

Forces et faiblesses du développement touristique à Nosy Be et Nosy Sainte-Marie (Madagascar)

Claude CABANNE*, **Christian PRIOUL***, **Nicole SZTOKMAN ****

*LETG-UMR 6554-CNRS "Géolittomer" NANTES

**ESO-UMR 6590-CNRS "Cestan" NANTES

IGARUN - NANTES

BP. 81 227

44312 – NANTES Cedex 3

Résumé : À l'heure où Madagascar, Grande Île par excellence, souhaite faire du tourisme international, en évitant les abus qui ont affecté tant d'autres pays, un moteur de son développement durable, cet article coordonne les observations de trois auteurs sur les forces et les faiblesses spécifiques de deux petites îles côtières : Nosy Be et Nosy Boraha-Sainte-Marie. Tôt réputées, elles ont particulièrement pâti d'un quart de siècle de mise en sommeil ; un fonds de clientèle et d'opérateurs leur est resté fidèle, incapable cependant de retombées déterminantes ; mais puisqu'au tournant du millénaire, la conjoncture passe de l'atonie au dynamisme, quelques "aménagements de rêve" deviennent envisageables.

Mots-clés : Océan Indien. Tourisme international. Développement local. Îles. Madagascar.

Abstract : Today, Madagascar wishes to receive international tourism for its sustainable development and wants to avoid corrupt practices of this activity. Early known, the two small islands, Nosy Be and Nosy Boraha-Sainte-Marie, have endured a dormant period during a quarter of this century. Some operators and customers are always faithful supporters of these islands and may start again the tourism, possibly with some "dream equipments".

Key words : Indian Ocean. International tourism. Local development. Islands. Madagascar.

Dans le cadre de la coopération universitaire entre les Instituts de Géographie de Nantes et d'Antananarivo, principalement orientée vers le développement maritime et littoral, Claude Cabanne et Nicole Sztokman, combinant missions d'enseignement et de recherche, ont publié en 1993 et 1994 deux articles sur l'état et les perspectives du tourisme dans les deux îles du Nord malgache : Nosy Be au nord-ouest et Nosy Boraha/Sainte-Marie au nord-est, dont les noms sont plus connus que les réalités⁽¹⁾. Aussi a-t-il paru éminemment souhaitable à leur continuateur (Christian Prioul) de confronter leurs diagnostics en y adjoignant quelques observations nouvelles dans le but de livrer au lecteur le tableau des forces et des faiblesses spécifiques que doit gérer la nouvelle phase de mise en valeur touristique des deux îles côtières. Madagascar paraît vouloir s'engager en effet résolument dans la voie du développement touristique, rompant avec une période de réticences et d'atermoiements qui explique en grande partie la sous-utilisation du potentiel d'îles pourtant réputées.

I - BELLES PLAGES ET MODESTES HÔTELS

Nosy Be, la plus grande des îles de l'archipel du nord-ouest (317 km² sur 360) et Nosy Sainte-Marie, à 150 km au nord de Tamatave, à moins de 20 km du subcontinent, sont des îles côtières. Occupées de longue date, elles ont été fréquentées depuis le XVII^e siècle par les marins européens puis marquées par l'âge des plantations coloniales, avant d'essayer de faire valoir leurs attraits touristiques dans la deuxième moitié du XX^e siècle, d'abord dans le cadre colonial puis dans celui des voyages intercontinentaux.

Cependant leur équipement hôtelier demeure modeste. À la fin des années 1990, Nosy Be dispose de 570 lits, répartis en 9 hôtels contre 4 hôtels et 180 lits à Nosy Sainte-Marie. La capacité moyenne des établissements n'est donc que de 30 chambres par établissement, plus souvent en villages de bungalows qu'en immeubles d'appartements (Photo 1). S'y ajoutent d'autres formes d'accueil et de locations non classées qui pourraient offrir 150 à 200 places dans l'une et l'autre île.

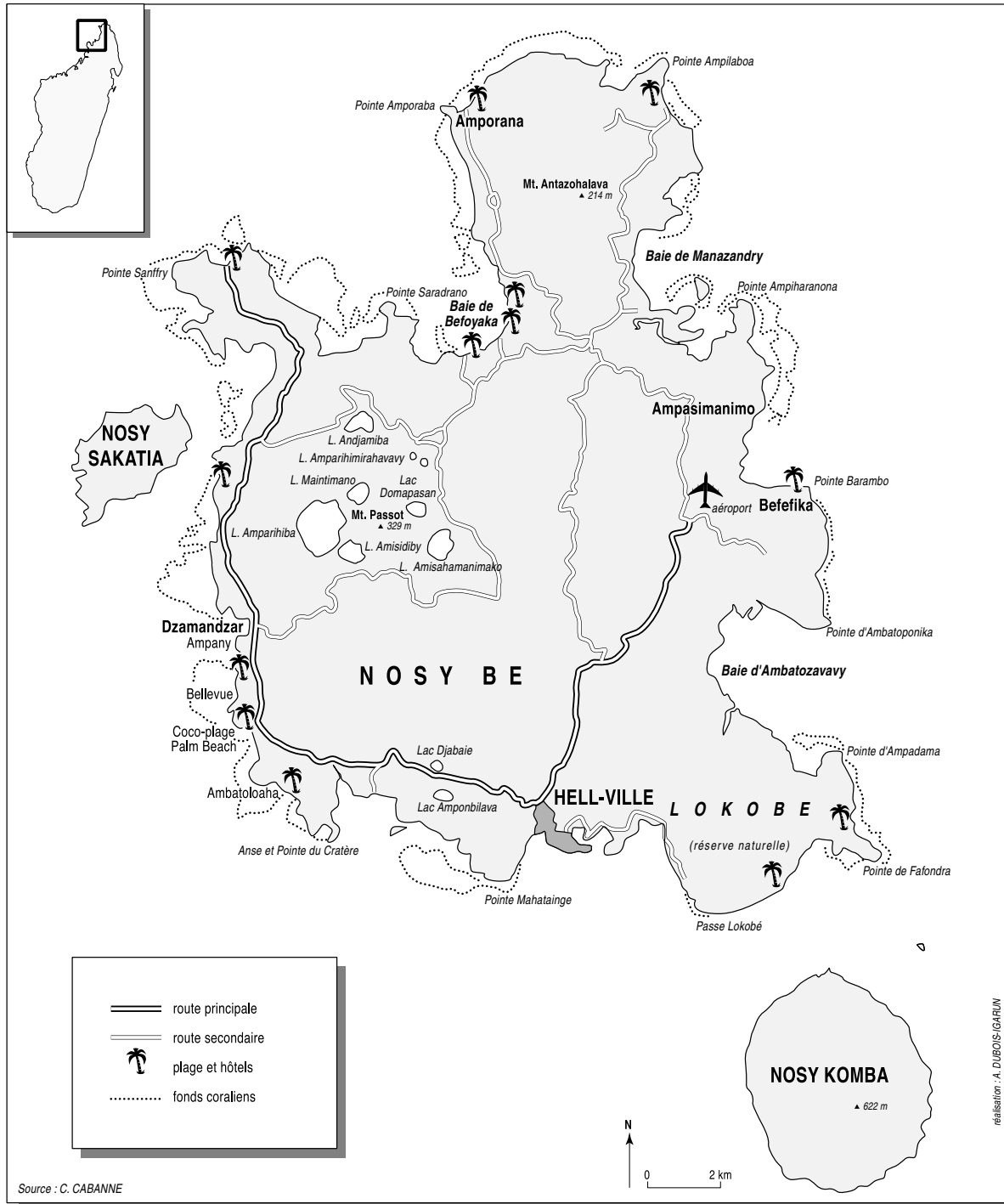


Fig. 1 : Distribution des sites d'accueil touristique autour de Nosy Be

À Nosy Be (Fig. 1 et Photo 2), presque circulaire, les hôtels se répartissent sur la côte ouest dont la morphologie différenciée, de structures volcaniques et de constructions coralliennes, ménage de beaux points de vue et une trentaine de plages de sable blanc. L'Est, plus bas, bordé de mangrove et accaparé par les plantations, ne participe au tourisme que par l'aéroport de Fascène. Hellville, la capitale, est à la jonction de ces deux paysages, face aux îles Tani Kely et Komba et, derrière, au continent. Port principal de Nosy Be, il est accessible par la passe Lokobe, profonde (8 m), balisée et abritée où, dans un panorama splendide, les grands navires venant du Nord croisent le bac, les boutres et les pirogues desservant Antsahampano avant-port de la première ville continentale, Ambaja (photo 3).



(cliché : Cl. CABANNE)

Photo 1 : Terrasse-restaurant d'un hôtel à bungalows en bord de plage sur la côte nord-ouest de Nosy Be



(cliché : Cl. CABANNE)

Photo 2 : Reliefs, plage, platiers coralliens de l'ouest de Nosy Be

Le chef-lieu de Nosy Sainte-Marie, Ambodifototra, est lui aussi sur le littoral interne de cette île filiforme, tête de horst ourlé de coraux qui s'allongent parallèlement à la Côte de palissandre, à mi-chemin de Toamasina et de la baie d'Antongil ; elle fait face à la flèche sableuse de Pointe-à-Larrée dont ne la sépare qu'un détroit de 7 km de large (Fig. 2). Alors que la côte océanique est plus exposée aux alizés et aux grandes houles, les villages et les hôtels s'égrènent le long des criques et des plages de l'Ouest, depuis l'aéroport à l'extrême sud jusqu'au droit du chenal, le long de l'unique route asphaltée. Dans le Nord, peu peuplé et mal desservi, à 2 h de route de l'aéroport, le seul hôtel résulte de la reconversion d'une ancienne cocoteraie industrielle dont le "planting" se partage entre parc de 10 ha, piste d'atterrissage et projet de centre équestre.



(cliché : C. PRIOUL)

Photo 3 : Cônes, plantations, ville, ports et plans d'eau du sud de Nosy Be

II - RYTHMES DU CLIMAT ET DE LA CLIENTÈLE

Pour aussi modeste qu'il fût à la fin des années 1980, l'équipement d'accueil des deux îles était encore sous-utilisé. En 1988, Sainte-Marie ne recevait pas plus de 5 000 personnes contre 16 000 à Nosy Be, soit 82 % des touristes voyageant à Madagascar. Dix ans plus tard, la volonté gouvernementale d'ouverture et l'engouement de la clientèle européenne ont fait quintupler le flux touristique à destination de la Grande Île (53 000 touristes en 1990, 80 000 touristes en 1999), mais beaucoup moins vers les petites.

Nosy Sainte-Marie retient une clientèle de fidèles parmi lesquels les Français sont les plus nombreux. Résidents de Tananarive ou de Tamatave, anciens de la Grande Île, réinstallés en France et Réunionnais forment les contingents les plus marquants d'autant qu'ils séjournent souvent plus d'une semaine, parfois à plusieurs reprises dans l'année, simplement pour se reposer au bord de plages silencieuses aux eaux superbes. Les Français qui n'ont pas ces attaches affinitaires, ainsi que les Suisses et les Italiens de plus en plus nombreux, ne restent eux en moyenne que 5 jours placés dans un calendrier de voyage incluant une tournée de découverte de Madagascar ou la visite d'autres îles de l'océan afro-indien.

La fréquentation de Nosy Be est plus internationale. Des 16 000 touristes étrangers arrivés en 1991, les trois quarts sont venus par l'intermédiaire d'agences et ont débarqué à l'aéroport de Fascène, de l'avion qui, depuis Antananarivo-Ivato, le dessert quatre fois par semaine. Ils descendent dans les hôtels pour un séjour moyen de 6 nuitées ; parmi eux, les Italiens sont les plus nombreux, devant les

Français, les Allemands et les Suisses, tandis que les Sud-Africains commencent à arriver ; chaque *tour operator* oriente ses cohortes vers l'hôtel qu'il a choisi, où le personnel et la bibliothèque usent quelque peu de la langue de leur pays d'origine. L'autre quart des visiteurs est donné par les jeunes touristes "sac-à-dos" venus par le bac qui relie chaque jour Hellville à Antahampane. À ces clients lointains viennent s'ajouter environ 4 000 résidents étrangers en poste à Madagascar et 2 000 touristes malgaches, soit sensiblement plus qu'à Nosy Sainte-Marie dont c'est la clientèle caractéristique.

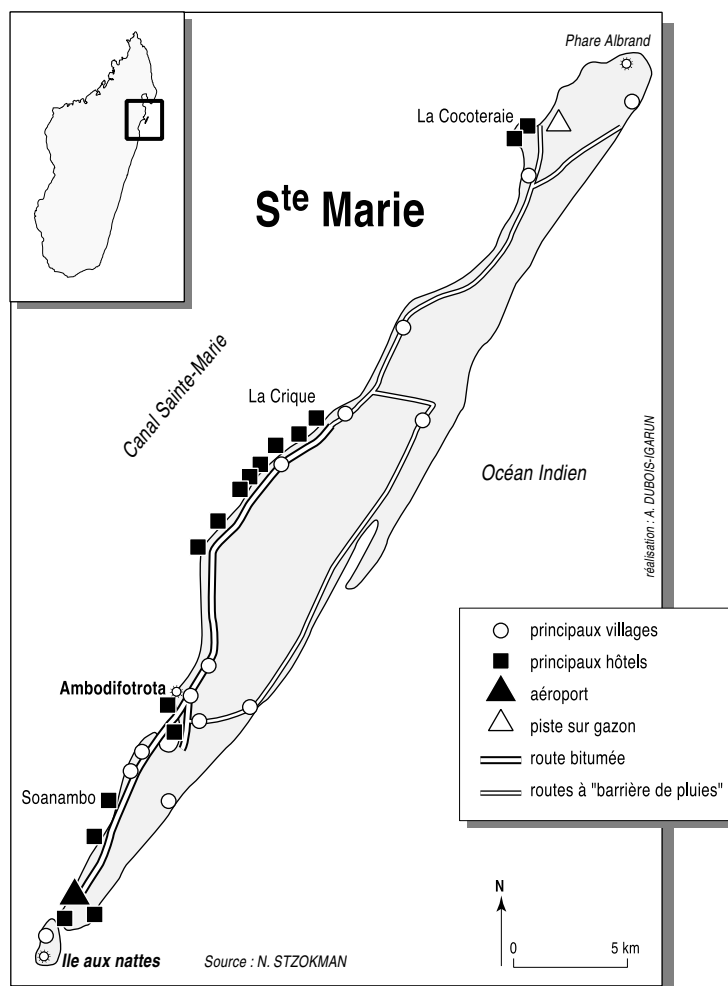


Fig. 2 : Sainte-Marie/Nosy Boroha : dissymétrie des équipements

Si Nosy Be est fréquentée toute l'année, Sainte-Marie l'est presque exclusivement dans le deuxième semestre qui est partout la haute saison. C'est, dans les deux hémisphères, la période principale des grandes et des petites vacances. Elle a l'avantage de coïncider ici avec les mois de moindre pluie et de moindre chaleur, ce qui n'est pas négligeable pour des stations recevant 3 500 mm d'eau à Sainte-Marie et 2 200 à Fascène.

Dans l'air généralement humide de Nosy Be, le déclenchement des pluies est corrélé avec les brises locales dues aux différences thermiques de la mer et des reliefs. En saison fraîche (juillet), la brise de terre de nord-est retient les nuées au large jusqu'en fin d'après-midi ; en saison chaude (janvier), les vapeurs apportées par la brise de mer de sud-ouest ne se condensent qu'au déclin du soleil ; les averses vespérales ne gâchent donc généralement pas les belles journées des vacanciers assurés d'un ensoleillement de 2 967 heures (2 355 h à Sainte-Marie) ; le crépuscule rayonnant sur les nuages, les lagons, les collines et leurs lacs de cratère est même un des grands spectacles de l'archipel, contemplé depuis le mont Passot et la publicité peut dire de Nosy Be qu' "il y fait toujours bleu".

En règle générale, les touristes sont partis quand se profile la saison des tempêtes tropicales et des cyclones, plus nombreux et plus destructeurs sur la côte du Nord-Est que sur celle du Nord-Ouest où leur absence peut même entraîner un déficit hydrique assez sensible pour une végétation hygrophile.

À Nosy Be, si la forêt primaire n'existe plus guère en dehors de la réserve de Lokobe, les faciès du paysage végétal anthropique, distribués selon une morphopédologie diversifiée sont fort attractifs pour le touriste qui découvre les Tropiques.

À l'est, la canne à sucre couvre les bas de pente et, de mai à septembre, agite sur plusieurs milliers d'hectares ses panaches argentés. Les collines portent des plantations de caféiers, de cacaoyers et surtout d'ylang-ylang dont les fleurs doivent être cueillies dans la rosée du matin avant d'être distillées. Routes et chemins sont bordés d'une grande variété d'arbres fruitiers tandis que sur les pentes plus raides, teck et eucalyptus remplacent partiellement les bois défrichés pour les cultures vivrières sur brûlis. Une palette végétale bien plus riche que ce qui est résumé ici est un attrait à protéger et à mieux faire valoir. C'est plus vrai encore à Sainte-Marie où la végétation reste attirante pour le touriste issu des régions tempérées mais elle est souvent dégradée à proximité des hôtels et il est souvent difficile d'apprécier la variété et la luxuriance des formations indemnes tant les pistes et les véhicules sont en piteux état.

Pour que les paysages marins et sous-marins restent les perles des deux îles, il est évidemment souhaitable que les faciès continentaux soient gérés selon les principes de l'éco-tourisme, clairement favorisés par les responsables malgaches, (Section "Espaces marins côtiers" de l'Office National de l'Environnement), tant pour un meilleur contrôle des écosystèmes insulaires dans leur ensemble que pour une plus forte participation de la population au bénéfice de l'économie touristique (ci-dessous V).

III - FONCTIONNEMENT ET RETOMBÉES

De fait, la fréquentation touristique de Nosy Be et de Sainte-Marie n'a pas manifesté jusqu'à présent un dynamisme suffisant pour entraîner un développement global.

L'équipement hôtelier lui-même souffre de carences qui trahissent et entretiennent une relative stagnation. Si dans les hôtels classés, les services offerts sont globalement corrects, les équipements vieillissent vite et la maintenance est manifestement insuffisante (climatisation, salle d'eau, etc...) comme le prouve le confort convenable des hôtels plus récents. Dans la plupart des cas, ils méritent 1 à 2 étoiles de moins que celles qu'ils affichent. Dans les petits hôtels non classés, les commodités sont évidemment élémentaires, les installations sanitaires souvent collectives, l'alimentation en eau et en électricité souvent incertaine. Tous ces problèmes posent celui de la réticence des investisseurs à s'engager plus avant et laissent présager la faiblesse des retombées du tourisme dans les économies locales.

La pénurie d'artisans qualifiés en est à elle seule une preuve : à Sainte-Marie il est impossible de recruter sur place maçons, carreleurs ou électriciens. Il est vrai que l'habitat local, plus ou moins repris dans l'esprit des bungalows, est essentiellement végétal (bambou et ravenala) et qu'une formation professionnelle préalable serait nécessaire, même pour la petite menuiserie (projet en cours de l'AICF).

Le tourisme offrirait à Nosy Be environ 700 emplois directs et indirects, 14 % de l'effectif salarié, loin derrière l'industrie sucrière et les pêches crevettières. Si les estimations créditent Sainte-Marie de 500 à 600 personnes travaillant pour le tourisme, c'est qu'elles ajoutent aux 140 salariés directs non seulement les emplois indirects mais aussi les services du secteur informel ; comme à Nosy Be, le tourisme n'occupe que le troisième rang dans l'économie de l'île, après l'agriculture et la pêche, ici bien plus modestes⁽²⁾.

À Sainte-Marie, sur les pentes très déclives de collines pourtant basses mais séparées par de profondes ravines et sous un climat très pluvieux qui exclut le bétail, l'agriculture reste malgré tout la première occupation des habitants. Elle est presque uniquement vivrière depuis la disparition des vergers de

giroflis introduits en 1823. Toujours délicate en raison des ouragans, la culture du giroflis s'est effondrée au début des années 1980 sous la concurrence indonésienne : les arbres sont laissés à eux-mêmes, on ne replante plus et les alambics, toujours visibles au cœur de l'île (près des bois coupés pour le chauffage) sont abandonnés. Ce déclin n'a pas profité à la production vivrière et l'île est incapable de suffire à sa propre alimentation. Dès lors, elle n'a guère à offrir aux restaurateurs ni en qualité ni en quantité. Les tentatives pour développer les poulaillers artisanaux n'ont pas encore donné de résultats tangibles, non plus que celle de l'AICF en matière de cultures maraîchères, spécialement de tomates. Certains hôteliers sont obligés de produire eux-mêmes légumes et volailles, malgré le mécontentement que cette attitude peut entraîner parmi la population environnante.

Nosy Be n'a que trop peu de cultures vivrières pour en mettre suffisamment et régulièrement sur les marchés. Dans les deux îles, seuls les produits de la pêche sont en principe disponibles sur place.

Les insuffisances de l'approvisionnement local mettent les restaurateurs dans la dépendance des délais et des coûts des liaisons extérieures aériennes, maritimes et téléphoniques. Autrefois, les colons de la zone maraîchère et fruitière de Joffreville, au sud de Diego Suarez, fournissaient l'essentiel des besoins de Nosy Be. Aujourd'hui, tout ou presque vient de Tananarive, en dehors de quelques féculents et fruits d'Ambanja, de l'huile et des oignons de Majunga. Si les liaisons aériennes sont fréquentes, les bacs traditionnels entre Hellville et Antsahampano sont lents, vétustes et l'unité la plus récente est souvent immobilisée faute de pièces détachées. À Sainte-Marie, une bonne partie de la nourriture servie dans les hôtels est acheminée depuis Tamatave, par avion pour les denrées périssables ou par le caboteur. Le simple fait de passer commande peut se révéler délicat tant le réseau téléphonique est incomplet et aléatoire... Mieux vaut aller la porter soi-même entre les mains d'un pilote bienveillant.

Le mauvais état des communications intérieures se répercute aussi sur les possibilités d'excursions offertes au touriste. À Nosy Be, une seule route est régulièrement entretenue qui, de l'aéroport de Fascène, dessert Hellville, Dzamandzar et les principaux sites jusqu'à Andilana Beach au nord-ouest. La route dite du Centre conduisant vers les lacs de cratères autour du Mont Passot est en si mauvais état que les taxis répugnent à l'emprunter, obligeant les touristes qui ne veulent pas manquer le spectacle crépusculaire à louer à grands frais des 4x4 ou des 2 roues.

Si les véhicules sont de plus en plus nombreux, ils sont souvent en mauvais état. Les taxis, indispensables en l'absence de transports en commun pratiques, sont souvent usagés, peu confortables et dépourvus des compteurs qui normaliseraient le prix des courses. Visiter Sainte-Marie n'est certes pas facile d'autant que les hôtels renommés sont, comme à Nosy Be, à l'écart de l'agglomération principale.

Que l'on choisisse des promenades organisées par seulement un des hôtels ou que l'on utilise les transporteurs indépendants, se déplacer coûte cher et la récente libéralisation du prix des carburants n'a pas réduit les tarifs, d'ailleurs adaptés à la provenance du client. Il est vrai que le trajet, s'il est effectué à petite vitesse et dans des conditions de confort précaire, ne manque pas d'intérêt. Le transporteur, connu de tous, salué à chaque instant, est un personnage-clef de la vie de l'île : acheminant le courrier vers l'aéroport, transmettant les commandes des hôtels, prenant à bord quelques passagers patientant au bord de la piste, collectant les ordonnances médicales et rapportant les médicaments au passage suivant. Reste la bicyclette, louée par l'hôtelier parfois, par des particuliers le plus souvent ; elle peut être agréable dans le sud de l'île si le temps est clément mais mieux vaut être un spécialiste du VTT pour aller dans le Nord, vu l'état des pistes et celui des vélos⁽³⁾.

Au total, à Nosy Be et plus encore à Sainte-Marie, qu'il s'agisse de transport, de restauration ou d'hébergement, le rapport qualité/prix ressenti par un touriste ne manquant pas de termes de comparaison est peu satisfaisant. Sans doute les visiteurs "sac-au-dos" trouvent-ils avantageux les coûts des prestations en rapport avec les normes du niveau de vie local mais, vu du côté des responsables du tourisme, ce type de clientèle aux retombées financières étroites n'est justement pas le plus prisé.

IV - DE L'ATONIE AU DYNAMISME

Le tableau des conditions difficiles dans lequel fonctionne le circuit touristique des deux îles au cours des années 1990 conclut à un réel sous-développement ; il a des causes locales mais surtout extérieures et plus générales.

Au premier rang se placent les soubresauts de l'histoire politico-économique récente de Madagascar, bien perceptibles dans les dates de constructions, de faillite ou d'agrandissement des hôtels. Les premiers hôtels balnéaires de Nosy Be (ceux d'Hellville ne pouvant convenir à une clientèle de loisir) ouvrent dans les années de la prospérité post-coloniale, entre 1962 et 1970. Ces établissements, qui sont les plus grands, représentent encore aujourd'hui près de la moitié de la capacité d'accueil et, après différents avatars, ont évidemment dû être réhabilités.

L'instauration, à partir de 1972, d'un régime socialiste à tendance autarcique porta un brutal coup d'arrêt à cette première phase, le gouvernement allant jusqu'à dénoncer, en mars 1973, la convention signée avec un groupe sud-africain prêt à investir 1,5 milliard de Francs malgaches (FMG) à Nosy Be et à repousser le projet Pullman d'un complexe de 200-300 chambres à l'île-aux-nattes, petit satellite à l'extrême sud de Sainte-Marie-Boraha. Pendant vingt ans, la Deuxième République se montra très réservée envers le tourisme, spécialement capitaliste et étranger, tandis que sa gestion générale du pays annihila les conditions de base du fonctionnement de l'activité, y compris les psychologiques et monétaires (par exemple, l'existence de prix différents selon la qualité nationale ou étrangère des clients).

De fait, le tourisme était presque uniquement aux mains des étrangers. À Sainte-Marie, la plupart des hôtels dépendaient d'investisseurs totalement ou partiellement extérieurs à la République (Français, Réunionnais, Mauriciens ; Karanes indo-pakistanaï, Chinois). À Nosy Be, les deux principaux hôtels (dont Andilana Beach qui jouissait au départ de la franchise "Holiday Inn") devinrent propriété de sociétés d'État ; les autres restèrent aux mains de leurs créateurs étrangers (Français de Madagascar, Italiens, Suisses). Ceux des hôtels encore programmés par les organisations de voyage ne firent que survivre⁽⁴⁾.

Au cours des années quatre-vingt-dix, le sursaut des forces vives de la nation obligea le régime à une transition démocratique et libérale qui réveilla les initiatives. Ainsi, à Sainte-Marie, s'ouvrent quatre établissements enregistrés offrant chacun une demi-douzaine de bungalows en matériaux traditionnels, tandis que circulent des rumeurs de projets sud-africains ou mauriciens. C'est aussi quatre hôtels d'une douzaine de chambres qui s'implantent à Nosy Be entre 1991 et 1993, suivis d'un cinquième en 1997, dont l'un par investissement privé malgache. Dans les deux îles, les établissements plus anciens procèdent à des réhabilitations et à des agrandissements significatifs.

Cependant, les dispositions juridiques concernant le tourisme, jusqu'alors négligé, sont tout à fait insuffisantes (plus qu'en matière d'environnement), en sorte que les règles du jeu, entre les différents acteurs, trop lacunaires et imprécises, peuvent être considérées comme un facteur de retard qu'il est temps de rattraper⁽⁵⁾.

De manière très révélatrice, le tourisme est rattaché au ministère de la Promotion industrielle dont le titulaire déclare : « Nos objectifs sont clairs : le tourisme doit contribuer au développement de façon marquée et être géré comme une véritable industrie » ; conscient de la contradiction entre la richesse du potentiel national et la médiocrité des moyens d'accès et d'accueil, il souscrit au slogan "Madagascar, the hidden secret" pour réamorcer des flux prévus pour atteindre 230/250 000 visiteurs en 2000. Cet objectif paraît pouvoir être approché assez rapidement. Si retard il y a, ce n'est pas du fait de la demande : de manière fort originale, la redécouverte touristique de Madagascar qui, dès 1992, était estimée par le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) entre 300/500 000 clients potentiels, est en avance sur l'offre. De leur côté, les investisseurs nationaux et étrangers se pressent à la porte des ministères ; à la date de 1992, 115 des 139 projets déposés –dont ceux de grandes chaînes hôtelières (Pullman, Altéa, Beach Comber, Sun City, Accor)- étaient accrédités.

Depuis lors, les retournements de situation à la tête de l'État, les politiques combinées de libéralisation et d'ajustement structurel entretiennent une conjoncture de croissance qui hésite cependant à s'exprimer pleinement tant que les grandes orientations ne sont pas clairement établies (stabilisation monétaire, privatisations, décentralisation administrative...). Elles ont évidemment des répercussions sur les décisions d'aménagement directement liées au développement touristique qui jamais ne résulte d'un coup de baguette magique : organisation des itinéraires aériens internationaux et nationaux, définition des priorités entre les axes routiers, répartition spatiale des projets d'investissements.

Dans le cadre de la "décentralisation effective", les autorités centrales souhaitent que le développement attendu du tourisme ne contribue pas à ces déséquilibres régionaux si fréquents dans d'autres pays et elles se trouvent donc confrontées à un exercice délicat. Avec un rapport du linéaire côtier à la surface nationale double de celui de la France, Madagascar dispose d'une exceptionnelle réserve de littoraux, mais au vu de la richesse et de l'originalité de paysages et de cultures de l'intérieur, ce n'est pourtant qu'un volet du potentiel à mettre en valeur de manière harmonieuse et équitable.

Jusqu'à présent, Ivato est le seul aéroport réellement international, même si des embarquements-débarquements d'étrangers sont autorisés à Mahajunga, Nosy Be et Toamasina à l'occasion de vols internationaux de proximité (Mayotte, La Réunion). Pour le moment, d'ailleurs, les 2/3 du parc hôtelier national se trouvent à Antananarivo et dans les villes non-balnéaires.

Madagascar, par l'originalité de sa nature, de ses paysages agraires, de ses ressources thermales, de sa culture, n'est certainement pas vouée au tout-balnéaire et la clientèle ne s'y méprend pas qui veut souvent découvrir au moins une partie de l'île (car tout n'est pas possible en un seul voyage) avant de jouir des charmes de l'une ou l'autre des régions littorales⁽⁶⁾. Celles du Sud, aux abords de Tuléar et de Fort-Dauphin, sont souvent rejointes par vols intérieurs mais aussi, de plus en plus par la route, selon des itinéraires parfois fatigants mais toujours intéressants. Celles du Centre-ouest (Morondava, Belo) tirent parti de leur relative proximité d'Antananarivo par Antsirabe. Bien reliée à la capitale, Toamasina-Tamatave paraît en mesure de devenir le pivot d'une fréquentation différenciée de la « Côte de palissandre » et d'y instiller le tourisme d'affaires. Celles du Nord sont plus proches mais difficilement reliées par la route, et d'ailleurs, insulaires ou presque insulaires : l'avion, et secondairement le bateau, resteront donc les moyens d'accès ordinaires. Le problème se pose principalement pour Nosy Be dont l'aéroport, s'il devenait international et accessible aux gros porteurs, modifierait considérablement les perspectives locales⁽⁷⁾.

L'échelle régionale doit aussi être envisagée dans la recherche des synergies. Appartenant à la même "côte des Îles Vierges" et à la même grande province, Nosy Be et Antsiranana pourront mieux s'associer au sein d'itinéraires routiers et, plus encore nautiques. Sainte-Marie aurait beaucoup plus à gagner qu'à perdre dans l'essor de la Côte de Palissandre, lequel se cherche à travers les projets hôteliers de Manambato et Foulpointe, et dans l'émergence des fonctions touristiques de Toamasina. Le développement touristique insulaire confronte partout des avantages et des inconvénients exacerbés dont l'étude révèle bien les champs de force en conjonction ou en opposition : puisque les "petits paradis perdus" ne se retrouvent jamais, leur destin contemporain passe aussi par l'intégration régionale.

L'équation, dont la solution libèrerait les potentiels de la double côte du Nord-Ouest de ses îles et presque-îles, est donc longue : désirs de la clientèle malgache et étrangère, initiatives des organisateurs de voyage, compétence des "réceptifs", confiance des investisseurs, stratégies régionales, arbitrage gouvernemental⁽⁹⁾.

V - AMÉNAGEMENTS DE RÊVE ?

Les perspectives ainsi tracées au plan national impliquent au plan local une plus grande efficacité de la gestion et de l'aménagement du potentiel insulaire par des institutions qui restent à renforcer ou à construire.

Les descriptions précédentes ont laissé pressentir un problème général de conservation et d'entretien du milieu et des sites. Prolongeant son mémoire de maîtrise sur Nosy Be par un dossier de DEA, Holy Rasolofojaona explique que les facteurs physiques et surtout anthropiques agissent dans le sens d'une évolution régressive des paysages et des ressources, des côtes et des eaux de la mer du Sambirano. Sous le double effet de l'isolement commercial et de la pression démographique, l'augmentation des cultures sur brûlis (*tavy*) accroît un peu partout les apports terrigènes. Les formations végétales, les faunes continentales et les ressources marines subissent la prédation croisée des autochtones et des allochtones en mal de produits à vendre ou à acheter. Tandis que nombre de vestiges coloniaux sont à l'abandon, les implantations touristiques consomment des espaces privilégiés sans assez se soucier de leur fragilité.

Le contrôle de l'écosystème se pose aussi en termes de santé publique. Les insectes pullulent ; leur éradication a cessé après le départ massif des colons au début des années soixante-dix ; depuis, la population est assaillie par les anophèles vecteurs du paludisme. Si les touristes peuvent s'en protéger préventivement, ils sont sérieusement importunés par *moko fody*, minuscule simulee proliférant dans le haut des plages ; ses piqûres provoquent d'insupportables démangeaisons et marquent durablement la peau. Leur élimination passe par le débroussaillage des lisières côtières où se plaît l'insecte et par le nettoyage, voire le labour, des hauts d'estran pour détruire les larves pondues dans le sable. L'endémisation du choléra dans tout le Nord-Ouest, à partir de l'épicentre de Mahajunga, est un nouveau et redoutable souci qui, du fait de l'embargo sanitaire sur nombre de produits alimentaires, complique encore l'approvisionnement des restaurateurs.

L'assainissement général du milieu doit évidemment respecter des conservatoires de faune et de flore quand c'est encore possible. Nosy Be dispose d'un lambeau de forêt primaire constitué en réserve naturelle sur le Lokobe où les papillons et les oiseaux sont encore nombreux, tandis que les crocodiles prolifèrent dans les lacs de cratère. Sainte-Marie inaugurera bientôt une nouvelle formule, puisque retenue comme l'un des quatre sites éco-touristiques (200 ha y seront aménagés, complémentaires des 500 ha de celui d'Ambohimitsibina-Manakara, presque en face sur la côte continentale) ; les orchidées, spécialement la célèbre mauve, y auront certainement la vedette. Les responsables de ces sites ne manqueront pas de réfléchir sur l'exemple de la "mise en marché" des lémuriers de Nosy Komba. Symétrique du massif Lokobe, de l'autre côté de la passe du même nom, l'îlot de Nosy Komba, culminant à 622 m, recèle dans les relictés forestières de ses fortes pentes, une population de *Lemur macao*. Mâles noirs et femelles rousses sont assez apprivoisés pour descendre à travers les caféières, jusqu'au village littoral, se disputer les bananes distribuées par les touristes. C'est devenu une des premières attractions de Nosy Be dont profitent les transporteurs et les revendeurs de produits artisanaux.

La valorisation touristique des eaux et des fonds marins, déjà bien amorcée, a devant elle des possibilités de croissance et de diversification, pour autant que le milieu soit précautionneusement respecté. Nulle publicité en faveur de Sainte-Marie qui ne souligne l'harmonie de ses plages sous cocoteraie par une pirogue, un canot, un bateau de plaisance... éveillant le désir de robinsonnade, voire le souvenir des marins occidentaux en rupture de ban de leur société mais bien accueillis ici, au tournant du XVII^e siècle. Abrité du grand large où vivent les plus gros des marlins noirs pêchés à Madagascar, le canal de Sainte-Marie est aussi un site exceptionnel de reproduction des baleines. Arrivant de l'Antarctique alors très froid vers la fin du mois de juin, elles y mettent au monde leurs petits et les ayant sevrés, fin septembre début octobre, repartent dès le réchauffement des eaux. Le Noirmoutrin Paul Marin, directeur de l'hôtel Soanambo, passionné par l'observation de ces animaux dans les sept kilomètres de large du passage entre Sainte-Marie et la Pointe-à-Larrée insiste. « Sainte-Marie est l'un des rares sites du monde où existe une telle concentration de baleines... elle détient avec elles un véritable trésor... Tous les atouts sont réunis pour sortir l'île de sa grande pauvreté. Il faut en faire une véritable réserve de nature authentique ».

"Fleuron du tourisme malgache, Nosy Be est la plus grande île d'un archipel corallien encore protégée du tourisme de masse, mais qui jouit cependant d'une réputation internationale grâce à ses fonds sous-

marins limpides". Depuis 1990, un centre de plongée sérieusement équipé est installé près des villages et de la résidence touristique d'Ambatoloaka. Il guide ses clients vers des fonds coralliens ou rocheux offrant des plongées complémentaires (tombants, grottes, patates peu profondes) ; il les amène en bivouac sur les îles plus lointaines et à peine habitées (Iraja au sud, Mitsio au nord, à 4 h 30 en bateau) laissant Nosy Lava au secret de son baigne et la toute proche et belle Tani Kely aux excursionnistes qui se contentent de la vision de sub-surface (Fig. 3). Les passionnés du monde sous-marin et les responsables des fonds de l'archipel tireront de nombreuses comparaisons utiles des autres lagons afro-indiens, tant en ce qui concerne les surcharges touristiques que les surpêches artisanales et industrielles, que Mayotte toute proche parvient à éviter.

Le ministère en charge du tourisme voudrait faire, de Mahajunga à Antsiranana, une "côte des îles vierges" offerte aussi à la navigation de plaisance, par location de catamarans de croisière à implanter dans une base nautique dont un site idéal serait le "port du cratère" ; presque enclos par une coulée de lave, il est aujourd'hui occupé par les installations maritimes et terrestres de l'industrie crevettière. De l'autre côté de la Pointe du Cratère, dans la baie qui porte aussi ce nom, quelques skippers indépendants proposent déjà leurs services, tandis que des croiseurs au long cours s'attardent parmi les étonnantes reliques de l'équipement colonial, pris à la fois par le charme du lieu et les lenteurs des shipchangers. Le temps des ports de plaisance, des pêches sportives et de la randonnée nautique, visibles à la Réunion et à Mayotte grâce au niveau de vie français, sans atteindre la densité antillaise, est-il une perspective envisageable et enviable pour les plus douces côtes malgaches ?

Amorcée dans les années 1980, amplifiée dans les années 1990, la fréquentation de la belle et bonne rade d'Hellville par les paquebots, principalement sud-africains, quoique atteignant parfois quatre touchées par mois, n'a que des retombées limitées. C'est que Nosy Be n'utilise pas encore ses autres atouts qui lui permettraient de mieux capter une clientèle en escale rapide : plantes à parfum, produits artisanaux, style urbain colonial.

Avec un millier d'hectares de petites plantations d'ylang-ylang –cet arbre à fleurs d'odeur jasminée conduit comme un cep de vigne hypertrophié– Nosy Be est une des "îles à parfum" de l'océan Indien⁽⁹⁾. Sans doute introduite en 1903 par le missionnaire Rimbaud, la culture s'est maintenue dans une certaine nonchalance socio-économique, mais toujours très marquante dans le paysage des collines puisque l'arbre vit une cinquantaine d'années. Quoique "vantée par les dépliants touristiques" et bien que quelques distilleries, parfois très anciennes, s'ouvrent aux visiteurs, l'industrie des essences ne tire pas tout le parti possible de la clientèle étrangère.

L'artisanat d'art local est dans le même cas. On fabrique certes quelques bateaux et pirogues en miniatures, on travaille l'écaille de tortue (en principe interdite), on tisse des nappes à dentelle Richelieu ; mais les *lamba*, achat classique des touristes, viennent le plus souvent de Mahajunga, de Diego Suarez et même d'Union Indienne ; une bonne partie des commerces de Hellville sont d'ailleurs tenus par des Malgaches d'origine indienne ("Karanes").

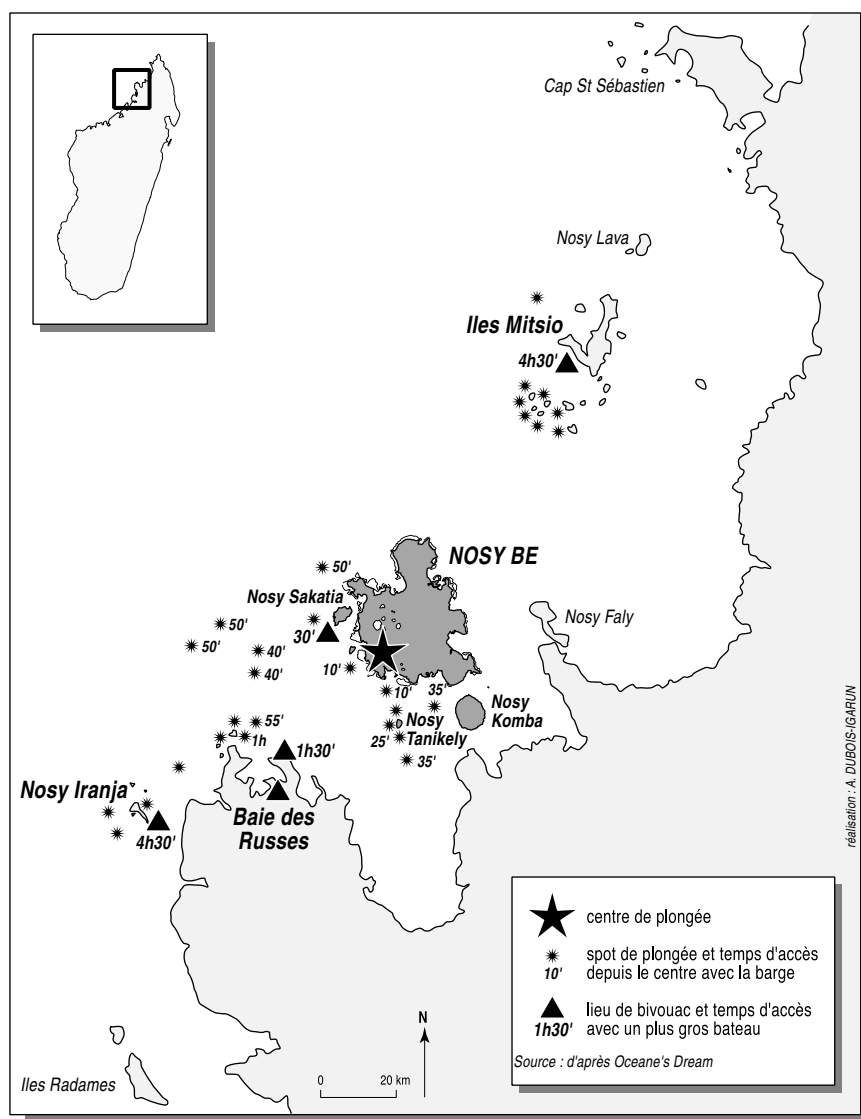


Fig. 3 : Un exemple de l'intérêt touristique des fonds sous-marins de la côte des Iles Vierges

Andoany, aujourd'hui assez somnolente en dehors de son port si diversement fréquenté, est cette ancienne Hellville déjà assoupie à l'époque où Charles Robequain écrivait : « Cette petite capitale, port de l'île, garde dans ses larges avenues bordées d'arbres puissants et de vieux canons le souvenir d'une primauté déjà ancienne dans ce secteur privilégié des côtes malgaches... et le charme prenant d'une vieille colonie »⁽¹⁰⁾. L'hôtel du gouverneur, le front de mer et sa rambarde à balustres, les factoreries sur le decumanum d'un plan en damiers ont-ils assez vieilli pour prendre aujourd'hui statut d'héritage patrimonial⁽¹¹⁾?

Si l'état des lieux observé en matière de tourisme au cours des années 1990 à Nosy Be et à Nosy Boraha oblige à ne pas masquer les faiblesses, et si l'écheveau des liens que doit nouer le développement aux diverses échelles peut parfois s'embrouiller, la force des deux îles associées à leurs contre-côtes est d'offrir un "produit tropical insulaire" protégé de toute banalité puisque combinant les attraits de l'océan Indien et ceux du continent malgache.

Notes infrapaginales

- 1 - CABANNE Cl., 1994, Problèmes du développement touristique à Nosy Be, *Acta Geographica*, n° 98, pp. 43-54, 1 croq., 3 ph. et SZTOKMAN N., 1994, Perspectives du développement touristique à Madagascar : l'exemple de Nosy Boraha (Île Sainte-Marie), *Information géographique*, n° 4, pp. 143-149, 1 carte, 3 photos.
- 2 - Premier secteur économique de Nosy Be, la pêche crevette industrielle est aux mains d'une société créée en 1969 qui, mettant en œuvre une vingtaine d'unités, livre un tiers de la production malgache exportée vers l'Afrique du Sud et l'Europe. L'industrie sucrière reste cependant le premier employeur et le premier chargeur au port de Hellville (environ 30 000 t), loin devant le café.
- 3 - C'est un des "produits" offert par une agence de La Réunion spécialisée dans la "découverte de Madagascar".
- 4 - Il est tout à fait révélateur que, dans leur livre publié en 1986, *Géographie de Madagascar*, Paris, Sedes, 187 p., R. Battistini et J.M. Hoerner ne fassent aucune mention du tourisme.
- 5 - Une rapide synthèse des préoccupations de cette période est donnée par J.Y Rasolondraibe : *Perspectives de relance économique à Madagascar*, Mémoire de l'ESM-Saint-Cyr Coëtquidan, mai 1994, 86 p.
Voir aussi : *La deuxième République malgache*, CEGET Bordeaux et P.U. Aix-Marseille 1989.
- 6 - Les organisateurs de voyages ont toujours proposé des circuits combinant, arrivées et retours par Ivato-Antananarivo, itinéraires intérieurs et séjours balnéaires selon une formule proche de la trilogie Nairobi-Parcs de safari-Côte de Mombasa, qui a contribué fortement au succès du Kenya.
- 7 - Une comparaison avec la Basse-Casamance sénégalaise ne serait pas sans intérêt.
- 8 - Pascal Villecroix intègre le cas malgache de Nosy Be et de Nosy Boraha à une problématique élargie aux *Iles bordières et tourisme dans le Sud-Ouest de l'océan Indien*, Comm. Huitièmes Journées de Géographie Tropicale, La Réunion, août 1999. Du même, *Les littoraux à Zanzibar : des espaces investis et subvertis par le tourisme*, *COM*, n° 203, oct-déc. 1999.
- 9 - SALOMON J.N., Une culture semi-industrielle à Madagascar : les plantes à parfum, *COM*, n° 126, avril-juin 1979, pp. 159-178.
- 10 - ROBEQUAIN Ch., *Madagascar*, PUF, Paris 1958, 586 p., p. 313.
- 11 - PRIOUL Ch., Et au-delà de l'Outre-Mer, in : *Îles et Littoraux tropicaux*, 7^e Journées de Géographie Tropicale, Brest, sept. 1997, t. 1, pp. 29-36.