perte d'effectifs de l'ordre de 25 à 30 %, et les espaces intérieurs se situant au-delà des grandes plaines de plantation étant impraticables, ceux qui voulaient fuir n'avaient d'autre solution

13. Ces chiffres font la moyenne des atolls sans tenir compte de la capitale Malé (86 % de maisons en murs cimentés, 0,8 % en chaume et tôles).

que de se tourner vers l'improbable océan. C'est ainsi que pour la communauté servile, la mer et, indirectement, le littoral étaient à la fois espaces d'espérance et obstacles à la liberté. Pour les Maldiviens et les habitants de l'archipel des Tuvalu dans le Pacifique, cette dualité doit sonner juste à l'heure de l'élévation du niveau de la mer. Dans ces situations, la valeur du littoral ne peut être qu'ambivalente.

Les épisodes épidémiques

La logique est relativement semblable dans le cas des crises sanitaires qui, indirectement, peuvent jouer sur l'image et l'économie du littoral. L'épidémie de Chikungunya ayant sévi à La Réunion entre février 2005 et le premier trimestre 2006 en est un exemple (Magnan, 2006b). Les visiteurs de l'île venaient à plus de 80 % de la France métropolitaine, et la diffusion médiatique dès octobre/novembre 2005 du risque de contagion – le vecteur est un moustique particulièrement redoutable – a eu pour effet immédiat un net recul du nombre d'arrivées. Cela a par exemple engendré une chute de 33 % du nombre de nuitées d'hôtels entre mars 2005 et mars 2006, entraînant la fermeture de plusieurs établissements (situés sur le littoral). De même que les loueurs de voiture ont accusé une réduction de 30 % de leur chiffre d'affaire entre décembre 2005 et février 2006. En phase de pic épidémique, et de manière indirecte, la valeur marchande du littoral décroît considérablement : les vacanciers se tournent vers d'autres destinations (insulaires ou pas, littorales ou non), et des établissements hôteliers licencient leurs salariés et ferment leurs portes.

Cette typologie des facteurs d'influence de la valeur du littoral en contexte insulaire tropical reste schématique et assurément incomplète. Il conviendrait en effet d'examiner le rôle d'autres éléments tels l'accessibilité des espaces littoraux (desserte routière...) et des îles en général (accès aérien, coûts...), les choix stratégiques de développement des îles (réseaux d'électricité et d'eau, systèmes fiscaux...) ou encore les caractéristiques culturelles des communautés locales. Il n'en reste pas moins que cette classification sommaire permet de saisir la relativité, d'un contexte anthropique à un autre, de la valeur accordée au littoral.

Conclusion : quel avenir pour les littoraux insulaires tropicaux ?

Dans un premier temps, ce texte visait, à travers le cas des friches touristiques de Saint-Martin, à poser la question de la variabilité de la valeur du littoral, tant dans l'espace (d'une portion de côte à une autre, d'une île à une autre) que dans le temps (des derniers siècles à nos jours). Nous avons notamment montré que les friches littorales avaient à Saint-Martin une double origine, à la fois fiscale (la loi Pons et ses effets pervers) et naturelle (région à catastrophes). Il a ensuite élargi la réflexion à d'autres cas insulaires afin de déterminer une typologie des facteurs qui jouent sur la « valeur » des rivages et, parfois, peuvent amener à l'émergence de friches. Ainsi ont été mises en évidence des influences structurelles, conjoncturelles et événementielles.

Nous nous proposons maintenant de brièvement interpellier l'avenir, au travers notamment de la problématique du changement climatique. En effet, si les influences structurelles ont été puissantes par le passé, on pourrait s'imaginer qu'elles le sont moins aujourd'hui en raison d'une amélioration des connaissances et d'un progrès technologique permettant de mieux palier les contraintes, et quelquefois d'anticiper les catastrophes. Mais cette hypothèse a ses limites car se pose aujourd'hui au travers de la question du changement climatique, celle de l'existence du littoral tel que nous le connaissons aujourd'hui. On pourrait par exemple imaginer que les menaces associées à l'élévation du niveau de la mer (accentuation de l'érosion côtière, submersion, surcote...) nuisent, à termes, au désir d'habiter les côtes, et ce au profit de zones rétro littorales ayant pour l'heure moins de valeur immobilière. Le recul est une éventualité pour les espaces suffisamment vastes, comme la France. Mais dans des cas extrêmes comme celui des Maldives, la montée des eaux et l'exacerbation des événements catastrophiques (en fréquence et en ampleur) auront probablement pour effet radical de rayer ces terres de sable de la surface des mers. Resurgit ici la problématique des réserves d'espace et, indirectement, de la fragilité des situations insulaires.

Or, face à ces questionnements, l'Homme d'aujourd'hui est partiellement démuné. Le manque de connaissances précises des impacts du changement climatique aux échelles locales et micro-locales limite pour l'heure les travaux de modélisation et la mise au point de différents scénarios, lesquels sont pourtant à la base de nos politiques de planification à moyen et long termes. Face à ces incertitudes, les principes de précaution et d'adaptation s'imposent avec force comme seules solutions du moment (les stratégies de mitigation relèvent d'une autre logique qu'anticipative). Au niveau de l'occupation des espaces côtiers, ils se traduisent par ce que les géomorphologues spécialistes d'érosion côtière appellent « le repli stratégique » (Paskoff, 1993). Autrement dit, en prévision du grignotage des littoraux par l'océan sur le prochain siècle, ne serait-il pas judicieux que les populations des espaces disposant de réserves d'arrière-plan se délocalisent ? Bien sûr, mais dans les faits, la mise en œuvre de ce principe d'anticipation est rendue complexe par le fait que la valeur du littoral à un instant *t* (aujourd'hui) n'est pas constante sur le temps long. Dans notre cas précis, cela signifie que les tendances actuelles vont à l'encontre des enjeux à venir (encore une fois, l'exemple des friches touristiques de Saint-Martin en offrent un exemple, certes quasi-caricatural). Il y a là un problème de juxtaposition d'échelles spatio-temporelles à laquelle les spécialistes des questions foncières – juristes, économistes, géographes, sociologues et politiques – se doivent de réfléchir. Avec comme fil conducteur, peut-être, l'hypothèse suivant laquelle la tendance qui a vu depuis un demi-siècle une inversion du cœur économique des îles de leur centre à leurs côtes (cas par exemple de l'île Maurice, de Saint Martin ou encore de Bird), tendra de nouveau à s'inverser au cours du siècle à venir.

Bibliographie

- BIRD (E.), 1985. – *Coastline changes, a global review*, Wiley, Chichester, 219 p.
- BLAZOT (F.), DREYFUS-SCHMIDT (M.), 1997. – *Régime juridique applicable à Saint-Martin et Saint-Barthélemy*, Rapport d'information n° 339, Commission des Lois 1996/1997, 19 p.
- BURAC (M.), 1986. – *Les Petites Antilles : étude géographique des disparités régionales de développement*, Thèse de doctorat de Géographie, Bordeaux III, 1 486 p.
- CAZES-DUVAT (V.), 1999. – *Les littoraux des îles Seychelles*, Paris, L'Harmattan, 365 p.
- CAZES-DUVAT (V.), MAGNAN (A.), 2004. – *L'île de Bird aux Seychelles : un exemple de développement durable ?*, Paris, L'Harmattan, 238 p.
- CHARDON (J.-P.), 1995. – « Saint-Martin ou l'implacable logique touristique », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 48, n° 189, p. 21-34.
- CORBIN (A.), 1997. – « La mer et l'émergence du désir du rivage », *Aménagement et Nature*, n° 125, p. 5-15.
- CRC (CORIS RISK CONSULTING), 2003. – *Retour d'expérience sur la prise de décision et le jeu des acteurs : le cas du cyclone Lenny dans les petites Antilles au regard du passé*, Rapport du Programme « Évaluation et prise en compte des risques naturels et technologiques » du ministère de l'Écologie et du Développement Durable.
- DEHOORNE (O.), 2004. – « Tourisme international et risques terroristes : de nouveaux enjeux pour les pays du Sud », dans DAVID (G.), BART (F.) (dir.), *Espaces tropicaux et risques : du local au global*, Presses Universitaires d'Orléans, p. 314-327.
- DELER (J.-P.), DOLLFUS (O.), GODARD (H.), 2003. – « Le bassin caraïbe : interface et relais entre production et consommation de drogues », *Mappemonde*, n° 72 (spécial « Bassin caraïbe »), p. 16-20.
- DESSE (M.), HARTOG (T.), 2003. – « Zones franches, offshore et paradis fiscaux : l'antimonde légal », *Mappemonde*, n° 72 (spécial « Bassin caraïbe »), p. 21-24.
- DUVAT (V.), 2007. – *Les littoraux coralliens des petites îles de l'océan Indien (Mascareignes, Seychelles, Maldives)*. Vol. 1 « Géomorphologie », Paris, Éditions Institut Océanographique, coll. « Océanis », 189 p.
- DUVAT (V.), à paraître. – « Un territoire à catastrophe : l'île de Saint-Martin (Petites Antilles) », *Développement Durable et Territoire*, 15 p.

- GAY (J.-C.), 2000. – « La mise en tourisme des îles intertropicales », *Mappemonde*, n° 58, p. 17-22.
- GERBEAU (H.), 1979. – « Les esclaves et la mer à Bourbon au XIX^e siècle », dans *Minorités et gens de mer en océan Indien, XIX^e-XX^e siècle*, Actes de la table ronde IHPOM-CHEAM-CERSOI-ACOI, Université de Provence, coll. « Études et Documents », n° 12, p. 10-35.
- HYEST (J.-J.), COINTAT (C.), SUTOUR (S.), 2005. – *Rapport d'information de la Commission des Lois suite à une mission effectuée en Guadeloupe, à Saint-Barthélemy et Saint-Martin du 9 au 14 décembre 2004*, Session ordinaire du Sénat de 2004-2005, 88 p.
- LASSERRE (G.), 1961. – *La Guadeloupe, étude géographique*, Thèse es Lettres, Bordeaux, 1 135 p. – Tome II, ch. IX « Les petites dépendances guadeloupéennes », p. 767-1049 (partie sur Saint-Martin : p. 809-845).
- MAGNAN (A.), 2006 a. – « L'évacuation des populations aux Maldives après le tsunami du 26 décembre 2004 », *Mappemonde*, n° 84, 18 p.
- MAGNAN (A.), 2006 b. – « L'épidémie de Chikungunya à la Réunion : une occasion de réfléchir au(x) paradoxe(s) insulaire(s) », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 234, p. 151-160.
- MAGNAN (A.), 2007 – « Conflits de "valeurs" sur le littoral : exemples insulaires tropicaux », *Études foncières*, n° 130, p. 41-44.
- MAGNAN (A.), à paraître. – *Développement et tourisme dans l'archipel des Maldives et à l'île Maurice*, Paris, L'Harmattan, 448 p.
- MARIE (C.-V.), 1991. – *Travail illégal et immigration irrégulière dans les départements d'Outre-Mer : le cas de Saint-Martin*, Rapport de mission, 14 p.
- MIOSSEC (J.-M.), 1998. – « Le tourisme et les aménagements touristiques littoraux », dans MIOSSEC (A.) (dir.), *Géographie humaine des littoraux maritimes*, CNED-CEDES, p. 309-412.
- MONNIER (Y.), 1983. – *L'immuable et le changeant : étude de la partie française de Saint-Martin*, Talence, CRET-CEGET, coll. « Îles et archipels », n° 1, 125 p.
- NICOLAS (T.), 2005. – « Le fragile équilibre d'une île-carrefour : Saint-Martin », dans BERNARDIE (N.), TAGLIONI (F.) (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires* Paris, Karthala, p. 163-180.
- PAGNEY (F.), 1999. – « Trois ouragans sur la Guadeloupe : Hugo (1989), Luis et Marilyn (1995) et l'activité touristique », dans YACOU (A.) (dir.), *Les catastrophes naturelles aux Antilles : d'une Soufrière à une autre*, Paris, Karthala, p. 183-196.
- PAGNEY BÉNITO-ESPINAL (F.), 2006. – « Les catastrophes naturelles : des entraves au développement dans le bassin caraïbe », dans GÉODE CARAÏBE, *La Caraïbe, données environnementales*, Paris, Karthala, p. 17-32.
- PASKOFF (R.), 1993. – *Côtes en danger*, Paris, Masson, coll. « Pratiques de la géographie », 247 p.
- REDON (M.), 2006. – « Saint-Martin/Sint-Maarten, une petite île divisée pour de grands enjeux », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 234, p. 233-266.
- SANGUIN (A.-L.), 1982. – « Saint-Martin, les mutations d'une île franco-néerlandaise des Antilles », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 138, p. 124-140.
- SENER (F.), 1999. – *Saint-Martin, Saint-Barthélemy : quel avenir pour les îles du nord de la Guadeloupe ?*, Rapport au Secrétaire d'État à l'Outre-Mer, 64 p.
- TAGLIONI (F.), 1995. – *Géopolitique des Petites Antilles. Influences européennes et nord-américaines*, Paris, Karthala, 321 p.

Cet article a été reçu le 10 juin 2007 et définitivement accepté le 25 mars 2008.