

# L'accessibilité aérienne aux espaces insulaires comme révélateur des mutations des systèmes touristiques

## Les cas des îles de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives)

Véronique Mondou, Ph.D. and Hélène Pébarthe-Désiré, Ph.D.

Volume 32, Number 2, 2013

Tourisme et transport

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1036595ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1036595ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Mondou, V. & Pébarthe-Désiré, H. (2013). L'accessibilité aérienne aux espaces insulaires comme révélateur des mutations des systèmes touristiques : les cas des îles de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives). *Téoros*, 32(2), 58–68. <https://doi.org/10.7202/1036595ar>

Article abstract

Les îles touristiques de l'océan Indien — les Maldives, les Seychelles, l'île Maurice et l'île de la Réunion — constituent un excellent laboratoire pour observer les mutations à l'oeuvre dans les champs du tourisme et du transport aérien. Alors que ce dernier constitue le mode d'accès principal, voire exclusif, l'analyse fait apparaître pourtant des systèmes d'acteurs, des mises en tourisme et une diversification des clientèles différentes selon les cas. À partir de points de départ assez comparables, on aboutit à des modèles de développement touristique variés. Par une approche géographique, l'article s'attache à comprendre les logiques des différents acteurs, locaux ou exogènes et publics ou privés, et à saisir leurs choix et arbitrages. L'analyse des volumes et des origines des flux touristiques, des programmes de vol des compagnies et des plans de développement gouvernementaux met en lumière la complexité des liens entre la qualité de l'accessibilité et la nature de la fréquentation touristique. Oscillant entre maintien de la compagnie nationale et ouverture à de nouveaux voyageurs aériens, entre sécurisation de la clientèle traditionnelle la plus rémunératrice et recherche de nouvelles clientèles des pays dits « émergents », les États insulaires de l'océan Indien sont représentatifs des enjeux de la mondialisation du tourisme.

# L'accessibilité aérienne aux espaces insulaires comme révélateur des mutations des systèmes touristiques

## Les cas des îles de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives)

**Véronique MONDOU, Ph.D.**  
Maître de conférences  
Université d'Angers (France)  
UMR CNRS 6590 Espaces et Sociétés  
veronique.mondou@univ-angers.fr

**Hélène PÉBARTHE-DÉSIRÉ, Ph.D.**  
Maître de conférences  
Université d'Angers (France)  
UMR CNRS 6590 Espaces et Sociétés  
helene.pebarthe@univ-angers.fr

---

**RÉSUMÉ :** Les îles touristiques de l'océan Indien — les Maldives, les Seychelles, l'île Maurice et l'île de la Réunion — constituent un excellent laboratoire pour observer les mutations à l'œuvre dans les champs du tourisme et du transport aérien. Alors que ce dernier constitue le mode d'accès principal, voire exclusif, l'analyse fait apparaître pourtant des systèmes d'acteurs, des mises en tourisme et une diversification des clientèles différentes selon les cas. À partir de points de départ assez comparables, on aboutit à des modèles de développement touristique variés. Par une approche géographique, l'article s'attache à comprendre les logiques des différents acteurs, locaux ou exogènes et publics ou privés, et à saisir leurs choix et arbitrages. L'analyse des volumes et des origines des flux touristiques, des programmes de vol des compagnies et des plans de développement gouvernementaux met en lumière la complexité des liens entre la qualité de l'accessibilité et la nature de la fréquentation touristique. Oscillant entre maintien de la compagnie nationale et ouverture à de nouveaux voyageurs aériens, entre sécurisation de la clientèle traditionnelle la plus rémunératrice et recherche de nouvelles clientèles des pays dits « émergents », les États insulaires de l'océan Indien sont représentatifs des enjeux de la mondialisation du tourisme.

*Mots-clés :* Transport, aérien, accessibilité, îles, insulaire, océan Indien.

---

Les espaces insulaires sont aujourd'hui confrontés à de nouveaux enjeux relatifs aux secteurs du tourisme et des transports aériens. Pour un grand nombre d'îles, le poids pris par le tourisme dans l'économie nationale en fait un des piliers indispensables à la bonne santé du pays. Par ailleurs, la qualité de l'accessibilité aérienne est l'élément, pas unique, certes, mais néanmoins indispensable à une mise en tourisme. Or, on constate des évolutions majeures dans chacun de ces deux domaines. Le tourisme n'est plus le seul fait des sociétés occidentales puisqu'on note une augmentation sensible des flux issus de pays dits « émergents » et les pratiques touristiques se modifient elles aussi pour aller vers davantage d'autonomisation et de reconnaissance de l'individualité. Le transport aérien quant à lui évolue dans un environnement de plus en plus concurrentiel incitant les compagnies à se restructurer et à conclure des partenariats pour pouvoir contrer une compétition exacerbée. La question centrale est donc de savoir comment, à partir d'une contrainte initiale commune, celle de la desserte aérienne indispensable à une mise en tourisme,

les acteurs publics et privés, locaux et étrangers, se sont-ils approprié l'outil aérien? On peut considérer que les îles, et plus particulièrement celles de l'océan Indien, du fait de leur localisation et de leur diversité socio-économique, se présentent comme un laboratoire des mutations des systèmes touristiques mondiaux. De plus, les évolutions observées dans les dessertes aériennes, en termes de compagnies présentes et de liaisons, sont révélatrices de ces mutations.

La première partie de l'article propose une confrontation des différents modèles de développement touristique des quatre ensembles insulaires en analysant la place prise par l'accessibilité aérienne dans la mise en tourisme de ces espaces et le développement des destinations. La deuxième partie met en évidence la difficile position des États oscillant entre le souhait de maintenir leur compagnie nationale et la nécessaire adaptation aux transformations contemporaines. Enfin, la dernière partie montre l'interdépendance entre les évolutions de l'offre aérienne et le positionnement des États en matière de tourisme. L'ouverture à de nouvelles clientèles,

qui représente la voie choisie par plusieurs îles, ne passe pas forcément par les mêmes stratégies aériennes.

### Méthodologie

La méthodologie mise en œuvre pour comprendre ces logiques s'appuie, via une approche géographique, sur l'analyse d'indicateurs économiques, démographiques et sur l'étude des statistiques de fréquentation touristique. Ces données sont fournies par des organismes internationaux (Organisation Mondiale du Tourisme, Banque Mondiale) et par les autorités locales. Ces dernières produisent des publications concernant les performances touristiques des territoires du fait de l'importance économique du tourisme et dans la perspective de conforter les investisseurs du secteur. Les organismes — que sont — pour l'île Maurice, *Statistics Mauritius*, pour la Réunion, l'IEDOM (Institut d'Émission des Départements d'Outre-mer) ou l'INSEE Réunion-Mayotte (Institut national de la statistique et des études économiques), pour les Seychelles, le *National Bureau of Statistics*, et le *Department of National Planning* aux Maldives — proposent ainsi des données issues des enquêtes répétées, à la fois quantitatives et qualitatives, sur la fréquentation touristique. L'AHM (Association des hôteliers et restaurateurs de l'île Maurice) assure également un suivi de la progression des arrivées dans les principales îles de la région.

Nous examinons aussi les stratégies des compagnies aériennes via leurs programmes de vols, leurs plans de croissance et les programmes de développement économique et touristique instaurés par les États. Enfin, l'analyse repose sur une large bibliographie abordant les relations entre le tourisme dans les espaces insulaires (Gay, 2000b et 2009; Guthunz et Von Krosigk, 1996; Wilkinson, 1989; Dehoorne et Saffache, 2008) et les espaces étudiés (Pébarthe, 2003; Gay, 2000a, 2001 et 2004; Rufin-Soler, 2005; Magnan, 2008).

### Accessibilité aérienne et mise en tourisme des îles

Les espaces insulaires ont pu construire une stratégie de développement et de diversification économique fondée sur le tourisme à partir du moment où les moyens de transport ont pu les mettre à une distance-temps raisonnable des principaux marchés émetteurs de touristes. Des dessertes préexistaient entre l'Europe et les destinations éloignées des îles de l'océan

Indien, mais elles se faisaient au prix d'escales et de temps de parcours plus longs. La réduction des temps de transport, combinée à une augmentation de la capacité unitaire des appareils, a été rendue possible à la fin des années 1950 par l'introduction de l'avion à réaction. En multipliant la vitesse par deux (environ 900 km/h), on agrandit l'œcoumène touristique aux espaces isolés que sont les îles tropicales de l'océan Indien et du Pacifique. Les principales compagnies aériennes européennes ont ainsi renforcé leurs liaisons régulières entre l'Europe et certaines îles de l'océan Indien.

L'aérien participe donc au système touristique et l'alimente dès le départ. Il devient dès les indépendances un outil stratégique que les îles cherchent à s'approprier. La création de compagnies nationales est associée à une plus grande autonomie politique et économique, et marque une forme de reconnaissance d'un État. C'est la même logique qui était à l'œuvre dans les années 1920-1930 en Europe, lorsque chaque État-nation créait une compagnie étandard de la fierté nationale. On note ainsi la concomitance de l'accès à l'indépendance de l'île Maurice et des Seychelles en 1968 et 1976, et la création d'une compagnie nationale, respectivement en 1967 et 1977 (tableau 1). Aux Maldives, le décalage dans le temps est plus grand du fait notamment d'une ouverture postindépendance d'un aéroport aux infrastructures suffisantes pour accueillir les appareils long-courriers. Les Maldives sont ainsi restées tributaires d'un approvisionnement en touristes via le Sri Lanka, autre colonie britannique, jusqu'à l'allongement de la piste de l'aéroport d'Hulhulé au sud de l'île-capitale, Malé, en 1981. Enfin, la Réunion fournit une illustration exemplaire de l'importance du facteur du statut politique dans l'évolution des dynamiques aériennes et touristiques. L'île est toujours une possession française, et la persistance de cette dépendance a rendu moins nécessaire à la fois le développement du tourisme, puisque l'économie locale peut être alimentée par les transferts de métropole, et la diversification de la desserte aérienne. Cette dernière, très tôt assurée par Air France, complétée depuis par Air Austral, compagnie toujours en opération, a laissé peu de place à une réelle ouverture du ciel.

Les dates clés de la mise en tourisme montrent aussi la nécessité, pour une analyse pertinente des situations insulaires, de prendre en compte systématiquement non seulement les indicateurs de l'aérien, du statut politique, mais aussi celui

Tableau 1 : Dates clés de l'accès aérien et de la mise en tourisme

		Premières lignes régulières internationales	Indépendance	Création de la compagnie nationale	Premier hôtel international
Destinations	Île Maurice	1945	1968	1967 Air Mauritius	1952
	Îles Maldives	1981 (ouverture de l'aéroport international)	1965	1974 Air Maldives	1971 (île-hôtel)
	Îles Seychelles	1972	1976	1977 Air Seychelles	1973
	Île de la Réunion		Département français depuis 1946	1933 RLAF (Air France) + Réunion Air Service (1974) devient Air Austral	

Source : compilation des auteures.

de la création d'hôtels (tableau 1). Dans le cas mauricien, c'est l'ouverture d'une ligne entre l'Afrique du Sud et l'Australie en 1952 par Qantas qui confère à l'île le rôle d'île-escale et rend nécessaire la création d'un hôtel (Pébarthe, 2003). Aux Maldives, le lancement du tourisme n'est possible que grâce à l'ouverture des premières îles-hôtels à partir de 1971, laquelle encouragera la mise en place d'une compagnie aérienne nationale. Quant aux Seychelles, l'ouverture du premier hôtel réellement international intervient à proximité immédiate de l'aéroport et dans la foulée de l'ouverture de ce dernier.

On note donc la mise en place d'un système cohérent et partagé par de nombreuses îles dans le monde (Ejiri, 1996; Gay, 2000b; Dehoorne et Saffache, 2008; Blondy, 2010). Il s'appuie sur l'aérien, une hôtellerie internationale, l'accès à un nouveau statut politique rendant possible, voire souhaitable, le développement du tourisme. Cette activité devient un des piliers du développement économique, souvent indispensable, et pour y parvenir les États se dotent des outils ad hoc. Replacer l'activité touristique dans l'économie nationale permet de mesurer son poids et son caractère plus ou moins central.

### Des économies touristiques?

Selon Wilkinson (1989), au-delà de 10 % des revenus des exportations et de 5 % du PIB générés par le tourisme, les États et possessions insulaires concernés peuvent être considérés comme des « économies touristiques ». Sur notre espace, il est possible d'établir un gradient d'une plus ou moins grande dépendance au secteur touristique. Aux deux extrêmes se situent l'île de la Réunion et les Maldives, et en position intermédiaire les Seychelles et l'île Maurice. Selon les données de la Banque Mondiale (2013), l'île Maurice, les Seychelles et les Maldives présentent des économies touristiques puisque le poids du tourisme dans le PIB, en 2012, est respectivement de 14,2, 29,6 et 84,4 % (part des recettes du tourisme international dans le PIB total). Cette mesure de l'importance du tourisme dans le PIB n'est pas aisée : elle est fonction notamment des activités réellement prises en compte dans le tourisme et varie sensiblement si on s'intéresse cette fois aux données produites nationalement. Ainsi, par exemple, dans le cas mauricien, l'évaluation de 14,2 % prend en compte des activités indirectes, alors que l'évaluation par *Statistics Mauritius* (2013) porte chaque année sur les seules activités liées à l'hôtellerie, à la restauration et aux agences de voyages et s'élève à 8 % pour 2013, ce qui est déjà considérable. Aux Maldives, l'activité répertoriée par les autorités comme « tourisme (*resorts*, etc.) » représente 27,8 % du PIB en 2012 (DNP, 2013), mais la statistique nationale consacre une autre ligne aux transports, incluant donc dans d'autres catégories des activités liées au tourisme.

Se référer aux modèles économiques apporte un éclairage complémentaire. Les îles étudiées ne correspondent pas au modèle MIRAB (*Migration, Remittances, Aid and Bureaucracy*), qui place au cœur du développement l'émigration et le soutien venu de l'extérieur des îles et n'inclut pas réellement le tourisme (Bertram et Watters 1985; Bertram, 2006). La Réunion fait figure d'exception par rapport aux trois autres ensembles insulaires : son statut politique de département et région de l'outre-mer français rend possible une économie qui ne repose

pas essentiellement sur les revenus du tourisme (seulement 2,7 % du PIB en 2012, INSEE, 2014), mais s'appuie fortement sur les transferts économiques de métropole (Gay, 2009). Dans le cas réunionnais, le modèle MIRAB peut être qualifié de TOURAB (*Tourism, Remittances, Aid and Bureaucracy*) pour prendre en compte le développement touristique (Guthunz et Von Krosigk, 1996). Les Maldives se rapportent elles davantage au modèle SITEs (*Small Island Tourist Economies*) défini par Mac Elroy (2003, 2006) pour caractériser les économies dominées par le tourisme, modèle appliqué notamment aux îles des Caraïbes. Quant aux situations seychelloise et mauricienne, si elles s'approchent du modèle SITEs, elles ne sauraient y être assimilées du fait, notamment pour l'île Maurice, d'une réelle diversification économique.

Pour synthétiser les quatre cas étudiés, on peut reprendre les propos de Mac Elroy et Morris (2002 : 51-52) qui parlent de « cluster of development experiences. These include : (1) the traditional 'paradise' or tourist-dependent model of [...] Maldives; (2) a combination of TOURAB case of Reunion, and (3) the Balanced Diversification model of Mauritius [...] and Seychelles ». Cette première catégorisation mérite cependant deux nuances. En effet, la diversification de l'économie mauricienne est plus aboutie que celle de l'économie seychelloise. L'île Maurice s'est dotée d'une activité industrielle vouée à l'exportation, par le biais d'une zone franche créée dans les années 1970 et développée dans les années 1980. Plus récemment, elle a accueilli des investissements dans le domaine des nouvelles technologies par la création d'une cybercité lancée en 2002. Les Seychelles, outre le développement de la pêche qu'a connu également l'île Maurice, se sont limitées à des activités tertiaires, bancaires *offshore* pour l'essentiel, activité également lancée avec succès par l'île Maurice dans les années 1990. La deuxième nuance à apporter concerne l'île de la Réunion : l'île accuse un certain retard de son développement touristique, notamment hôtelier, par rapport aux trois autres cas. Elle a rejoint néanmoins les autres îles étudiées du point de vue du secteur aérien par la création, en 1974, d'une compagnie régionale, Air Austral. Si à ses débuts, cette dernière se concentre sur les vols moyen-courriers, elle développe à partir de 2003 des vols long-courriers à destination de la métropole. La France reste encore aujourd'hui le seul pays européen desservi par la compagnie. Ce cas illustre de façon extrême le poids de l'héritage des liens coloniaux entretenus avec les puissances européennes. Même s'il est atténué, il se retrouve néanmoins pour les autres îles puisque toutes les liaisons aériennes long-courriers sont au départ dirigées vers l'Europe.

### La nécessaire prise en compte des lieux et des pratiques

Les îles étudiées partagent un ensemble de contraintes, mais aussi d'atouts géographiques et culturels. Au rang des contraintes spatiales partagées, on peut bien sûr mentionner l'éloignement des îles de leurs marchés émetteurs, lequel est en partie minimisé par les progrès du transport aérien. Cet éloignement, couplé à l'exotisme incarné par les îles, est néanmoins utilisé pour le développement touristique en faisant de l'île un lieu de retranchement désirable, image alimentée par

la construction du mythe des mers du sud, mythe largement polynésien, mais dont profitent également les îles de l'océan Indien (Maillard, 2006; Nicolas, 2007; Dehoorne et Saffache, 2008; Blondy, 2010). L'imaginaire lié aux 3 S (*sun, sea, sand*) joue à plein dans le cas des îles tropicales, plus que sur les autres littoraux, et fonctionne encore très bien auprès des clientèles occidentales qui voyagent dans ces destinations à des fins de repos.

Afin de parfaire les modèles d'analyse des îles touristiques, il convient donc d'y intégrer une approche géographique et culturelle à échelle globale, celle qui lie les marchés émetteurs à ces destinations lointaines, mais aussi à l'échelle des ensembles insulaires étudiés. Ainsi, les choix d'aménagements touristiques diffèrent, en fonction des caractéristiques sociales et spatiales locales : les îles-hôtels sont le choix opéré par les Maldives, caractérisées par l'émiettement géographique, et dont le régime politique islamique a souhaité la séparation entre touristes et habitants en favorisant la fréquentation d'îles différentes (Gay, 2000a et 2001; Rufin-Soler, 2005; Magnan, 2008). La centaine d'îles-hôtels (105 en 2012) sont donc vides de tout habitant et à usage touristique exclusif. Ces caractéristiques ne sont bien sûr pas sans conséquence sur la desserte aérienne inter-îles et on assiste à la multiplication d'opérateurs utilisant de petits hydroglisseurs. Aux Seychelles, on ne compte que six îles-hôtels et qui sont plutôt le fruit d'une mise à profit d'îles soit inhabitées, soit peu exploitées avant le tourisme. Mais l'essentiel du tourisme seychellois est accueilli sur les trois îles principales au sein d'hôtels sous forme de comptoir littoraux, et surtout à Mahé, ce qui facilite l'accès aérien de la grande majorité des visiteurs (Gay, 2004). À Maurice, bien que la population soit nettement plus nombreuse, le littoral historiquement est peu aménagé avant le tourisme, à l'exception de Port Louis, la capitale. Le développement hôtelier a donc pu être opéré sans contrainte particulière et a pu utiliser les littoraux les plus propices, soit en premier lieu les littoraux lagonaires de la côte sous le vent (Pébarthe, 2003). À la Réunion, les implantations hôtelières sont surtout côtières comme à l'île

Maurice, et se sont faites à l'ouest puisque la côte au vent, à l'est, ne présente pas de tout de lagon. Ces hôtels sont néanmoins beaucoup moins nombreux, mais aussi moins fermés qu'à l'île Maurice, ce en raison notamment du moindre niveau de luxe des établissements.

Si la mise en tourisme a revêtu des formes variables dans les îles étudiées, la question de l'accès aérien, couplée à une nécessaire prise en compte des paramètres politiques, spatiaux, sociaux ou encore hôteliers, y tient une place originelle centrale. Pour les États qui font le choix d'un développement économique passant par le tourisme, la constitution d'une compagnie aérienne nationale leur permet de renforcer l'accessibilité à leur territoire, sans laisser cette question cruciale entre les seules mains d'opérateurs étrangers. Elle constitue toujours un élément stratégique essentiel, d'autant plus essentiel que la concurrence entre destinations, mais aussi entre compagnies aériennes, s'est exacerbée au fil du temps. Il convient donc d'analyser comment s'est opérée une diversification des lieux desservis comme des acteurs de cette desserte. Ces évolutions obligent les États à modifier leur position. Plusieurs voies sont alors possibles.

### De difficiles arbitrages pour s'adapter à la nouvelle donne aérienne mondiale

L'augmentation de la concurrence entre compagnies aériennes au niveau mondial est un des faits marquants des trois dernières décennies. Les compagnies européennes et américaines, qui se partageaient le transport aérien mondial, ont vu l'émergence de voyageurs issus d'autres continents, principalement d'Asie-Pacifique dès les années 1970, et du Moyen-Orient depuis dix ans, avec un rythme de croissance très soutenu. L'autre élément marquant est l'évolution de la position de nombreux États dans le monde vers un moindre protectionnisme et une plus grande libéralisation conduisant à la disparition des situations monopolistiques. Certes, de nombreux États gardent un contrôle et encadrent l'accès à leur marché, néanmoins, on évolue vers un environnement moins régulé. Ces mesures, promues

Tableau 2 : Évolution de la desserte aérienne par vols directs entre 2011 et 2014

	Activité de la compagnie nationale	Nombre de compagnies desservant la destination en 2011	Création de la compagnie nationale	Création de la compagnie nationale	Premier hôtel international	
Destinations	Îles Maldives	Air Maldives, disparue en 2000	18	25	14, Europe, Moyen-Orient et Asie	17, Europe, Moyen-Orient et Asie
	Îles Seychelles	Air Seychelles, opère toujours mais en partage de code avec Etihad	6	7	6, Europe, Moyen-Orient, Asie et Afrique	6, Europe, Moyen-Orient, Asie et Afrique
	Île Maurice	Air Mauritius, opère toujours	14	13	17, Europe, Moyen-Orient, Asie, Afrique et Australie	16, Europe, Moyen-Orient, Asie, Afrique et Australie
	Île de la Réunion	Air France et Air Austral, opèrent toujours	5	6	7, Europe, Asie, Afrique et Océanie	8, Europe, Asie et Afrique

Source : compilation des auteures.

Tableau 3 : **Compagnies desservant les Maldives, les Seychelles, l'île Maurice et l'île de la Réunion par vols directs en 2011 et 2014**

Îles	Compagnies desservant la destination en 2011 <i>En italique, les compagnies n'assurant plus de dessertes en 2014</i>	Compagnies desservant la destination en 2014 <i>En gras, nouvelles compagnies en 2014</i>
Maldives	<p><b>Europe :</b> Condor, Meridiana, Thomsonfly, British Airways, Edelweiss, Neos Air, <i>AirBerlin, Jetairfly.com, XLAirways, Swiss</i></p> <p><b>Moyen-Orient :</b> Emirates, Qatar Airways</p> <p><b>Asie :</b> Sri Lankan Airlines, Air India, Bangkok Airways, Malaysian Airlines, Singapore, Mega Maldives Airlines</p>	<p><b>Europe :</b> Condor, Meridiana, British Airways, Edelweiss Air, Neos Air, <b>Aeroflot, Transaero, Austrian Airlines, Turkish Airlines</b></p> <p><b>Moyen-Orient :</b> Emirates, <b>FlyDubai, Etihad</b>, Qatar Airways, <b>Oman Air</b></p> <p><b>Asie :</b> Sri Lankan Airlines, Air India, Bangkok Airways, Malaysian Airlines, Singapore Airlines, Mega Maldives Airlines, <b>SpiceJet, Cathay Pacific, China Southern, Hongkong Airlines, Korean Air</b></p>
Seychelles	<p><b>Europe :</b> <i>Air Seychelles, Condor, Neos Air, Air France</i></p> <p><b>Moyen-Orient :</b> Emirates, <i>Qatar</i></p> <p><b>Afrique :</b> <i>Air Seychelles, Air Mauritius</i></p>	<p><b>Europe :</b> Condor</p> <p><b>Moyen-Orient :</b> Emirates, <b>Etihad</b></p> <p><b>Afrique :</b> <b>Air Austral</b>, Air Seychelles, <b>Kenya Airways</b></p>
Île Maurice	<p><b>Europe :</b> Air Mauritius, Air France, British Airways, Corsairfly, Condor, Air Italy, Meridiana, Transaero, <i>Edelweiss Air</i></p> <p><b>Moyen-Orient :</b> Emirates</p> <p><b>Asie :</b> Air Mauritius, <i>Singapore Airlines</i></p> <p><b>Afrique :</b> Air Mauritius, Air Seychelles, South African Airways, Air Austral</p> <p><b>Australie :</b> Air Mauritius</p>	<p><b>Europe :</b> Air Mauritius, Air France, British Airways, Corsair, Condor, Meridiana (a racheté Air Italy), <b>Thomsonfly</b></p> <p><b>Moyen-Orient :</b> Emirates</p> <p><b>Asie :</b> Air Mauritius, <b>Air India, China Southern</b></p> <p><b>Afrique :</b> Air Mauritius, Air Seychelles, South African Airways, Air Austral</p> <p><b>Australie :</b> Air Mauritius</p>
Île de la Réunion	<p><b>Europe :</b> Air France, Air Austral, Corsairfly</p> <p><b>Asie :</b> Air Austral</p> <p><b>Afrique :</b> Air Austral, Air Madagascar, Air Mauritius</p> <p><b>Australie :</b> <i>Air Austral</i></p>	<p><b>Europe :</b> Air France, Air Austral, Corsair, <b>XL Airways</b></p> <p><b>Asie :</b> Air Austral</p> <p><b>Afrique :</b> Air Austral, Air Madagascar, Air Mauritius</p>

Source : compilation des auteurs.

principalement par les États-Unis et les pays européens, se sont accompagnées d'une privatisation des opérateurs et d'un encadrement plus sévère des aides accordées par les États aux compagnies (Biplan, 2004; Eberlein, 1999; Grard, 2004). Les conséquences de ces changements sont une augmentation de la concurrence et une recherche de rentabilité financière pour les compagnies aériennes.

Face à ce marché mondialisé, les compagnies ont adopté de nouvelles stratégies de développement. Elles sont passées

d'une position relativement isolée — à un État correspondait une compagnie nationale — à une quête de partenariat afin de dégager des synergies. Les îles de l'océan Indien ont dû s'adapter à ce changement de paradigme et glisser d'une structuration de l'accessibilité aérienne fondée sur une compagnie nationale à une ouverture à la concurrence.

### Diversité et ampleur des dessertes

Le nombre de compagnies desservant chaque île est un premier indicateur pour mesurer l'ouverture internationale (tableau 2). Des différences significatives apparaissent entre les Maldives et l'île Maurice où opèrent en 2014 respectivement 25 et 13 compagnies, et les Seychelles et l'île de la Réunion avec 7 et 6 compagnies. Une première remarque consiste à souligner la volonté des Maldives et de l'île Maurice d'attirer un grand nombre d'opérateurs pour accompagner la croissance des flux touristiques.

Ces deux destinations connaissent en effet la plus forte fréquentation avec en 2012 des arrivées quasiment équivalentes (965 000 touristes internationaux à l'île Maurice et 958 000 pour les Maldives, AHRIM, 2014). Cependant la situation s'inverse en 2013, année où la fréquentation des Maldives atteint 1 125 000 visiteurs sous l'effet de la forte augmentation de la clientèle chinoise, qui devient le premier marché quand la situation est stagnante à l'île Maurice avec 993 000 visiteurs (AHRIM, 2014). Face à cette diversification des dessertes et des compagnies aériennes qui caractérisent les Maldives et l'île Maurice, les Seychelles et l'île de la Réunion, qui comptabilisent respectivement 230 000 et 416 000 arrivées touristiques en 2013 (AHRIM, 2014), reçoivent un nombre de compagnies beaucoup plus modeste. Mais ces effectifs ne permettent pas seuls de saisir la complexité des relations entre les politiques des territoires étudiés et les stratégies des acteurs de l'aérien. L'analyse de chacune des destinations à l'aune de la place de la compagnie nationale (et régionale pour la Réunion) et d'une plus ou moins grande volonté d'ouverture du ciel permettra de les éclairer.

Les cas étudiés apparaissent comme particulièrement révélateurs en matière d'adaptabilité des systèmes touristiques aux évolutions globales du transport aérien de passagers. Non seulement ces petites économies insulaires ne peuvent dégager d'énormes ressources pour maintenir à flot des compagnies nationales, à la différence de grands pays, mais ces destinations sont en outre entrées dans le viseur des compagnies du golfe Persique. Dubai et Abu Dhabi sont proches géographiquement et, qui plus est, positionnées sur la route de ces îles depuis l'Europe, principal marché émetteur.

Chaque destination a apporté sa réponse à la nouvelle donne de compétition aérienne régionale et mondiale en fonction d'enjeux nationaux de prise en compte des besoins du tourisme. La logique qui domine est cohérente avec l'importance prise par ce dernier dans l'économie nationale et avec les systèmes d'acteurs en place. Les Maldives ont clairement mis l'outil aérien au service de l'acheminement de touristes alors que l'île de la Réunion a une position protectionniste affirmée. Les Seychelles et l'île Maurice se sont engagées dans des partenariats, dont la nature est différente, mais qui permettent une ouverture tout en préservant la compagnie nationale.

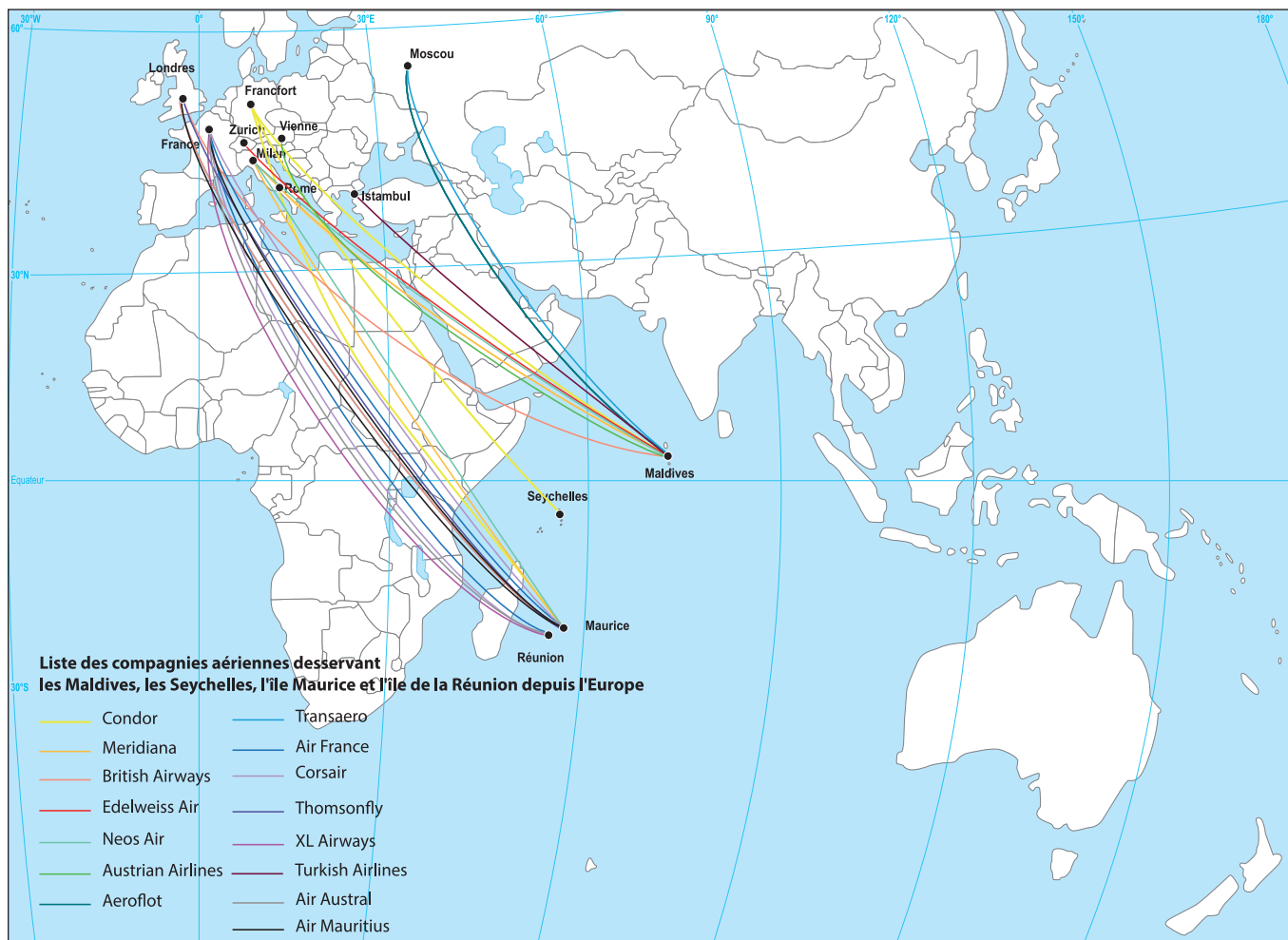


ILLUSTRATION 1 : Liaisons aériennes entre l'Europe et les Maldives, les Seychelles, l'île Maurice et l'île de la Réunion (source : conception des auteures).

**Les destinations étudiées à l'aune de la nouvelle donne mondiale**

Les Maldives sont dans une logique d'extraversion guidée par les besoins de l'industrie touristique qui assure l'essentiel des recettes du pays. Face à la concurrence de plus en plus forte et à la difficulté pour une compagnie appartenant à un petit État de résister dans un secteur aérien très concurrentiel, Air Maldives, déficitaire, a été déclarée en faillite en 2000 et a cessé ses activités. En l'absence de compagnie nationale, le pays s'est ouvert à tous les autres voyageurs aériens et on note une augmentation de leur effectif et du nombre de pays desservis entre 2011 et 2014. Ainsi en 2011, 18 compagnies étaient présentes, représentant 14 pays, alors qu'en 2014, les pays desservant les Maldives passent à 17 pour 25 compagnies (tableau 2). Les ouvertures de ligne proviennent principalement des pays asiatiques : SpiceJet en Inde, Cathay Pacific, China Southern et Hongkong Airlines en Chine, Korean Air en Corée du Sud. On note aussi la présence de Turkish Airlines ainsi que de deux compagnies russes (tableau 3). Les compagnies chinoises marquent la plus forte croissance et accompagnent l'augmentation de la fréquentation des touristes de

ce pays. Si elles drainent l'essentiel des flux, il faut aussi noter la création en 2010 d'un opérateur privé, Mega Maldives Airlines, par George Weinmann, entrepreneur états-unien, et proposant des vols à prix compétitifs entre les Maldives et la Chine (Pékin, Shanghai et Hong Kong).

Les Seychelles connaissent une évolution singulière. Début 2012, alors que la compagnie nationale Air Seychelles connaît de grandes difficultés et est déficitaire, les vols vers l'Europe sont arrêtés. L'arrivée de la compagnie d'Abu Dhabi, Etihad, qui entre alors pour 40 % dans le capital d'Air Seychelles, permet le redressement financier de cette dernière et une reprise de ses vols. Ce partenariat a d'importantes répercussions sur la structuration du réseau et sur l'accessibilité aux Seychelles. Tout d'abord, cette prise de participation de Etihad permet au pays d'accéder au réseau mondial de la compagnie, structuré autour de 54 pays et dont les perspectives de croissance sont prometteuses. Les Seychelles profitent ainsi d'un réseau qu'elles ne pourraient se constituer seules. Le revers de la médaille est une escale obligatoire à Abu Dhabi. C'est le cas vers l'Europe, où Condor reste la seule compagnie régulière à proposer des vols toute l'année (illustration 1) suite à



**ILLUSTRATION 2 :** Liaisons aériennes entre le Moyen-Orient et les Maldives, les Seychelles, l'île Maurice et l'île de la Réunion (source : conception des auteurs).

l'arrêt des vols directs par Air Seychelles et Air France. Même lorsqu'Air Seychelles lance une politique de communication en juillet 2014 pour annoncer son retour à Paris, cela reste un vol par correspondance, via Abu Dhabi, (illustration 2). L'aéroport de la capitale des Émirats Arabes Unis joue à plein son rôle d'aéroport de correspondances (*hub*) en massifiant les flux venus de pays et continents différents puis en les redirigeant vers la destination finale en s'assurant ainsi un bon taux de remplissage. L'omniprésence d'Etihad aux Seychelles a aussi entraîné l'arrêt en septembre 2013 des vols de Qatar Airways. Le modèle est donc particulièrement efficace même s'il se fait au détriment de liaisons directes.

L'île Maurice a conservé sa compagnie nationale et se trouve prise en étau entre une volonté d'ouverture à de nouveaux opérateurs et la tentation de protéger la compagnie nationale. Contrairement aux Maldives, où la Chine est devenue le premier marché, la clientèle européenne reste majoritaire à l'île Maurice avec 51 % des visiteurs en 2013 (et 65 % en comptant les visiteurs réunionnais) (AHRIM, 2014). Cela se traduit par la stabilité du nombre de compagnies européennes desservant cette île (tableaux 2 et 3). Cependant, elle accroît

son accessibilité pour les clientèles asiatiques : Air Mauritius propose des rotations vers la Chine, à destination de Pékin, Shanghai et Hong Kong, tandis que China Southern a ouvert une liaison en juin 2014 depuis la ville de Shenzhen (tableau 3 et illustration 3). Par ailleurs, afin toujours de renforcer sa présence en Asie, Air Mauritius a aussi signé des accords de partage de codes avec China Southern, Air China, Cathay Pacific, Dragonair et Hongkong Airlines. Le déploiement de ces liaisons s'est fait au détriment d'autres destinations, avec une diminution des liaisons avec l'Afrique du Sud, ou encore l'Australie, où Air Mauritius ne propose plus que Perth.

Le cas mauricien est finalement le plus complet, car outre le souci de préservation de la compagnie nationale tout en s'ouvrant à des partenaires étrangers pour les vols directs vers les marchés émetteurs, il présente par ailleurs des points communs avec la situation seychelloise. On assiste en effet à la montée en puissance d'une compagnie du Golfe, Emirates, en termes d'acheminement de touristes européens dans l'île. Le partenariat entre Air Mauritius et Emirates a été mis en place dès les premiers vols entre Dubai et l'île Maurice en 2002. Mais on assiste en 2014 à une augmentation singulière de la



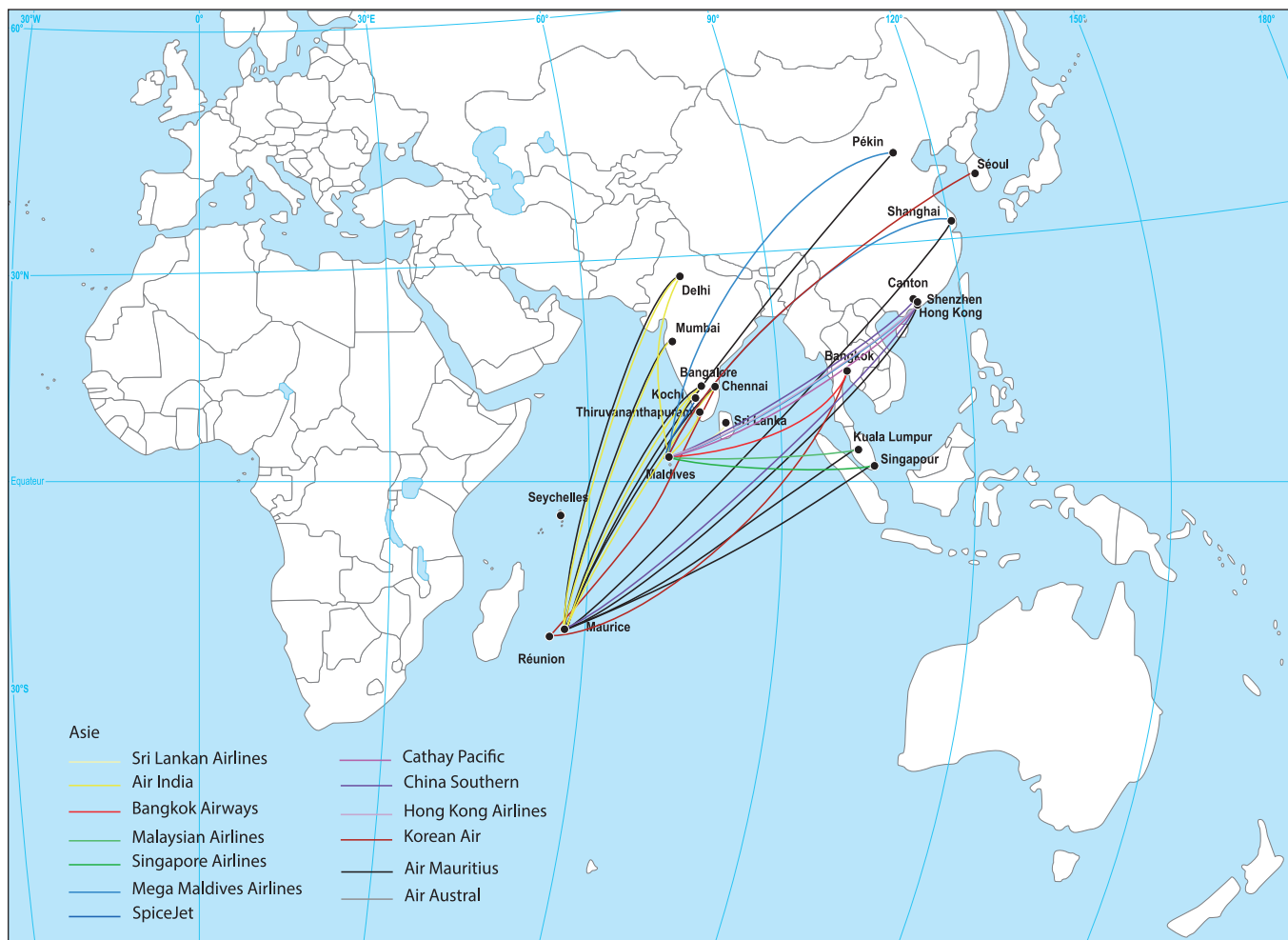


ILLUSTRATION 3 : Liaisons aériennes entre l'Asie et les Maldives, les Seychelles, l'île Maurice et l'île de la Réunion (source : conception des auteures).

capacité aérienne grâce à la venue désormais quotidienne à l'île Maurice d'un Airbus 380 d'Emirates, compagnie qui possède par ailleurs le tiers de la flotte mondiale de ces appareils.

L'accès à l'île de la Réunion depuis la métropole est particulièrement efficient avec quatre compagnies qui proposent des vols directs (tableau 3 et illustration 1). Mais cette desserte est aussi exclusive puisqu'aucun autre pays européen n'est desservi depuis l'île. Les autres continents ne sont guère mieux pourvus, Air Austral propose un vol vers Bangkok, en Thaïlande, et un autre vers Chennai, en Inde, mais elle a supprimé ses vols vers l'Australie (tableau 3, illustration 3). La desserte de la Réunion est donc quasi exclusivement tournée vers la métropole, limite qui participe à sa faible fréquentation touristique.

Ainsi, les stratégies de desserte aérienne sont non seulement fonction de la donne aérienne mondialisée comme le montrent les cas des Maldives, des Seychelles et de Maurice, mais aussi de volontés politiques des acteurs locaux dans le cas de Maurice, et locaux et nationaux dans le cas de la Réunion, de maintenir les compagnies locales. Ces arbitrages interagissent avec les performances du secteur touristique et sont

plus ou moins guidés par ce dernier. Nous allons voir que ces stratégies diffèrent à nouveau dans la recherche de nouvelles clientèles, clientèles cruciales pour poursuivre le modèle de développement économique choisi.

### L'enjeu des nouvelles clientèles touristiques

Les évolutions du système aérien mondial, avec le renforcement de la compétition internationale et la montée en puissance des compagnies du Golfe, pèsent aussi sur le système touristique. Celui des îles étudiées s'était constitué dans l'objectif de servir une clientèle européenne acheminée par des vols directs. Or, l'escale à Dubai, Abu Dhabi, Doha ou Mascate est obligatoire vers les Seychelles tandis que la compagnie Emirates a augmenté fortement ses capacités sur l'île Maurice. L'enjeu touristique est bien européen, les clientèles provenant de pays du Golfe étant pour l'instant très peu nombreuses. Les acteurs touristiques des destinations sont partagés entre satisfaction de voir les capacités aériennes augmenter grâce à l'apport des compagnies aériennes du Golfe, avec donc de meilleurs remplissages des hôtels en perspective, et crainte d'une dépendance des destinations envers ces opérateurs

aériens étrangers qui peuvent décider de cesser leurs opérations en cas de rentabilité insuffisante des vols. En outre, les acteurs du tourisme s'inquiètent de la réaction des clientèles européennes face à la suppression des vols directs, ce qui explique l'annonce, côté seychellois, de la création d'une nouvelle compagnie, Seychelles Airlines, qui pourrait voir le jour sous peu. Elle souhaite se positionner sur le segment abandonné par les concurrentes en proposant des vols directs vers la France, l'Allemagne et l'Italie à raison de cinq rotations hebdomadaires. D'autres destinations sont envisagées avec la Grande-Bretagne, la Russie, l'Inde et Singapour (Air Journal, 2014). Si les professionnels du tourisme, hôteliers et voyageurs, sont favorables à cette nouvelle offre, des réticences peuvent apparaître du côté des autorités nationales seychelloises, autorités qui doivent décider de la délivrance de la licence d'opération. La compagnie Air Seychelles étant sous contrôle partagé de l'État et d'Etihad, le gouvernement n'a pas forcément intérêt à voir arriver une nouvelle compagnie alors que les professionnels du tourisme y voient une opportunité (Air Journal, 2014). Des positions conflictuelles peuvent donc apparaître entre acteurs locaux du tourisme et étrangers de l'aérien, et même entre acteurs touristiques locaux privés et publics, le gouvernement seychellois ayant été par ailleurs localement largement critiqué au sujet de la prise de participation d'Etihad dans Air Seychelles.

Les dernières statistiques de fréquentation ne semblent cependant pas témoigner d'une frilosité de la clientèle européenne à utiliser les compagnies du Golfe. La croissance de 6 % des arrivées en provenance d'Allemagne à l'île Maurice en 2013 malgré l'arrêt du vol direct depuis Francfort par Air Mauritius, ou encore la progression de 15 % de la clientèle française aux Seychelles malgré l'escale imposée à Abu Dhabi depuis Paris en 2012 incitent à l'optimisme (AHRIM, 2014). Le nouvel ordre mondial aérien ne mettrait donc pas en péril les systèmes touristiques établis par des destinations insulaires somme toute vulnérables.

La volonté de la part des acteurs du tourisme seychellois de prendre soin du marché européen est partagée par les acteurs mauriciens : la confirmation début 2014 de la poursuite du partenariat et du partage de codes entre Air Mauritius et Air France va dans ce sens. Par ailleurs, Air France s'emploie à parrainer Air Mauritius pour qu'elle intègre l'alliance mondiale SkyTeam, ce qui renforcerait le prestige international de la compagnie mauricienne et lui serait utile dans sa conquête des marchés asiatiques. Le souci d'Air Mauritius de maintenir sa présence sur Paris et Londres est constant, et quand il s'est agi d'offrir de la capacité aérienne sur la Chine, cela ne s'est pas fait au détriment de l'Europe mais plutôt de l'Australie. L'arbitrage est opéré en faveur du tourisme, l'Europe procurant des touristes séjournant dans l'hébergement marchand quand l'Australie génère plutôt un flux de visiteurs qui sont issus pour beaucoup de la diaspora mauricienne, flux donc plutôt affinitaire et moins rémunérateur.

### L'enjeu chinois

Pour ce qui est de la conquête du nouveau marché chinois, des vols directs sont proposés depuis les Maldives et l'île Maurice, mais selon des modalités et avec des résultats bien différents.

On voit bien qu'une tentative de bascule vers un nouveau marché émetteur, qui se trouve être le marché le plus prometteur pour le tourisme mondial, est à l'œuvre dans les deux cas. L'île Maurice a compris l'enjeu mais avec un léger temps de retard par rapport aux Maldives, et procède prudemment, ce pour préserver les acquis d'un développement touristique mauricien très endogène. En effet, outre la compagnie nationale, la destination dispose aussi de chaînes hôtelières détenues par des entrepreneurs locaux très liés désormais aux voyageurs européens et avec lesquels ils travaillent en confiance. Cette qualité des relations permet des négociations avantageuses pour les hôteliers et autorise des tarifs qui maintiennent la destination dans un positionnement haut de gamme.

Les autorités mauriciennes s'engagent donc résolument mais avec discernement, via Air Mauritius, sur la voie de l'ouverture à la clientèle touristique chinoise. Cette prudence est intimée notamment par les hôteliers de l'île, qui doutent que leurs établissements répondent pleinement aux attentes de touristes chinois bien différentes du point de vue des services proposés (en matière de restauration, de langue, d'animation) des attentes des touristes européens et même sud-africains auxquelles ils sont habitués. Du côté du marché chinois en outre, un lien de confiance est à construire avec les voyageurs chinois. Les hôteliers se voient imposer une baisse de leurs tarifs par ces derniers, ce qui ne permet pas encore d'établir une relation gagnant-gagnant. Ni l'État ni les hôteliers ne souhaitent voir diminuer les profits tirés de l'activité touristique, mais la destination, consciente de la réelle mondialisation touristique qui s'opère avec l'accès au tourisme en nombre des Chinois, s'emploie à diversifier, prudemment, ses marchés.

Les arrivées de touristes chinois ont tout de même doublé à l'île Maurice en 2013 (AHRIM, 2014), et sont amenées à rattraper celles en provenance du marché indien, marché pourtant existant depuis des décennies dans le cas mauricien, et entretenu par les liens culturels et économiques entre l'île et l'Inde. La desserte aérienne atteste de ces liens avec des vols vers Mumbai mis en place par Air Mauritius dès 1973, suivis de liaisons avec Delhi puis Chennai (en 2000) et Bangalore. Si l'Inde, avec 57 255 visiteurs (AHRIM, 2014), est toujours le plus gros marché touristique pour l'île Maurice en Asie avec 5,8 % des arrivées en 2013, les autorités mauriciennes ont choisi de miser résolument sur la Chine avec l'objectif d'accueillir plus de 60 000 touristes chinois en 2014 (Le Mauricien, 2014). Air Mauritius est passé, outre sa liaison avec Hong Kong existant depuis 1985, à une liaison avec Shanghai (deux vols par semaine) en 2011 puis avec Pékin en 2013 (Le Mauricien, 2014).

Ainsi, l'Europe prédomine du point de vue du nombre de visiteurs à l'île Maurice — la France seule représente 24,6 % des arrivées en 2013 sans la Réunion (AHRIM, 2014) — et assure la structuration du système touristique via ses voyageurs notamment, mais une réelle diversification des marchés en faveur des grands pays asiatiques émergents est à l'œuvre. Le double défi de conservation des clientèles européennes et d'attraction de la clientèle chinoise est également celui auquel sont confrontées les Maldives, qui ont désormais comme premier marché la Chine (29,5 % des arrivées en 2013 (AHRIM,

2014)). Alors que le nombre de touristes chinois aux Maldives avoisinait les 40 000 en 2008, il est estimé à 330 000 en 2013 (contre 42 000 à l'île Maurice et 8 000 aux Seychelles), avec une croissance de 44 % des arrivées entre 2012 et 2013 (AHRIM, 2014). Le développement de la desserte aérienne joue un rôle majeur dans cette performance puisqu'une quarantaine d'avions se posent chaque semaine en 2014 aux Maldives en provenance de Chine.

La croissance des flux aux Maldives cache cependant une menace liée à l'instabilité politique et à la mise en place d'un régime islamique autoritaire. La destitution en février 2012 du président libéral, Mohamed Nasheed, poussé à la démission, a laissé place à un pouvoir conservateur. Le nouveau président, Abdulla Yameen, qui a été élu en novembre 2013, a une position radicale sur l'application de la loi islamique. Déjà, quelques mois plus tôt, l'interdiction envisagée de certaines pratiques touristiques, telles que la consommation d'alcool ou les soins du corps, a fait réagir les milieux professionnels du tourisme (Le Monde, 2012). L'impact désastreux qu'auraient eu ces mesures sur l'économie a empêché leur application. Cependant, la structuration de l'offre autour d'îles-hôtels dédiées au tourisme et coupées de l'île-capitale de Malé limite les répercussions des positions du nouveau gouvernement sur l'activité touristique.

À la Réunion, la présence de touristes chinois est très faible. L'île est pénalisée par la faiblesse de la diversification de sa desserte aérienne et par un système français contraignant en matière d'attribution de visas. Mais les autorités se sont engagées à assouplir leur politique en matière de visas (Le Quotidien du Tourisme, 2014). Dans le domaine aérien, l'île de la Réunion, qui n'est certes pas offensive comme l'île Maurice ou les Maldives, ne reste pas inactive. Air Austral affiche sa volonté de structurer le marché aérien entre les îles de la région. L'intention est de jouer des partenariats politiques existants au sein de la Commission de l'océan Indien, avec les Seychelles et l'île Maurice, voire avec Madagascar, pour essayer de faire progresser les séjours combinés inter-îles des clientèles européennes et même chinoises. Air Austral a ainsi mis au point une offre de *Pass océan Indien* avec des tarifs préférentiels sur les trajets inter-îles. La Réunion, destination montagnaise et française, tente de jouer la carte de la complémentarité avec l'île Maurice et les Seychelles plus résolument balnéaires. D'ici quelques années, les clientèles chinoises, assez peu friandes de farniente et plus en demande d'excursions et d'emplètes, pourraient préférer aux îles-hôtels des Maldives des séjours associant l'île Maurice à la Réunion. C'est en tout cas le pari que font les acteurs touristiques de ces destinations.

Les enjeux soulevés par la création de liaisons avec l'Asie, en particulier la Chine, les nœuds de réseaux des Émirats, et la question des vols directs avec l'Europe dépassent donc le seul domaine aérien et mettent à jour la complexité de systèmes touristiques finalement variés.

## Conclusion

Les îles constituent des lieux pertinents pour l'observation des mutations mondiales du système touristique. En plaçant au centre de leur économie le tourisme, elles sont l'objet de convoitises où se rencontrent volontés locales et appétits

extérieurs. Le transport est révélateur de ces dynamiques : l'aérien représente un verrou qui conditionne en partie l'essor de l'économie touristique et le contrôle de la destination, contrôle qui peut échapper aux autorités politiques des îles concernées.

Plusieurs contradictions et facteurs de vulnérabilité de ces espaces ressortent de l'analyse. Certaines îles laissent apparaître une forme de dépendance à une compagnie aérienne, qu'elle soit nationale ou étrangère. Les compagnies nationales, elles, demeurent difficilement compétitives dans un environnement de plus en plus concurrentiel et ne sont sauvées que par le jeu de partenariats. Enfin, il est difficile pour ces îles de concilier différents types de clientèles, de répondre à des attentes diversifiées et de rester cohérentes avec un produit tourné vers le haut de gamme.

Cet article a montré que, même si les îles étudiées connaissent des situations comparables au moment de leur mise en tourisme, aussi bien en termes de produit touristique que de besoin d'accès aérien ou encore de volonté de création d'une compagnie nationale (régionale pour l'île de la Réunion), il s'avère impossible de proposer un modèle de développement qui puisse être réutilisé à l'identique dans d'autres cas. Les éléments de convergence actuels sont à chercher du côté d'une nouvelle donne mondiale impulsée, dans le transport aérien, par les compagnies du Golfe, et, dans le tourisme international, par le fort développement du tourisme chinois. Les îles de l'océan Indien apparaissent dans ces domaines totalement en prise avec la mondialisation touristique et avec le renouvellement des acteurs qui composent cette dernière. ■

## Références

- AHRIM – ASSOCIATION DES HÔTELIERS ET RESTAURATEURS DE L'ÎLE MAURICE (2014) *2013 Overall Industry Performance, Tourist Arrivals*, Port-Louis, Association des hôteliers et restaurateurs de l'île Maurice. 2 p.
- AIR JOURNAL (2014) « Seychelles Airlines veut décoller à l'automne », Air Journal, <<http://www.air-journal.fr/2014-06-30-seychelles-airlines-veut-decoller-a-lautomne-5109729.html>>, consulté le 14 octobre 2013.
- BANQUE MONDIALE (2013) « Indicateurs », Banque mondiale, <<http://donnees.banquemondiale.org>>, consulté le 14 octobre 2013.
- BERTRAM, Geoff et Ray F. WATTERS (1985) « The MIRAB Economy in South Pacific Microstates », *Pacific Viewpoint*, n° 26, p. 497-519.
- BERTRAM, Geoff (2006) « Introduction. The MIRAB Model in the Twenty-First Century », *Asia Pacific Viewpoint*, n°47, p. 1-13.
- BIPLAN, Pierre (2004) « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote*, n° 114, p. 56-70.
- BLONDY, Caroline (2010) Les territoires touristiques polynésiens : une lecture géographique de la participation de la société locale au système touristique, thèse de doctorat de géographie, Département de géographie, Université Bordeaux III. 781 p.
- DEHOORNE, Olivier et Pascal SAFFACHE (2008) « Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux : ressources et enjeux de développement », *Études caribéennes*, n° 9-10, <<http://etudescaribeenues.revues.org/document1413.html>>, consulté le 13 avril 2010.
- DNP – DEPARTMENT OF NATIONAL PLANNING (2013) « Statistical Yearbook of Maldives 2013 », Department of National Planning, <<http://planning.gov.mv/yearbook2013/yearbook.html>>, consulté le 14 octobre 2013.

EBERLEIN, Burkard (1999) « L'État régulateur en Europe », *Revue française de science politique*, n° 2, p. 205-230.

EJIRI, Masakazu (1996) *The Development of Waikiki, 1900-1949: the Formative Period of an American Resort Paradise*, thèse de doctorat en philosophie, Département de philosophie. University of Hawai'i. 434 p.

GAY, Jean-Christophe (2000a) « Deux figures du retranchement touristique : l'île-hôtel et la zone franche », *Mappemonde*, n° 59, p. 10-16.

GAY, Jean-Christophe (2000b) « La mise en tourisme des îles intertropicales », *Mappemonde*, n° 59, p. 17-22.

GAY, Jean-Christophe (2001) « L'île-hôtel, symbole du tourisme maldivien », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 213, janvier-mars, p. 27-52.

GAY, Jean-Christophe (2004) « Tourisme, politique et environnement aux Seychelles », *Revue Tiers-Monde*, n° 178, p. 319-339.

GAY, Jean-Christophe (2009) *Les cocotiers de la France : Tourisimes en outre-mer*, Paris : Belin. 136 p.

GRARD, Loïc (2004) « Les accords de ciel ouvert. Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », *Revue française de droit aérien et spatial*, n° 2, p. 267-280.

GUTHUNZ, Ute et Friedrich VON KROSIGK (1996) « Tourism Development in Small Island States : From MIRAB to TouRAB? », p. 18-35 DANS Lin BRIGUGLIO; Brian ARCHE; Geoffrey WAL; Jafar JAFAR; David HARRISO et Walter LEAL FILHO (sous la direction de), *Sustainable Tourism in Islands and Small States. Issues and Policy*, London & New York : Pinter. 226 p.

INSEE – INTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (2014) *Le tourisme à la Réunion en 2013*, Institut national de la statistique et des études économiques, Île de la Réunion tourisme. 4 p.

LE MAURICIEN (2014) « Aviation – Air Mauritius : vols accrus vers la Chine », *Le Mauricien*, <<http://www.lemauricien.com/article/aviation-air-mauritius-vols-accrus-vers-la-chine>>, consulté le 18 janvier 2014.

LE MONDE (2012) « Aux Maldives, il n'est plus interdit de se prélasser dans les spas », *Le Monde*, <[http://www.lemonde.fr/voyage/article/2012/01/04/aux-maldives-il-n-est-plus-interdit-de-se-prelasser-dans-les-spas\\_1625615\\_3546.html](http://www.lemonde.fr/voyage/article/2012/01/04/aux-maldives-il-n-est-plus-interdit-de-se-prelasser-dans-les-spas_1625615_3546.html)>, consulté le 4 janvier 2012.

LE QUOTIDIEN DU TOURISME (2014) « La Réunion : des visas en moins de 48h pour les Chinois », *Le Quotidien du Tourisme*, <<http://www.quotidiendutourisme.com/site/destination-la-reunion-des-visas-en-moins-de-48h-pour-les-chinois--79118.html>>, consulté le 26 mai 2014.

MAC ELROY, Jerome L. et Leslie MORRIS (2002) « African Island Development Experiences : a Cluster of Models », *Bank of Valletta Review*, n° 26, p. 38-59.

MAC ELROY, Jerome L. (2003) « Tourism Development in Small Islands across the World », *Geografiska Annaler*, n° 85, p. 231-242.

MAC ELROY, Jerome L. (2006) « Small Island Tourist Economies across the Life Cycle », *Asia Pacific Viewpoint*, vol. 47, n° 1, p. 61-77.

MAGNAN, Alexandre (2008) « Le développement des îles-hôtels aux Maldives : d'hier à demain », *Études caribéennes*, n° 9-10, <<http://etudescaribeennes.revues.org/document862.html>>, consulté en avril 2010.

MAILLARD, Jean-Claude (2006) « Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 234, avril-juin, p. 167-198.

NICOLAS, Thierry (2007) « L'insularité aujourd'hui : entre mythes et réalités », *Études caribéennes*, n° 6, <<http://etudescaribeennes.revues.org/document509.html>>, consulté en avril 2010.

PÉBARTHE, Hélène (2003) *Le tourisme, moteur du développement de la République de Maurice? Un secteur à ménager, des lieux à intégrer*, thèse de doctorat de géographie, Université Paris IV – Sorbonne. 467 p.

RUFIN-SOLER, Caroline (2005) « Les politiques de gestion insulaire dans l'archipel des Maldives », *Cybergeo : European Journal of Geography*, <<http://www.cybergeo.eu/index3067.html>>, consulté en octobre 2008.

STATISTICS MAURITIUS (2013) *International Travel and Tourism, Year 2013*, Port-Louis : Statistics Mauritius. 16 p.

WILKINSON, Paul F. (1989) « Strategies for Tourism in Island Microstates », *Annals of Tourism Research*, n° 16, p. 153-177.

# TÉOROS

REVUE DE RECHERCHE EN TOURISME

## teoros.revues.org

